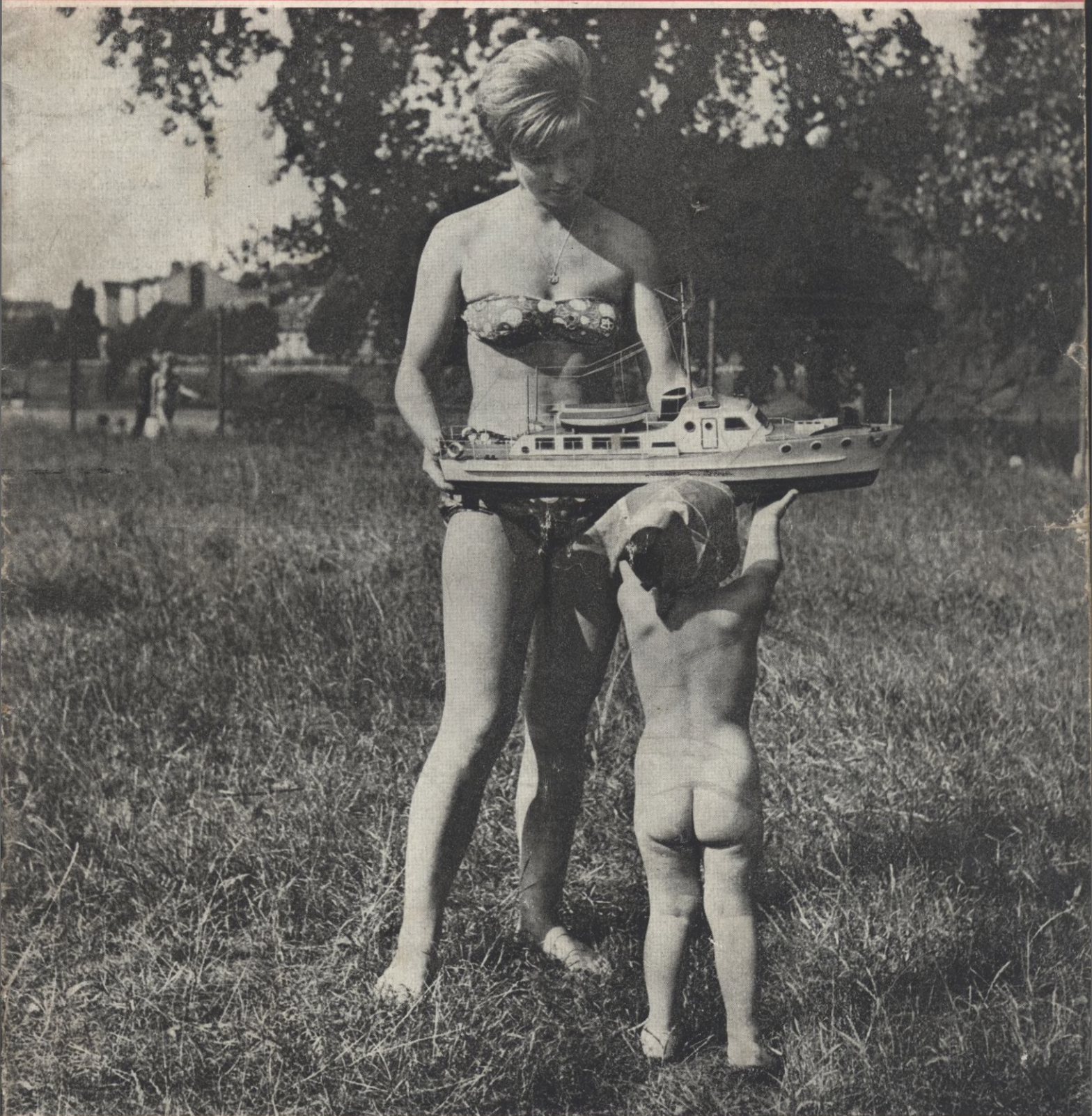


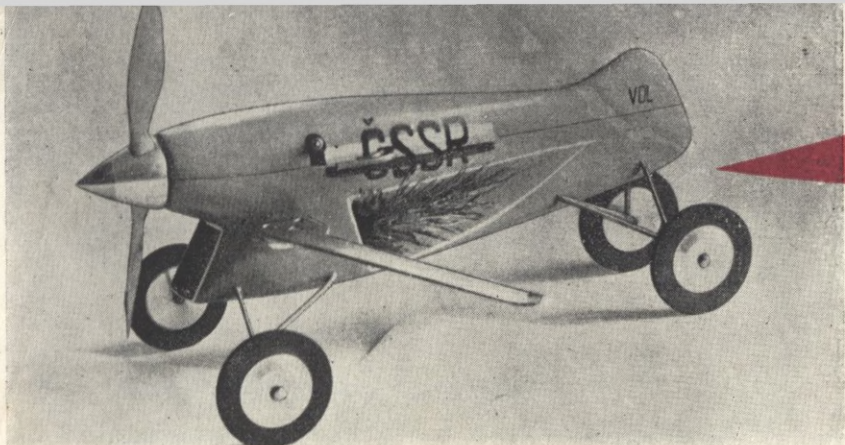
8

SRPEN 1964
ROČNÍK XV
CENA 1,80 Kčs

modelář



ČASOPIS SVAZU PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU



1

Co dodědodu MODELÁŘI ČSSR

3



2



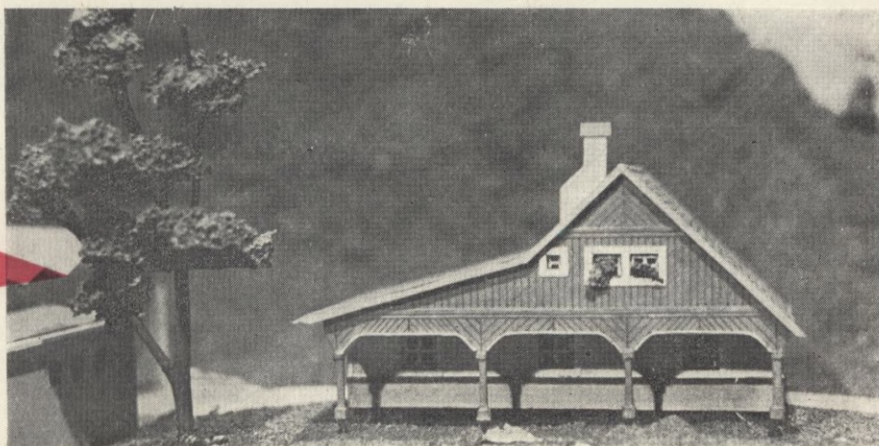
1 Vrtulový model neobvyklého tvaru, s invertně uloženým motorem MVVS 2,5 R. Novodurová karosérie ze dvou dílů je montována na podvozku z ocelových (svařených) drátů. Model konstrukce J. Basáka (Ruská 495, Litvínov I) dosahuje rychlosti 143 km/h

2 Maketu lodě „Scharnhorst“ postavil v měřítku 1 : 200 M. Pavlík z Litoměřic. Tech. data: délka 1115, šířka 166, výška se stožáry 310 mm; váha bez zdrojů 2000 g; pohon elektromotorem 24 V

3 Úhledná A - dvojka geodetické konstrukce je výrobkem L. Vlčka, náčelníka LMK Pezinok

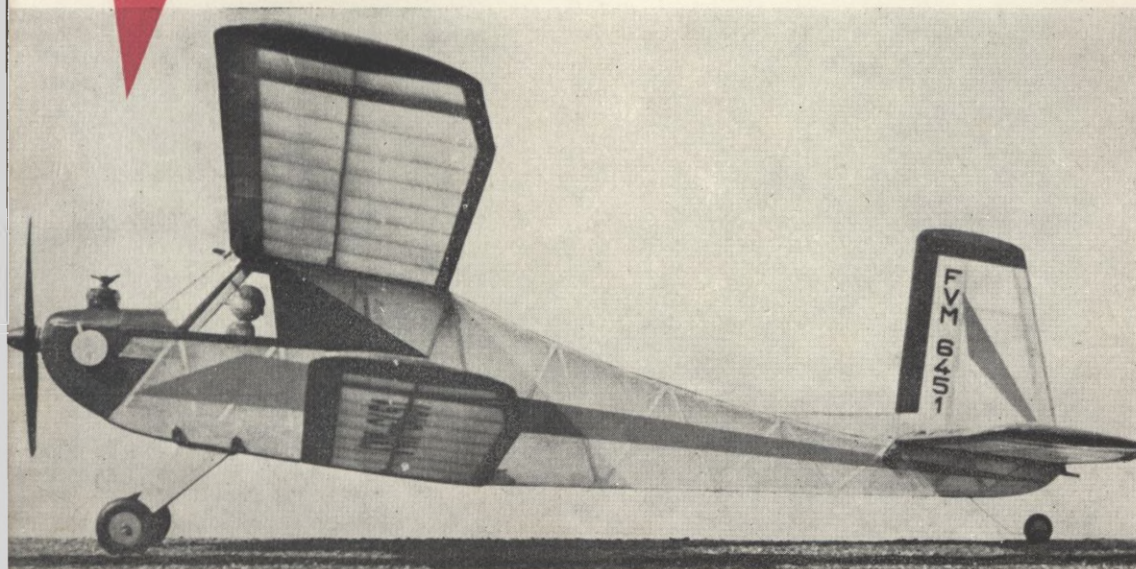
4 K „odbornostem“ železničního modeláře patří také stavba terénu a budov. Venkovský domek s podloubím ve velikosti HO – součást kolejiště v karlínském pionýrském domě v Praze – je prací tamního instruktora K. Šupíka

5 Úspěchy Kubíčka, vydaného v plánu, podnítily J. Faru z LMK Praha 8 ke konstrukci podobného volného dvouplošníku. Má rozpětí 1060 mm, nosnou plochu 32,4 dm², váží 490 g a s motorem Jena 1 výborně létá



4

5



RADIOVÉ ŘÍZENÍ MODELŮ

Dr. Josef Petrůnek,
pracovník Správy
radiokomunikací Praha

uvolněno!

Národní shromáždění ČSSR schválilo 5. 6. 1964 nový zákon o telekomunikacích, uveřejněný v čísle 48 Sbírky zákonů pod číslem 110/1964 Sb. Tato nová právní norma nabyla účinnosti spolu s prováděcí vyhláškou Ústřední správy spojů č. 111/1964 Sb. dnem 1. července tr. Tím byly po čtrnácti letech platnosti zrušeny a nahrazeny mj. zejména dosavadní zákon č. 72/1950 Sb. o telekomunikacích a vládní nařízení č. 73/1950 Sb. o povolování telekomunikačních zařízení.

Nový zákon upravuje komplexně všechny zásadní otázky z celého oboru telekomunikací. V souladu s vývojem naší společnosti v uplynulých čtrnácti letech dochází k určitým změnám i na úseku radiokomunikací. Nová právní úprava se podstatně dotýká i dosavadního způsobu povolování vysílacích radiových stanic k dálkovému řízení modelů a zkoušek radiooperátorů.

Ke zřízení a provozování vysílacích radiových stanic je sice jako dosud i podle nového zákona zásadně třeba povolení, ale z této zásady stanoví zákon mj. výslovně výjimku, že „povolení není třeba ke zřízení a provozování radiových zařízení o velmi nízkém výkonu k řízení modelů a hraček, lékařských radiosond a podobných zařízení“. Zákon současně zmocňuje Ústřední správu spojů, aby

2) na základě povolení,

je-li jejich vyzářený výkon vyšší než 0,1 W a jde-li o zařízení amatérsky vyrobené nebo vyrobené sériově, ale nikoli podle schváleného nebo uznaného prototypu.

Zařízení, nevyžadující povolení, se budou hlásit k evidenci na zvláštních třídičných tiskopisech. Provozovatel vyplní průpisem všechny tři díly, dva z nich odešle příslušné pobočce Inspektorátu radiokomunikací a třetí si ponechá jako dočasné potvrzení o splnění ohlašovací povinnosti. Evidující orgán mu obratem vrátí jeden potvrzený díl evidenčního tiskopisu jako trvalý doklad. Tiskopisy budou k dispozici u všech poboček Inspektorátu radiokomunikací, kde si je budou moci zájemci vyžádat. Na sériově vyrobená zařízení, která se budou prodávat ve zvláštních prodejnách, (např. souprava GAMA), vyplní evidenční list přímo prodejna, která zašle jeden díl příslušné pobočce Inspektorátu radiokomunikací, druhý si ponechá a třetí potvrdí a předá kupujícímu jako definitivní doklad. Potvrzení o evidenci jsou nepřenosná. Převede-li provozovatel své zařízení na někoho jiného, musí vrátit své potvrzení tomu evidujícímu orgánu, který mu je vydal a současně zaslat evidenční přihlášku vlastnoručně podepsanou novým majitelem.

Vysílací radiové stanice k řízení modelů, pokud na ně bude jako dosud třeba povolení ke zřízení a provozování, se budou povolovat na základě písemných žádostí dosavadním způsobem. Zařízení povolená podle dosavadních předpisů se považují za povolená, příp. za evidovaná ve smyslu nového zákona.

Evidenci i povolování modelářských stanic budou provádět tyto pobočky Inspektorátu radiokomunikací:

- 1) ve Středočeském kraji a na území hl. m. Prahy
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Praze, Praha 2-Vinohrady, Rumunská 12, tel. 223-494;
- 2) v Jihočeském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Českých Budějovicích, České Budějovice, Nám. 1. máje 5, tel. 2402;
- 3) v Západočeském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Plzni, Plzeň, Smetanovy sady 13, tel. 244-70;
- 4) v Severočeském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem, Brněnská 10, tel. 4942;
- 5) ve Východočeském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Hradci Králové, Hradec Králové, Žižkovo nám. 25, tel. 5470;
- 6) v Jihomoravském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Brně, Brno, Beethovenova 4, tel. 381-15 linka 680;
- 7) v Severomoravském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS

modelář

MĚSÍČNÍK SVAZARMU

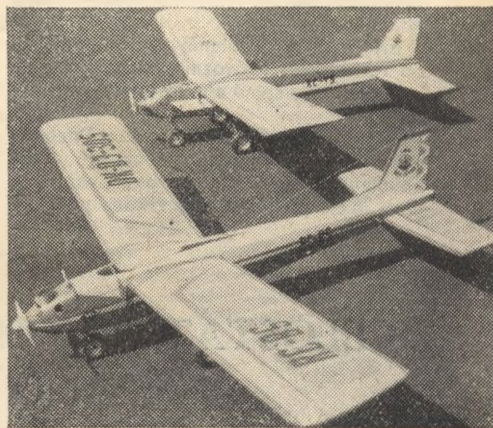
číslo 8 • ročník XV • srpen 1964

Navazuje na XIII. ročníků časopisu „Letecký modelář“

v Ostravě, Ostrava, Revoluční 22, tel. 212-12;

8) v Západočeském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Bratislavě, Bratislava, Drevená 8, tel. 313-97;

9) ve Středoslovenském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS



ČLENOVÉ LMK ROKYCANY si zavedli dobrou praxi, že stavějí své R/C modely vždy dvojmo. Udělali to tak i s novým moderním středoplošníkem „Džin“, který jsme viděli na I. Poháru ČSA na letišti v Ruzyni. Model je konstrukcí J. Blabola, druhý kus postavil J. Müller. Technická data: rozpětí 1620, délka 1100 mm; profil křídla Ritz (oboustranně vypuklý), výškovky souměrné; úhel seřízení – křídlo 0°, výškovka –3°; plocha křídla 38, výškovky 8,5 dm²; vzletová váha 2450 g; motor Vitavan 5; aparatura elektronková podle J. Michaloviče; směrovka o ploše 0,42 dm² s výchylnou 10° na každou stranu ovládána magnetem.

v Banské Bystrici, Banská Bystrica, Obráncov mieru 2, tel. 2473, 4834;

10) ve Východoslovenském kraji
Inspektorát radiokomunikací – ROS v Košicích, Košice, Rooseveltova 2, tel. 220-71.

Pěkný záběr makety pražského modeláře Zd. Hladkého pořídil fotoreportér Zd. Krblích s dvojím „úmyslem“: ukázat ladnost malé loďe a uvítat blížící se IV. mezinárodní mistrovství ČSSR lodních modelů, které z pověření modelářského odboru ÚV Svazarmu uspořádá ve dnech 21.–23. srpna KV Svazarmu Severočeského kraje, ve Staré Olešce.

TITULNÍ SNÍMEK



stanovila, kterých zařízení a za jakých podmínek se toto ustanovení týká. Na základě tohoto zmocnění Ústřední správa spojů prováděcí vyhláškou stanovila:

„Vysílací radiové zařízení k řízení modelů a hraček, jiná zařízení, určená k přenosu ovládacích nebo měřicích signálů pomocí elektromagnetického pole, vytvořeného smyčkou, jejichž výkon nepřesahuje 0,1 W, mohou být zřizována a provozována bez povolení s podmínkou, že je jejich provozovatel přihlásí k evidenci u odbočky Inspektorátu radiokomunikací ve svém kraji a že bude dodržovat stanovený kmitočet, výkon a druh vysílání. Bez povolení mohou být zřízena a provozována i zařízení s vyšším výkonem, jestliže byla sériově vyrobena podle prototypu schváleného nebo uznaného Správou radiokomunikací v Praze. Rovněž tato zařízení musí být evidována u příslušné pobočky Inspektorátu radiokomunikací a provozovatel nesmí provádět na zařízení žádná změny“.

Z citovaných ustanovení vyplývá, že vysílací radiové stanice k dálkovému řízení modelů (včetně příslušných zařízení přijímacích) lze zřídit a provozovat

- 1) bez povolení,
 - a) nepřesahuje-li jejich vyzářený výkon 0,1 W nebo
 - b) jde-li o zařízení s vyšším výkonem než 0,1 W, jestliže byla sériově vyrobena podle prototypu schváleného nebo uznaného Správou radiokomunikací v Praze;

Modelářské stanice – evidované i povolené – mohou i nadále pracovat na těchto kmitočtech:

27,120 MHz – s podmínkou, že žádná energie nesmí být vyzařována vně pásma rozloženého na $\pm 0,6\%$ od stanoveného kmitočtu;

40,680 MHz – s přípustnou tolerancí $\pm 0,1\%$ a s podmínkou, že žádná energie nesmí být vyzařována vně pásma rozloženého na $\pm 0,2\%$ od stanoveného kmitočtu;

132,250 MHz – s příslušnou tolerancí $\pm 0,1\%$ a s podmínkou, že žádná energie nesmí být vyzařována vně pásma 132—132,5 MHz.

Na uvedených kmitočtech se připouští zpravidla nejvyšší výkon 1 W. Ve všech případech je povoleno též modulování kmitočty do 30 000 Hz. Není-li vysílač řízen krystalem, má být vyzařování kontrolováno vlnoměrem.

Evidované i povolené stanice podléhají po technické i provozní stránce kontrole orgánů správy spojů a ministerstva vnitra – KSR.

Držitel modelářské stanice, který nebude mít ani potvrzení o její evidenci, ani platné povolení k jejímu zřízení a provozování, musí mít i podle nového zákona povolení

k přechovávání vysílací radiové stanice, které vydává ministerstvo vnitra – KSR, pošt. schr. 7023, Praha 7.

Radiové modeláře jistě potěší skutečnost, že podle nových předpisů se již nebude pro obsluhu modelářských stanic vyžadovat vysvědčení o zvláštní zkoušce. V prováděcí vyhlášce, již měla Ústřední správa spojů na základě zákonného zmocnění stanovit, kdy je třeba k obsluze vysílacích radiových stanic zvláštní způsobilosti, se pro modelářské stanice již tato povinnost nestanoví. U našich modelářů se totiž předpokládá již vysoký stupeň odbornosti a uvědomělé dodržování provozních podmínek, k čemuž se dobrovolně zavázali přihlášením stanice k evidenci, případně podáním žádosti o povolení.

Domníváme se proto, že i Ústřední výbor Svazarmu by mohl za této situace zjednodušit postup při doporučování zbývajících žádostí, např. tím, že by krajské výbory Svazarmu již na žadatelích nevyžadovaly kromě doporučení ZO a OV Svazarmu ještě kádrové dotazníky, jaké snad dnes nejsou nutné ani při cestách do zahraničí.

A na závěr ještě jednu příznivou zprávu, která by mohla přispět ke zvýšení aktivity našich radiových modelářů; za provádění evidence ani za povolování modelářských radiových stanic nevybírá správa spojů žádné telekomunikační poplatky!

„CELOSTÁTNÍ“ VOLNÝCH MODELŮ – ANO A NE

Modeláři, kteří se těšili na letošní opětné setkání na CMS, nebyli jistě zcela uspokojeni. Obě příčiny toho jsou neobvyklé a neočekávané, ať jde o nezvykle velké počty splněných (zvýšených) limitů na výběrových krajských soutěžích nebo o vyjimečně špatné počasí (v červenci) při CMS. A tak se sjelo do Bratislavy 155 vybraných modelářů ze všech 11 krajů, vyměnili si zkušenosti s přítomnými členy ústřední modelářské sekce, avšak dosažené sportovní výsledky bohužel nelze považovat za takové, jaké bychom očekávali od CMS jakožto vrcholné soutěže.

Krajský výbor Svazarmu Západoslovanského kraje, který se z pověření ÚV Svazarmu ujal organizace CMS, zhostil se funkce vcelku velmi dobře. Jednotlivé služby pro účastníky si vzali na starost jako aktivisté přímo zaměstnanci KV Svazarmu v čele s náčelníkem odd. VPS pplk. V. Tóthem a krajským model. instruktorem J. Gábríšem. Pracovali příkladně.

Soutěž byla rozvržena na 2 dny – na sobotu 11. a neděli 12. července. Celkem se mělo hodnotit 10 kol, aby se získal solidní přehled o výkonnosti, zejména v kategoriích podle FAI, kde bude napřesrok mistrovství světa. Jak je již známo z minulého čísla časopisu, musela však ústřední sekce těsně před CMS omezit počet postupujících soutěžících z krajů klíčovým systémem. Poslední „ránu“ dalo pak CMS počasí: první den se vůbec nedalo létat pro silný déšť a vítr 15–18 m/s, takže CMS musela být podruhé omezena jen na 5 kol létaných druhého dne dopoledne, a to ještě poněkud uspěchaně vzhledem k odpolednímu odjezdu. To je také důvod, proč CMS jenom zaznamenáváme a ne-

komentujeme, protože vcelku hlavní zamýšlený cíl nemohla splnit.

Ostatně ani technicky nebylo úplných novinek, spíše byly vidět jen některé úpravy a zdokonalení známých starších „olétaných“ modelů. Zdálo se, že mnozí soutěžící byli dost překvapeni turbulentním počasím (téměř jasno, vítr 3–10 m/s) a někteří neukázali vzhledem k dvojmu výběru v krajích zvláštní taktickou připravenost.

VÝSLEDKY. A-1 junioři. – 1. V. Hýbl, VČ 744; 2. L. Vaculík, SM 735; 3. J. Jíra, PM 722 sec. **A-1 senioři** – 1. J. Vitásek, ZS 811; 2. O. Procházka, SČ 808; 3. P. Holý, SČ 746 sec.

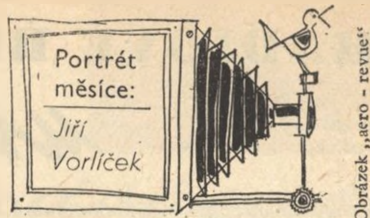
A-2 junioři – 1. V. Jonák, ZČ 807; 2. J. Hejda, PM 756; 3. J. Rorenc JM 704 sec. **A-2 senioři** – 1. O. Procházka, SČ 900; 2. J. Krajc, StČ 874; 3. O. Malý, SM 865 sec.

B junioři – 1. G. Maté, StČ 771; 2. Z. Nový, SČ 704 sec. **B senioři** – K. Rys, StČ 900 + 210; 2. F. Dvořák, StČ 900 + 194; 3. B. Jiránek, SČ 898 sec.

B-1 – 1. I. Švadlenka, SČ 763; 2. V. Pajdlhauser, ZS 719; 3. inž. Št. Gábríš, ZS 710 sec.

C junioři – 1. K. Schneiderová, SM 478 sec. **C senioři** – 1. J. Hrbáč, SM 900; 2. J. Mašek, PM 893; 3. J. Gábríš, ZS 890 sec.

Poznámka: Výsledky jsme zařadili podle předběžného záznamu. Písmena za jmény jsou zkratkou krajů. (r))



Obrázek „aero – revue“

Zlí jazykové Vorlíčkových přátel nejzasvěcenějších tvrdí, že ho nic lepšího nemohlo potkat. Že diplom „Vzorný trenér“ ho zachránil před zkáзой, neboť mu určil „konečnou“ cestu v lodním modelářství... Ale tohle se říká jenom v náznacích, neboť je-li Jiří na něco citlivý, pak je to zrovinka na to.

Byly doby, kdy dnešní mistři sportu s vykulenými očima sledovali výkony Vorlíčkových leteckých modelů, pečlivě a čistě (jinak to nikdy neuměl) vypracovaných, kdy dominoval na různých sou-



těžích. Pak „se dal na lodičky“. Se stejným eldnem, vytrvalostí, pečlivostí a s minimální citlivostí. Jestliže každý druhý vidí modelářskou metu v podobě nejvyššího stupně na mistři, v diplomu vítěze na mezinárodní soutěži, v titulu mistra světa, či posléze (snad takového nemáme!) vidí v modelářství prostředníka pro cesty do světa, pak Jiřímu Vorlíčkovi jsou podobné myšlenky naprosto cizí. Nezná je. Snad právě proto, že vždycky modelářů pro vlastní potěšení, šel sportovně nahoru pozvolna a snad právě proto, že šel pozvolna, přidávali se k němu další, mladší modeláři, okukovali modely, poptávali se jak to dělá. A Vorlíček říkal „hele, příjd třeba zítra k nám domů“. Doma poradil, pozval „až budeš potřebovat, příjd“. A chlapi se naučili k němu chodit – už před léty a chodí dodnes. Paní Vorlíčková si zvykla na proměnu nové kuchyně v dílnu, sice pomaleji než brandýští kluci, ale zvykla. Jako si zvykl na kluky Jírka... Ale jak se dostat k vlastnímu modelářství? Stavba rychlostních člunů vyžaduje znalosti (ty by měl), ale kde vzít čas? Na zajištění, „pipláčky“ s motorem a na soutěžení? Kde se objevíš, jsou kolem tebe kluci. „Pane Vorlíček! Hele, Jírko, soudruhu Vorlíčku... nemáš náhradní vrtuli? – Neměl byste trochu paliva? – Pojd mi dělat mechanika, jó?“... Jírka vrtuli má, palivo dá, mechanika – rád pomůže. – Po léta si na soutěži vlastně „odskočí“ udělat start. Oč méně je v popředí jako závodník, o to víc jako funkcionář.

Po trenéru se podle oficiálních kritérií nechce přilížit mnoho. Jenže brandýští mladí loďaři (a další z okolí) ona kritéria neznají a tak na soutěžích i u Vorlíčku v kuchyni vyslovují svoje přání.

Zlí jazykové vlastně nejsou zlí. – Co může sportovce potkat lepšího než potvození, že ho spousta mladých lidí potřebuje? L. KAVANOVÁ

Svět se v tom okamžiku malému Jurajovi zamotal do nepřehledného obrazce, kde nebylo konce ani počátku. V dálce, až docela na konci vsi, se ozvalo táhlé, bolestně pronikavé vytí psa – i pes umí plakat, myslíval si vždycky Juraj; od hor se drala mlha – váž si mlhy, přináší slunce na zítřek, říkala Jurajovi maminka; slunce rychle zapadalo, – hory nám ubírají kus dne, vykládal jim jednou pan učitel; domy stály tiše a stromy kolem potoka se v bezvětří ani nepohnuly. Vše bylo na svých místech, tak jako jindy, tak jako každý večer, tak jako před týdnem, kdy Jurajovi bylo třináct a vyšel večer na zápraží se rozhlédnout, protože si vždycky myslel, že se musí něco změnit, když je mu o rok nebo o dva víc. Čekal změnu, přádal si ji a nedočekával se ji. Až dnes, až teď, kdy vše bylo jako jindy, a přece nic nebylo jako jindy, až teď, kdy se mu zdálo, že někdo strašně mocný vzal do ruky jeho, svět, domy kolem, hory, silnici u potoka, vším zatřásl a postavil to znovu, úplně jinak než předtím.

„Nepůjdu. Copak jsem blázen. Všude jsou Němci...“

Gábríš, ten velký, silný, všemi kluky z jejich vsi obdivovaný a všemi kluky z okolí obávaný Gábríš, kterému je už docela jistě sedmnáct, tento Gábríš zabouchl před chvilinkou okno u Jurajova nic nechápajícího obličeje.

Juraj se bezradně rozhlédl kolem. Nic mu nebylo jasné, nic nechápal, stále se mu v hlavě motaly Gábríšovy tři věty, a potom také to, co zaslechl asi před hodinou, když ho u nich v kuchyni uhodil do obličeje ten neznámý člověk v uniformě a se zlyma očima a řekl mu, táhni na dvůr, ty partyzánský spratku; nešel na dvůr, tvář ho páčila, přiložil si ji ke chladivé zdi na chodbě. Tekly mu slzy po tvářích a tlačily se tudy, kde se jeho kůže dotýkala kamenů. Nechtěl nic slyšet, slyšel však z jejich kuchyně, kde byla vždycky pánem jenom a jenom maminka, a kde to i tatínek uznával, z této kuchyně, kam večera večer přišli ti neznámí lidé v uniformách a s puškami, co je jich teď plno ve vesnici, z kuchyně, kde si rozložili mapy po stole a odkud vyhnali k sousedům maminku, která mu ještě dnes říkala, Juraji, ty jsi gardisti, ty jsi s Němci proti partyzánům, dej si na ně pozor, tak z této jejich kuchyně slyšel Juraj hlas muže, který ho udeřil:

„Tentokrát nám neutěčou. Němci seřvou partyzány tady odtud, od Lysé kopce, my půjdeme v noci na samotu U kříže, počkáme až tudy budou ustupovat, jinudy nemůžeme, a vtrhneme jim do zad...“

Nechtěl poslouchat, poslouchal; poslouchal a věděl, o kom ten muž mluví. Jak by to mohl nevědět! Už každý nejméně o tři roky mladší kluk od nich ze vsi pod horami by musel okamžitě vědět, o čem se mluví, partyzáni patřili k jejich životu tak obyčejně a samozřejmě, jako k němu patří hory, stromy u potoka, prašná cesta, zvedající se od posledního domku vzhůru do lesa ve stráni. Partyzáni byli součástí jejich vesnice – a ves, to byli partyzáni. Bylo možno projít od prvního až k nejzadnějšímu domku a nedalo se potkat dospělého muže, jenom pod horou starého Marlaně, který už nemůže na nohy, a dole ve vsi Ondřeje Lupinského, co mu zjara pohřbili ženu a on se zavřel doma a o ničem nechtěl vědět, jinak nikoho, všichni ostatní byli v horách. I Jurajův otec. Až se

vrátím, bude vše jiné, šeptal mamince než odešel a Juraj dělal, že je neposlouchá. Jemu říkali, že otec jede do města, ale docela jistě věděli, že on všechno ví. Partyzáni, to je vesnice, to je jeho otec, to je otec Milana, co je teď nemocen, to je otec Marienky Šumajové, to je bratr Štefana, to je syn starého Marlaně. Odtrhl tvář od zdi a nenávisťně se podíval na dveře od kuchyně, kde byli ti, co ho bili a co chtěli na samotě U kříže spolu s Němci počkat na partyzány.

Běžel pak vesnicí, nikdo si ho nevšímal, před hospodou stála zelená auta těch od nich v kuchyni, z oken výčepu se ozýval smích. Juraj zprvu nevěděl kam běží, až když se zastavil u domku, kde bydlí Gábríš, poznal,

Podle skutečné události

napsal

Roman CÍLEK

že nemohl běžet jinam, že musel běžet za tím, kdo pro něho znamenal sílu, odvahu, hrdinství, prostě Gábríš. Horečně a udýchaně mu vykládal, co slyšel a co si myslí, že musejí běžet do hor, tam někde poblíž myslivny je určitě najdou, je potřeba jim říct, co se na ně chystá, není možno čekat, až ti v uniformách nasednou do zelených aut, anebo ne, spíše půjdou klikatou cestou kolem pramínku k samotě U kříže, tam budou čekat s puškami, až někdy k ránu tudy půjdou partyzáni. A partyzáni, to je jeho otec, to je otec Marienky a otcové všech ostatních kluků a holek ze vsi, až tudy tedy půjdou a ti v uniformách a s puškami...

Všechno mu to takto vyhrklil, díval se na Gábríše a čekal co řekne. Čekal, že řekne – půjdeme tudy a tudy až bude tma, neboj se Juraji, já půjdu s tebou, se mnou se přece nemusíš bát, ano, s Gábríšem by se Juraj nebál, co by se mu s Gábríšem mohlo stát. Tak tohle čekal, že Gábríš řekne, díval se na něho a už-už se mu zdálo, že to Gábríš skutečně říká. A pak se jakoby probudil a slyšel něco, čemu nechtěl uvěřit, co postavilo zemi vzhůru nohama, vesnici na vrchol hor,

kou, ne, ta by ho možná nechtěla pustit a času je málo, třeba by chtěla jít sama, ne, maminka nemůže, všude jsou Němci. Co kdyby se jí něco stalo, co by řekl otec, až by se vrátil z hor a dozvěděl se to. Než tam šel, poplácal ho po rameni a řekl, na maminku dej pozor, Juraji, zůstáváš jediný mužský doma, a maminka je nás obou. To bylo tehdy, teď, v této chvíli, napadla Juraje přímo rouhavá věta, Gábríš se bojí, ne, to není možné, ale ano, je to pravda, Gábríš se bojí.

Juraj se rozhlédl, byl na konci vsi, tam, co se úvozová cesta stáčí nahoru do stráně, o kousek dál je další údolí, pak velká paseka, stráž a potom les kolem myslivny, tam někde oni budou. Po cestě ale nemůže, už večera tam viděl hlídky Němců a těch v uniformách, kteří mluví slovensky, ale bijí jej a mají zlé oči. Musí táhnout mezi stromy a pak roklí, tam není odnikud vidět, tam jednou s Gábríšem... ale co, Gábríš, copak teď může myslet na Gábríše, Gábríš se bojí, Juraj se ale také bojí, potí se mu ruce, bojí se tak, jak se nikdy v životě nebál a asi už nikdy bát nebude.

Několikrát se zastavil a chtělo se mu vrátit, utéci, schovat se za okno jako Gábríš, uprchnout k mamince a plakat, plakat, co by ale řekl otec, zůstáváš jediný mužský doma, maminka je nás obou, až se vrátím, bude vše jiné, to všechno řekl, než šel tam, kam i on teď musí jít, musí, musí, i když se bojí tak, jak se nikdy v životě nebál. Ještě jednou se mu zachtělo vrátit, to byl poslední okamžik, kdy uvažoval, jestli půjde nebo ne, pak se přikrčil k zemi, tak jak běhával, když si s klukama hrávali v lestích, no a už se tolik moc nebál, protože když se ještě jednou podíval dopředu, zdálo se mu hory tak blízko, tak hrozitánsky nádherně blízko...

Tisíce a desítky podobných okamžiků rozhodnutí přinášely dny před dvaceti lety, okamžiků, kdy se lidé báli, strašlivě báli, ale přece jenom šli. Takových okamžiků, jaký musel zcela jistě prodělat i ten, o němž se v historii partyzánských bojů na Slovensku píše stručnými větami:

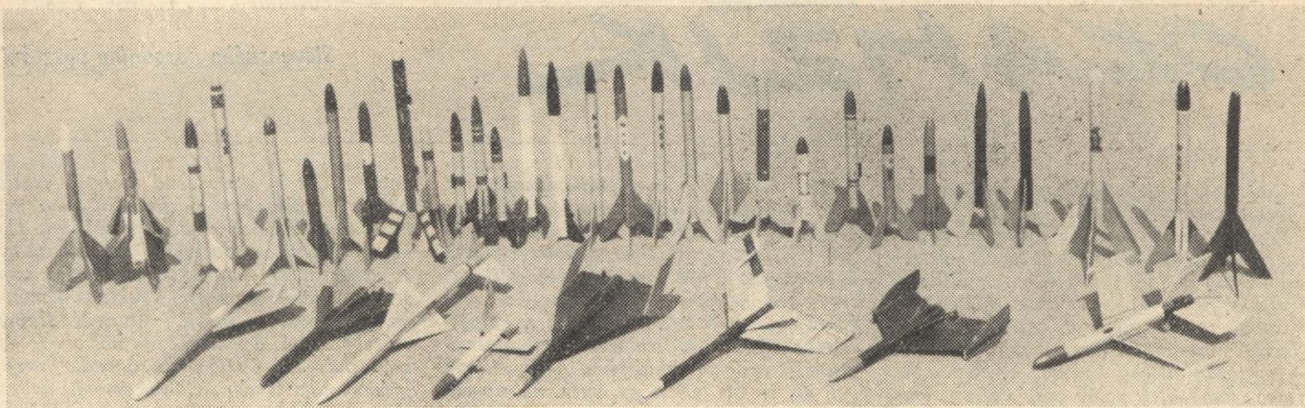
„... Třináctiletý Milan Garaj byl přítomen výsledku zajatého partyzána, který



a vrchol hory dolů do vesnice, co obrátilo tok potoka do stráně, Gábríš říkal: „Nepůjdu. Copak jsem blázen. Všude jsou Němci...“

S bolestnou bezmocností si Juraj zamačkával nehty do dlaně, co teď, jít za maminkou,

prozradil, kde je partyzánský oddíl a vyslechl i rozmluvu hitlerovců o obklíčení oddílu „Smrt fašismu“. Chlapec pronikl rychle přes německé strážě a zavčas informoval partyzány o chystaném obklíčení...

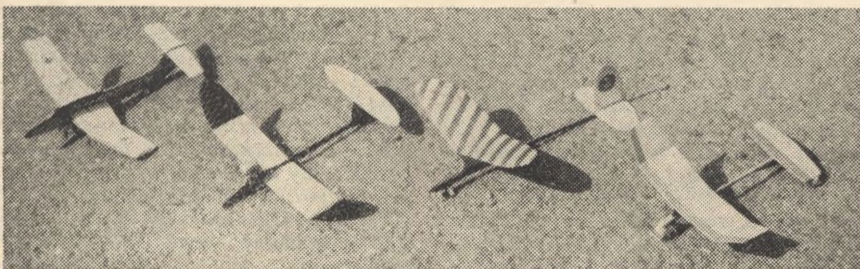


Raketoví modeláři školili

(oš) Dvacet raketových modelářů z celé republiky přijelo 29. června do Roztok u Prahy, aby se tu týden teoreticky i prakticky připravovali na funkci instruktorů stavby modelů raket s motory řady B. Za tuto dobu postavili 40 raket, 4 raketoplány, 4 modely na motorky S-1 a několik modelů s motorky S-2. Letové zkoušky raket zhotovených během kursu prokázaly dobré znalosti všech účastníků. Zejména vynikl 4členný kolektiv raketových modelářů z Dubnice nad Váhom.

Mimo rámec kursu postavili raketoví modeláři z Prahy několik modelů letadel na motorek S-1, jehož vývoj v současné době dokončuje F. Rumler. Modely o vzletové váze 15–30 g a o rozpětí 200–280 mm prokázaly překvapující letové schopnosti. Takové modely budou vhodné zejména pro začínající raketové modeláře. Také výkonnost nového motorku S-1 je velmi dobrá.

Při letových zkouškách byly prověřeny rakety s různým návratným zařízením.

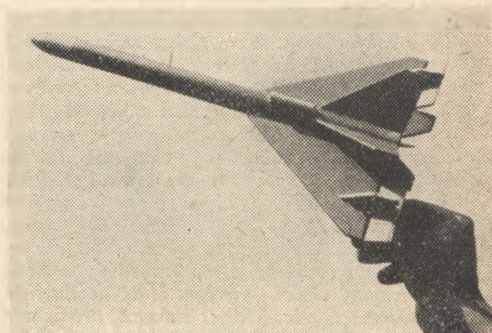


Na kursu se létalo s motory MVVS Pardubice – řady B s TPH o objemu 2,5, 5 a 10 cm³. U motoru B-2,5/3 se ještě jevila poruchovost (předčasný výmet a nízký výkon). Motory B-5/5 a B-10/6 však fungovaly spolehlivě a dosahovaly vesměs vysokých výkonů.

Při silně větrném počasí byl úspěšně používán brzdicí proužek (streamer) z krepového papíru o rozměrech 800 × 60 mm. Při bezvětří a slabém větru se létalo se světlicovými padáky. Úspěšně byly také zalétány 2 raketoplány na motory B-5/5 a B-10/6.



△ Skupina raket a raketoplánů postavených účastníky kursu



△ Nový raketoplán O. Šaffka na motor B-5/5 až B-10/6

◁ Nové modely na motorky S-1. Zleva polomaketa L-29 konstrukce M. Káchy, dále soutěžní modely M. Káchy, O. Šaffka a R. Mrázka

¶ Na závěr kursu byla uspořádána soutěž s raketami na motor B-5/5 a raketoplány na motory B-5/5 a B-10/6. Vzhledem k tomu, že nebylo k dispozici vhodné zařízení pro přesné měření výšky, soutěžilo se v celkové době letu rakety s padákem (brzdicím proužkem) od okamžiku startu. Byl hodnocen lepší let ze dvou. U raketoplánů se hodnotila rovněž celková doba letu. Nejlepší výkony ve všech kategoriích budou registrovány jako národní rekordy. Celkové lze hodnotit výsledky kursu

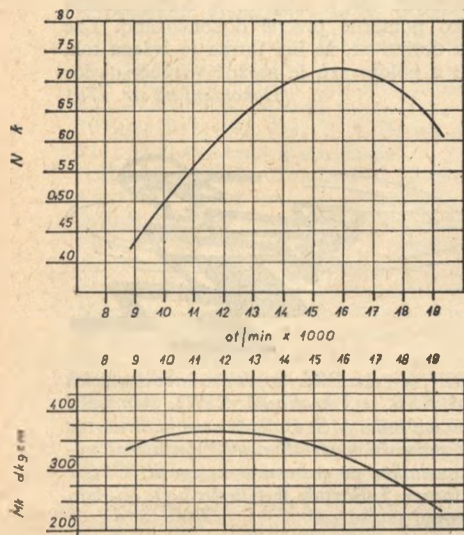
◁ „Rodinná“ fotografie na zděv kursu

Dvoustupňová polomaketa americké rakety NIKÉ A J A X, kterou postavil účastník kursu A. Schulda na motory B-5/5



Již delší dobu jsou u nás v prodeji modelářské motory TONO o zdvihovém objemu válce 5 a 5,6 cm³. Jsou to výrobky podniku Komunální služby MěNV ve Vysokém Mýtě, určené převážně pro sportovní využití. Na první pohled jde o motor velmi robustní, dovolující poměrně hrubé zacházení při provozu, což nelze říci o každém modelářském motoru.

Jeden ze sériových motorů o zdvihovém objemu 5,6 cm³ byl objednan od výrobce modelářským odborem ÚV Svazarmu, který pověřil zpracováním testu MVVS v Brně. Během zkoušek se motor jevil jako velmi dobrý. Při použití paliva z 25 % ricinového oleje a 75 % metylalkoholu byla zjištěna výkonnost 0,725 k při 16 000 ot/min (obr. 1), které zcela určitě nedosahuje každý motor této obsahové třídy.



Obr. 1. Diagram výkonnosti a točivého momentu motoru TONO 5,6 při použití paliva: 25 % ricinového oleje a 75 % metylalkoholu

O zacházení s motorem TONO je zbytečné se rozepisovat, poněvadž výrobce dodává s každým kusem podrobný návod k obsluze a list na šestiměsíční záruku.

Popisovaný typ je vhodný pro modeláře, kteří začínají pracovat s motory

jako velmi dobré, škoda jen, že některé kraje neposlaly vůbec nikoho.

VÝSLEDKY SOUTĚŽE

RAKETY B-5/5 (padák): 1. A. Schulda 120; 2. B. Pazour 120; 3. O. Šaffek 100; 4. L. Zedníček 75; 5. J. Čepelák 41,5; 6. R. Černý 36 sec.

RAKETY B-5/5 (streamer): 1. M. Jelišek 48,5; 2. R. Mrázek 41,5; 3. M. Drbal 40; 4. O. Švejka 36; 5. B. Křížek 34,5; 6. R. Černý 34,5 sec.

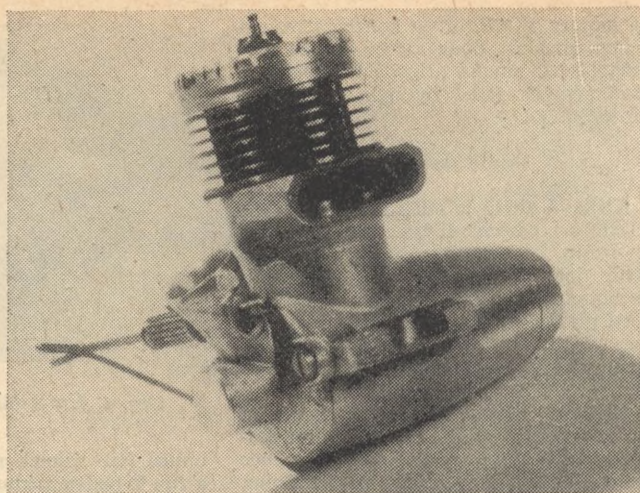
RAKETOPLÁNY B-5/5: 1. O. Šaffek 20; 2. A. Schulda 11,5; 3. F. Rumler 6 bodů.

RAKETOPLÁNY B-10/6: O. Šaffek 23 bodů.

Test zpracován
v MVVS Brno

Motor

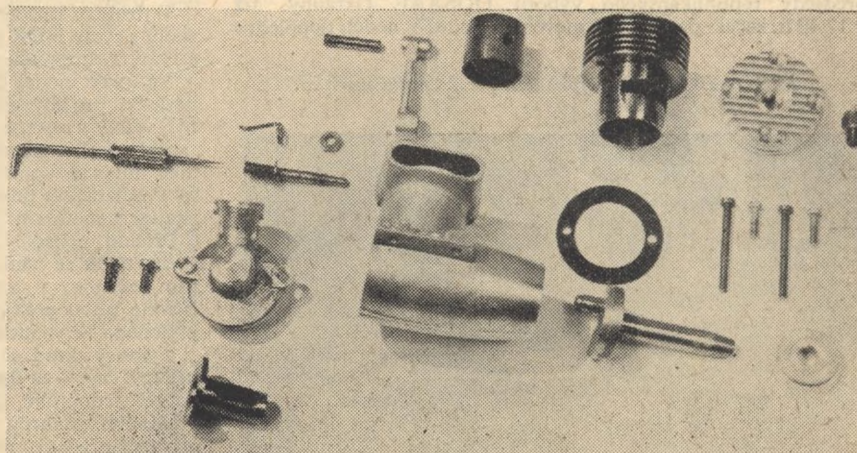
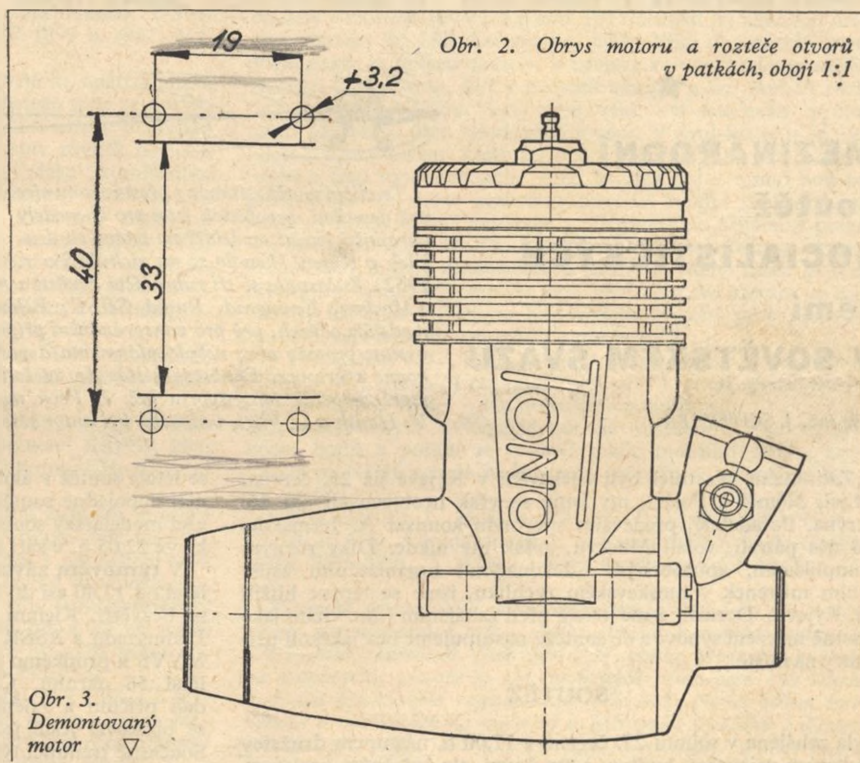
TONO 5,6 cm³



se žhavicí svíčkou a to hlavně proto, že obsluha je nenáročná a motor si nechá v provozu leccos líbit.

TONO 5,6 (obr. 2 a 3) je motor běžné koncepce pro použití žhavicí svíčky, s příčným výplachem válce v moderním pojetí (bez deflektoru). Vzhledově je

poněkud neobvyklý a též jeho zpracování nezapadá do obvyklého rámce provedení. Výrobce – patrně ve snaze dosáhnout co nejnižší prodejní ceny – opouští v některých detailech běžné technické zásady, což však může nepříznivě ovlivnit životnost motoru. I když se nechceme

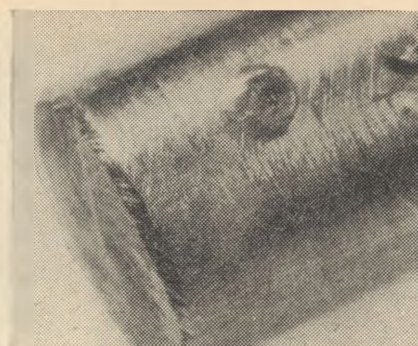


na motory TONO dívat konzervativními očima, musíme poukázat na to, že při držení se v mnoha případech obvyklých motorářských zásad by bylo pro motor prospěšné.

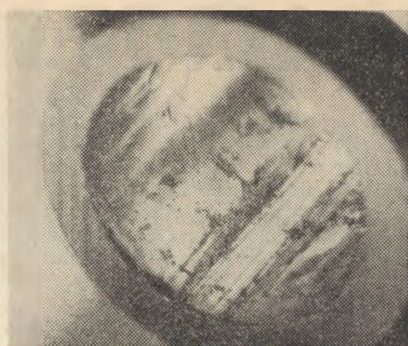
Popis součásti

Kliková skříň je odlévána proti zvyklostem bez jakýchkoli jader a celý vnitřek je proto opracován. Výrobce používá velmi dobré hliníkové slitiny s výbornou obrobitelností, avšak se špatnou zabiha-
vostí při lití. Z toho také vyplývá celkem tvarově jednoduchý a pro výrobu kokily nenáročný odlitek, ovšem za cenu poměrně větší váhy této součástky.

Klikový hřídel je uložen v přední části motorové skříně ve dvou kuličkových ložiskách a podle údajů výrobce je zušlechtěn tepelným zpracováním. Opracování je dokončováno bez použití brousicího stroje a odlehčení mezi oběma ložisky je na klikovém hřídeli provedeno pilníkem. Hřídel je vyvážen neobvyklým způsobem tak, že na kotouči kliky je nanášena cínová pájka v poměrně tlusté vrstvě jako protizávaží. Snaha po dobrém vyvážení při poměrně malém kotouči kliky donutila konstruktéra k vyosení dříku



Obr. 4. Jističí důlčik v pístní čepu



Obr. 5. Ojniční oko po vyrazení čepu

ojnice (viz snímek rozebraného motoru) a tím k podstatnému zvětšení ohybového momentu, který vzniká na klikovém čepu. To má za následek větší namáhání kliky a klikového čepu. Dále vyosení způsobuje nestejně rozložení tlaků v ložiskách ojnice a tím jejich větší opotřebení, nemluvě o naklápění pístu a jeho následcích.

Na kuželové ploše klikového hřídele je nasazen duralový **unášec vrtule**,

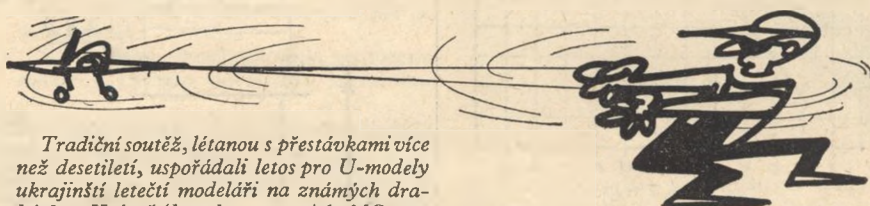
soustružený tak, aby dokonale splynul s tvarem klikové skříně. Vrtule je přitahována šroubem M5, který však není k motoru dodáván.

Ojnice z hliníkové slitiny je odlita do kokily a má celkem neobvyklý tvar. Přestože jde o odlitek, je horní ojniční oko poměrně pracně dokončováno. Lze se domnívat, že lící forma je řešena tak, že z polotovaru je možné vyrábět ojnice
(Dokončení na str. 178)



MEZINÁRODNÍ soutěž SOCIALISTICKÝCH zemí V SOVĚTSKÉM SVAZU

Píše inž. J. SCHINDLER



Tradiční soutěž, létanou s přestávkami více než desetiletí, uspořádali letos pro U-modely ukrajinští letečtí modeláři na známých dra-
hách v Kyjevě (konalo se na nich MS v r. 1962). Zúčastnila se tři zahraniční družstva (ČSSR, NDR a PRL) a pět družstev domácích

(Moskva, Leningrad, Ruská SFSR, Běloruská SSR a Ukrajinská SSR). Maďarští modeláři odřekli, prý pro zaneprázdnění přípravou letošního MS. Bulhaři nemohli družstvo vyslat, protože akce nebyla plánována a posléze rumunští modeláři neměli dostatečně vý-
konné sportovce. Družstva sestávala ze šesti závodníků, po jednom v kategorii. ČSSR reprezentovali: mistr sportu inž. Z. Pech, mistr sportu J. Bartoš, J. Gürtler a Q. Klemm, V. Horák a L. Flígl, vedoucím byl autor této zprávy.

Zahraniční účastníci byli očekáváni v Kyjevě již 25. června. Přijeli Němci a Poláci, my jsme se však neobjevovali ani 26. června. Pořadatelé, především sportovní komisař A. Jermakov, po nás pátrali, volali Moskvu, avšak my nikde. Díky různým komplikacím, způsobeným „dokonalým“ organizačním zajiš-
těním místenek v moskevském rychlíku, jsme se teprve blížili ke Kyjevu. Dorazili jsme těsně před zahájením jsme vítáni jako šťastně nalezení synové a do soutěže nastupujeme bez jakékoli pří-
pravy na místě.

SOUTĚŽ

byla zahájena v sobotu 27. června v 17,00 h. nástupem družstev vedených vojenskou hudbou a stručným, ale srdečným projevem předsedy republikánského výboru DOSAAF Ukrajiny. Již v 17,40 h. začalo první kolo týmového závodu. V neděli dopoledne

Maketa Il-18 snese nejpřísnější mezinárodní měřítko



se létala soutěž v akrobacii, odpoledne rychlostní závod. V pon-
děli dopoledne soutěžily makety a pozdě odpoledne utkání uza-
vřel modelářský souboj. Po jeho skončení byly vyhlášeny výsled-
ky ve 22,05 h. v září automobilových reflektorů.

V týmovém závodě startovalo všech osm družstev. Závod se létal od 17,40 asi do 21 h., za teploty ve stínu přes 30° C, téměř za bezvětří. Klemm s Gürtlerem se poprvé rozlétávali s týmy Leningradu a RSSR. Ve 20. okruhu došlo u Klemmova motoru MVVS k prudkému poklesu otáček a model na prvé natankování létal 56 okruhů. Čas byl jen 6'07". Samozřejmě jsme hle-
dali příčinu a zalétávali na druhém vzletovém kruhu. Případ se opakoval ještě jednou a pak bylo vše zdánlivě v pořádku. Současně trénující tým Škurskij-Sirotkin z Moskvy byl postižen stejnou „záhadou“.

V druhém rozlétávání byla naše dvojice vylosována do trojice spolu s týmy NDR a Moskvy. Naši zvítězili časem 4'37" a spolu s týmy Leningradu a USSR se kvalifikovali do finále.

Ve finále model USSR po startu vlétl do kruhu, naštesti bez následků pro zbývající finalisty. Závod leningradského a čs. týmu byl velmi vyrovnaný až do 80. okruhu, kdy náš motor opět „stáhl plyn“ a zmenšenou rychlostí létal tak dlouho, jako kdyby měl nulovou spotřebu paliva. Výsledkem bylo druhé místo za sympatickou mladou dvojicí Larinov-Suchov z Leningradu, létající s motorem Super Tigre.

Příčinu nenadálých poklesů otáček motorů našeho a sovět-
ského týmu se nám nepodařilo zjistit. Všechny příznaky svědčí pro nečistotu v trysce karburátoru – patrně zrnko jemného říčního písku pokrývajícího celý okolní terén a též jemně roz-
ptýleného ve vzduchu, či nějaká nečistota v nádrži.

Týmový závod, ač zajímavý, nepřinesl nic zvláštního. Dosažené nejlepší časy – za daných podmínek – možno považovat za velmi dobré. Jednotlivé výsledky nejlepších týmů byly ovlivňovány především souhrou mechanika s pilotem a prací mechaniků při mezipřistání, protože rychlosti modelů byly srovnatelné.



Vítězný tým

VÝSLEDKY: 1. V. Larinov/O. Suchov, Leningrad 4'34" (4'44" 4'36"); 2. Q. Klemm/J. Gürtler, ČSSR 4'56" (6'07" 4'37"); 3. I. Radčenko/V. Šapovalov, USSR 0 (4'49" 5'16"). – Hodnoceno 8 týmů.

Soutěž v akrobacii, zahájená 28. června v 10,30 h., se zdála být až do třetího kola jasnou záležitostí souboje moskevského Sirotkina s naším Bartošem. Ve třetím kole však k velkému obecnému překvapení byl Ukrajinec Kondratěnko, létající po Bartošovi, ohodnocen o tolik víc než spolehlivě létající Bartoš, že v celkovém pořadí předstihl Bartoše o 20 bodů. I když respektujeme výroky rozhodčích (bodovali sovětský, polský a německý bodovač), výsledky potvrdily, že při takovémto soutěži je bodování třemi bodovači nedostatečné.

V předvedených modelech nebyly rovněž zvláštnosti ani novinky. Dnes nesporně vedoucí světový akrobat Sirotkin měl však pro MS v Budapešti připravenou novou polomaketu, vynikající koncepcí i zpracováním a znovu potvrzující mimořádné konstrukční a stavební kvality sympatického Jurije.

VÝSLEDKY: 1. J. Sirotkin, Moskva 1943 b. (1042, 901, 325 – nedolétal, vysadil motor); 2. E. Kondratěnko, USSR 1919 b. (912, 920, 999); 3. J. Bartoš, ČSSR 1899 b. (987, 912, 911). – Hodnoceno 8 soutěžících.

Rychlostní závod se létal od 17,45 do 20,40 h., opět za horka a bezvětří. Čekali jsme na něj s napětím, protože jsme se dozvěděli, že Natalenko létal v tréninku rychlostí 236 km/h. V závodě však tuto pověst nepotvrdil. V modelech jsme rovněž neviděli nic mimořádného. Všichni závodníci, až na Poláka Skotničného, létali celkem spolehlivě s jednodratovým řízením. Vítěz závodu Mosjakov použil motoru Super Tigre. Příjemně překvapil Němec Polster, mechanik známé továrny na motocykly MZ, který si zkonstruoval a vyrobil velmi nadějný motor se sáním rotačním šoupátkem a výfukem vzad (viz minulé číslo Modeláře). Skromný Polster může být po získání zkušeností a dalším zpracování motoru novým „silným mužem“.

Naš Pech se přirozeně snažil o nejlepší výkon. Létal spolehlivě, čistě a takticky využíval možností pokusů. Dosáhl maxima vzhledem k stavu motoru a k daným vrtulím.

VÝSLEDKY: 1. E. Mosjakov, Moskva 216, 216, 0; 2. Inž. Z. Pech, ČSSR 211, 211, 209; 3. A. Žebrjakov, RSFSR 203, 203, 203; 4. M. Polster, NDR 198, 202, 192 km/h. – Hodnoceno 8 závodníků.

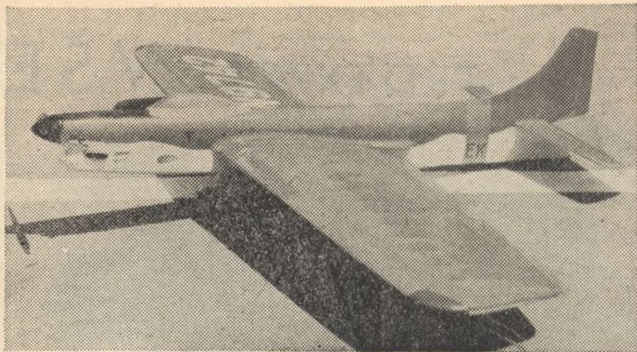
Poslední dvě kategorie byly pro nás určitou záhadou, protože se létaly podle pravidel, jejichž aplikaci v praxi jsme neznali.

Makety. Z pravidel vyplývalo, že těžištěm v hodnocení jsou různé „mechanizace“. Přitom jsme však mylně předpokládali, že nedefinované položky pro hodnocení letu jsou zamýšleny pro hodnocení obrátů. Avšak nebylo tomu tak a až na místě jsme zjistili, že většina maket naší koncepce by měla podle sovětských pravidel pouze malou naději na umístění.

Soutěže maket se nezúčastnila družstva NDR a PRL. Z přihlášených maket pak předvedla skutečný let pouze vítězná maketa Il-18 a Horákův Topsy Nipper. Další dvě bodované makety (podmínkou bodování bylo odlétat alespoň deset okruhů) Li-2 a Pe-2 odlétaly pouze jeden „let“, který však prakticky byl u obou umožněn pouze mohutným taháním. Zato vítězný model Il-18, postavený J. Sirotkinem a J. Sokolovem, byl skutečně vzornou ukázkou maketářské techniky. Byl poháněn čtyřmi motory MVVS 4,8 cm³ (motory 5,6 cm³ s klikou změněnou tak, aby se zmenšením zdvihu dosáhlo celkového zdvihového objemu motorů pod 20 cm³) a vážil při vzletu 3950 g. Model měl funkční zatahovatelný podvozek a vztlakové klapky, blikající polohová světla, ovládání otáček a vypínání motorů. Jeho stavba trvala přibližně dva roky. Odlétal sice pouze druhé kolo soutěže, a to ještě pouze se dvěma běžícími motory, jeho let však byl velmi klidný a realistický. K tomu jistě přispělo dokonalé pilotní umění J. Sirotkina.

VÝSLEDKY: 1. J. Sirotkin, Moskva (Il-18) 368; 2. A. Babičev USSR (Li-2) 326; 3. V. Horák, ČSSR (Topsy Nipper) 249 bodů. – Hodnoceno 6 soutěžících.

Modelářský souboj byl zahájen za značné účasti diváků (v SSSR je velmi oblíben) v 17,30 a ukončen před 22. hodinou. Pravidla jsou velmi odlišná od našich. Soutěžící létá (podle vylisování) tři vyřazovací souboje. Do finále postupují tři soutěžící s nejvyšším počtem vítězství (bodů). Pásky jsou jednobarevné.



Jednokolý Kondratěnkův akrobat, inspirovaný „U-2“

Za každý zásah do pásky se získává 100 bodů, za ustržení pásky v připevňovací niti nula bodů. Za každou vteřinu na zemi se uděluje 1 trestný bod. Ve finále létá každý s každým, tj. každý finalista dva lety. Tento systém zajišťuje, že se do finále skutečně dostanou nejlepší, je však značně náročný na počet modelů – v krajním případě je možno zničit až 10 modelů. Uvážíme-li, že pravidla připouštějí motory do zdvihového objemu 10 cm³ (používají se asi do 5 cm³), pak je zřejmé, že modelářský souboj podle sovětských pravidel není jednoduchou záležitostí.

Naš Flígl přivezl tři pěkně vypracované, rychlé a obratné modely s motory MVVS 5,6 cm³. Při tréninku jej náhodně nalétl reprezentant RSFSR Lukašenko, takže Flígl do soutěže nastupoval pouze se dvěma modely. V prvním kole bojoval s pozdějším vítězem Litvinovem. Byl v neustálé obraně a boj skončil rozbitím druhého modelu. Let obou však byl anulován, protože piloti překročili čáru středového kruhu. V druhém kole se Flígl utkal s Lukašenkem, který jej opět, podobně jako při tréninku, nalétl a třetí model skončil. Flígl by sice byl v tomto boji zvítězil, avšak ve snaze zachránit klesající model překročil opět středový kruh, let měl anulován a připravil se o přijatelné pořadí.

Finále (Moskva, USSR, Leningrad) bylo skutečnou ukázkou vrcholného umění modelářského souboje, který často přiváděl diváky do varu. Nejkrásnější bylo třetí kolo, ve kterém se utkal vítězný Litvinov s druhým Kuščenkem. Zvláště první předváděl souboje, jaké snad dosud nikdo z nás neviděl.

VÝSLEDKY: 1. V. Litvinov, Moskva; 2. V. Kuščenko, USSR; 3. A. Zujev, Leningrad; – 6. – 7. J. Flígl, ČSSR; 6. – 7. A. Zmizinski PRL. – Hodnoceno 7 soutěžících.

Družstva byla hodnocena tak, že dosažené místo odpovídá počtu bodů a pořadí se stanoví podle menšího součtu bodů. Družstvo NDR nebylo hodnoceno, protože se zúčastnilo pouze tři soutěží.

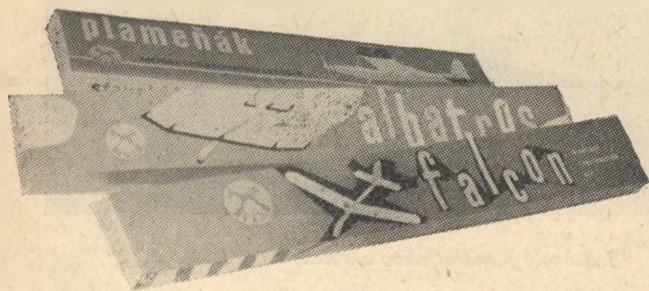
VÝSLEDKY: 1. Moskva 8,5; 2. Ukrajinská SSR 15,0; 3. ČSSR 16,5; 4. Leningrad 18,0; 5. Ruská SFSR 23,0; 6. Běloruská SSR 32,0; 7. Polská lidová republika 36,5 bodů.

Kyjevská mezinárodní soutěž byla uspořádána jako součást přípravy na mistrovství světa. Měla sloužit k ověření výkonnosti a k výměně zkušeností. Svůj účel jistě splnila, především z hlediska pořadatelského, protože v pěti sovětských družstvech byli všichni v úvahu přicházející reprezentanti pro MS. Nemá ovšem smysl hovořit o vyhlídkách na umístění v MS podle výsledků z Kyjeva, protože při vyjítí této zprávy jsou již výsledky z MS známy.

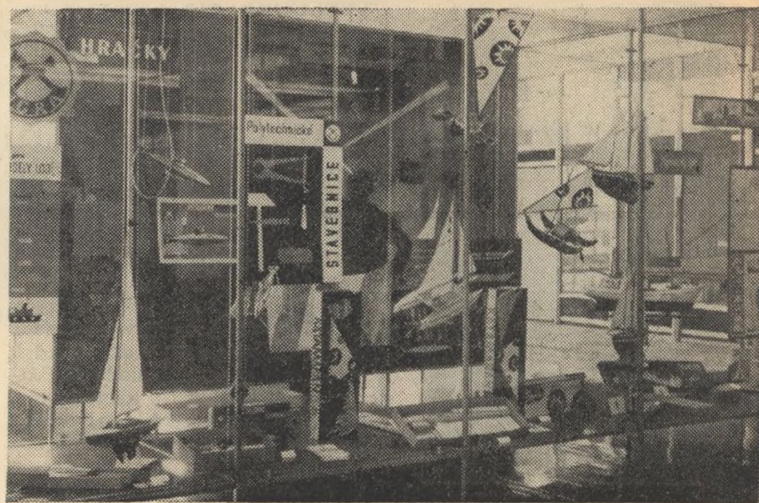
B. Škurskij a J. Sirotkin s akrobatem Moskva



PRO EXPORT VŠE



PRO TUZEMSKO NIC



Když začátkem roku 1963 bilancovali v pražském družstvu IGRA dosa-
vadní výsledky na úseku výroby leteckomodelářských stavebnic, mohli konsta-
tovat, že za posledních 10 let se zvýšil objem výroby postupně až na čtyřná-
sobek, takže v roce 1962 bylo vyrobeno 89 090 stavebnic. Bylo to maximum,
neboť již v následujícím roce poptávka po „zaběhaných“ typech končí a také
obchod Drobné zboží (DZ) snižuje své požadavky, někde až na minimum
možností plánované sériové výroby.

Pomůže export?

Na první výstavu PRAGOEXPO 1963
v květnu v Brně připravuje proto IGRA
do kolekce pro export vedle populárních
levných mechanických hraček také vše-
chny modelářské stavebnice. Je to v době,
kdy se v zahraničních hračkářských časo-
pisech píše o zvýšeném zájmu mládeže
i dospělých v některých státech o modelár-
ství, které – stejně jako hračky – prodě-
lávalo v minulých letech své konjunktury
i krize. Konkrétní zájem o stavebnice
a modely vystavené v Brně projevil
několik zahraničních zástupců, kteří si
vyžádali nabídky se vzorky. Holandský
zástupce přivezl zákazníka, který uzavřel
s podnikem zahraničního obchodu vzor-
kovou zakázku na 3000 stavebnic školního
modelu s tyčkovým trupem VÁŽKA
s novým názvem LIBELLE (obr. 1)
a na stejný počet stavebnic větroně
ALBATROS (obr. 2).

Za situace, kdy sklady obchodu DZ
jsou přeplněny hlavně staršími druhy
stavebnic a poptávka vázne, je to velmi
lákavé. IGRA proto potvrzuje nejkratší
možnou dodací lhůtu, připravuje nové
obaly s lakovanými nálepkami a dává
tisknout plány a návody v holandštině.
První vagón stavebnic opouští včas
ČSSR, aby prodej zastihl ještě letní mode-
lářskou sezónu 1963 v Holandsku.

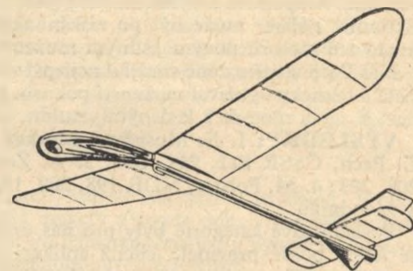
Zákazník je spokojen a požaduje vzorky
dalších stavebnic a zalétaných modelů,
které si holandsí odborníci zkouší před
uzavřením obchodu. Ještě v létě proje-
vují o oba typy stavebnic zájem obchodní
partneři z Kuby a dochází k dohodě
o dodávkách 16 000 stavebnic. I zde se
věnuje stejná pozornost přepracování
stavebních plánek s návody do španělštiny
a dodržení dodacích lhůt.

Koncem roku 1963 mohou pak prac-
ovníci IGRY konstatovat, že poprvé
za existence družstva dodali na export
22 000 leteckomodelářských stavebnic,
což je více než čtvrtina celoroční výroby
a rozeslali vzorkové zásilky do Venezuely,
Finska a Francie. Holandský zástupce si
zajišťuje pro jarní sezónu 1964 opakování
dodávek stavebnic LIBELLE a ALBAT-

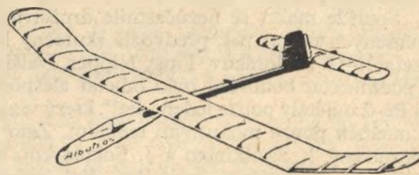
ROS a objednáva ještě další stavebnici
kluzáku LUŇÁK, který dostává nové
jméno FALCON (obr. 3).

Novinky na PRAGOEXPO
1964

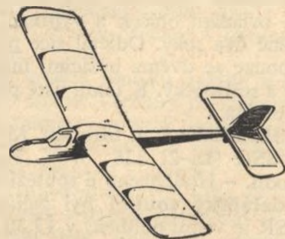
Na letošní květnovou výstavu v Brně
připravuje již IGRA širší kolekci letec-
kých i lodních modelářských stavebnic,
aby vyhověla co nejširšímu okruhu
zahraničních zájemců. Stavebnice nových
modelů moderních typů pomáhají včas



Obr. 1. Školní bezmotorový model VÁŽKA LIBELLE o rozpětí 520 a délce 470 mm,
z tuzemského materiálu. Autoři: Procházka,
Kabeš



Obr. 2. Větroň ALBATROS. Rozpětí 1120,
délka 920 mm, tuzemský materiál. Autoři:
Procházka, Kabeš



Obr. 3. Kluzák LUŇÁK/FALCON. Rozpětí
960, délka 740 mm, tuzemský materiál. Autor
V. Kabeš

ovzorovat i významní modeláři, zasl. mistr
sportu R. Čížek a mistr sportu M. Vydra,
svými modely větronů KÁNĚ (obr. 4)
a OREL (obr. 5), které pohotově „pře-
křtívají“ pro „export na SEA-GULL a
EAGLE.

Mezi novinkami, které získávají po-
zornost zahraničních zájemců, je staveb-
nice vzhledného modelu na gumu s vrtulí
z plastické hmoty PLAMENÁK –
PELICAN (obr. 6). Když je uzavřen
obchod i na levnou stavebnici tyčkového
kluzáku ŠIDLO, přepracovává jej sou-
druh Čížek iniciativně a rychle na moder-
nější typ, s novým „exportním“ názvem
HAWK (obr. 7).

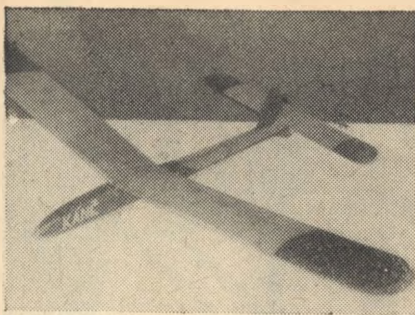
Z lodních modelů jsou středem zájmu
především stavebnice domorodého a spor-
tovního KATAMARANU (obr. 8), dále

Část expozice IGRY s lodními modely na
PRAGOEXPO 1964 v Brně ● Nové moderní
obaly stavebnic z IGRY (vlevo nahoře)

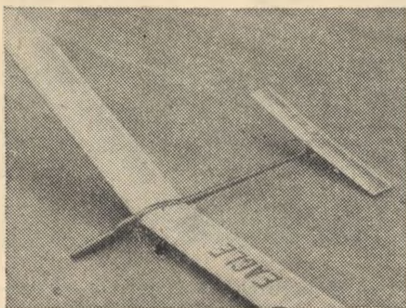
plachetnice PIRÁT/PIRATE (obr. 9),
model rybářského kutru SCHEVENIN-
GEN 3 s možností dálkového ovládání
(obr. 10) i stavebnice dvojstěžníku
VEGA s trupem lisovaným z hliníkového
plechu (obr. 11).

Tragikomedie kolem KATAMARANU

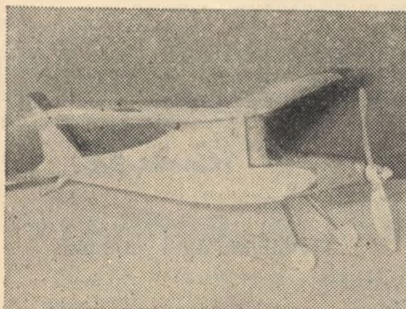
Stavebnice katamaranů patří k novín-
kám, které tematikou plně zaujaly ho-
landského odběratele. Opět si vyžádal
nejprve vzorky, dal svému odborníkovi
prostudovat plány a návody, vyzkoušet



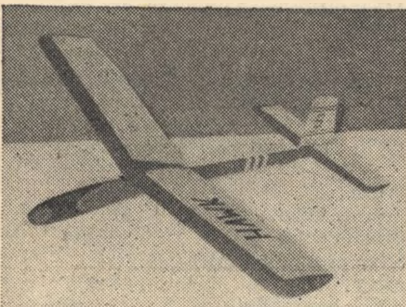
Obr. 4. Větroň A-1 KÁNĚ/SEAGULL. Rozpětí 1227, délka 752 mm, tuzemský materiál a balsa. Autor R. Čížek



Obr. 5. Větroň A-2 OREL/EAGLE. Rozpětí 1729, délka 1030 mm, tuzemský materiál a balsa. Autor M. Vydra



Obr. 6. Moderní sportovní „gumáček“ PLAMENÁK/PELICAN. Rozpětí 820, délka 640 mm, tuzemský materiál a balsa. Autor J. Brož ml.

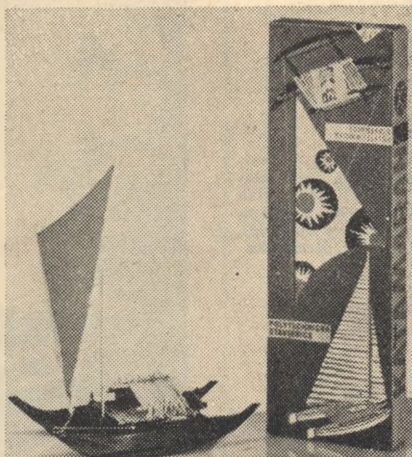


Obr. 7. Tyčkový kluzák ŠÍDLO/HAWK. Rozpětí 807, délka 645, tuzemský materiál a balsa. Autor R. Čížek

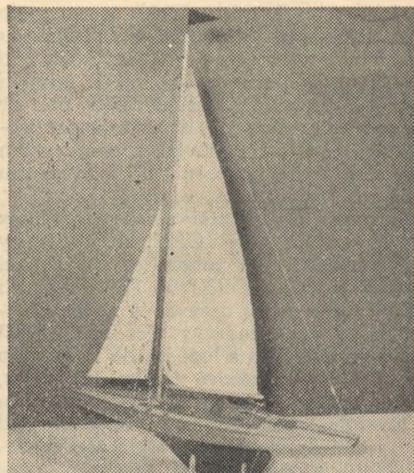
plavební schopnosti modelů a – objednal po 3000 stavebnic sportovního i domorodého KATAMARANU.

Katamarany jsou plavidla, která mají svůj původ v Tichomoří. Původně to byly dvě kánoe, spojené v určité vzdálenosti od sebe trámy nebo štíhlý čln, zajištěný kládou – plovákem. Katamaranů je mnoho druhů. Jsou to však vesměs důmyslné a vtipně vyrobené lodě, které se

nepřevracejí, plují výborně i při slabém větru a udivují rychlostí. Právě pro tyto vlastnosti se v poslední době konstruuje i nové dvoutrupé sportovní lodě – kata-



Obr. 8. Domorodý a sportovní (obrázek na krabici) KATAMARAN. Délka 430–480, výška 500 mm, tuz. materiál. Autor J. Konvíčka



Obr. 9. Plachetnice PIRÁT/PIRATE. Délka 630, výška 860 mm, tuzemský materiál. Autor inž. Augenthaler

marany. O některých vlastnostech se přesvědčí i modeláři, kteří si postaví model katamaranu ze stavebnice IGRY. Obsahuje veškerý potřebný materiál včetně potištěných hotových plachet a podrobný návod s plánem, který je bohatě ilustrován. Jsou zde např. mapa Tichomoří, kresby domorodých karamaranů z Polynésie, Filipin, Quineje a moderních pravidel budoucnosti – sportovních, osobních a nákladních katamaranů aj.

Oba typy stavebnic z IGRY mají splnit požadavky sériové výroby zajímavé polytechnické stavebnice pro mládež, po kterých se neustále volá, píše i diskutuje na poradních sborech, komisích i jinde. V Holandsku se již v současné době stovky modelářů těší ze svých modelů katamaranů, naši modeláři však zatím sotva vědí, že se vyrábí!

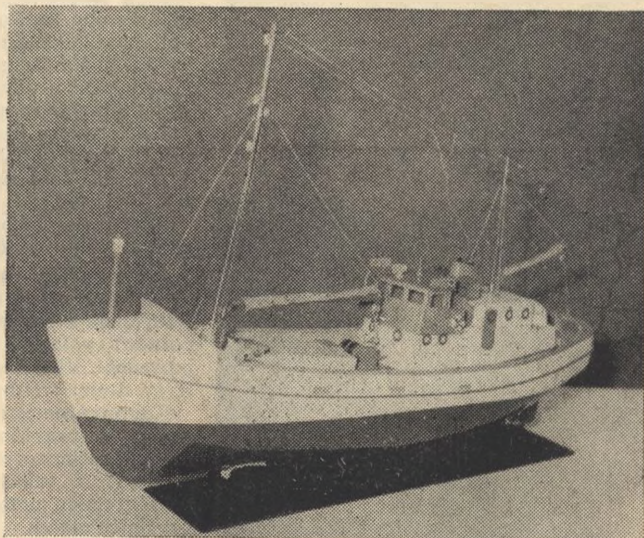
Proč vlastně u nás tyto stavebnice dosud nejsou na trhu? Zájem pracovníků Obchodu DZ o novinku, v prototypu předvedenou již v roce 1963, byl a vlastně dosud je tak malý, že z ekonomických důvodů – nebýt exportu – by se vůbec nemohla sériově vyrábět. Konkrétně objednal Obchod DZ na 3. čtvrtletí tr. 300 kusů

lářů je stále méně, chybí kroužky i instruktoři, mládež má málo času na modelaření, na skladě je dostatek starých typů stavebnic, vyrábějte hotové modely, ty se budou dobře prodávat – i dospělým!”

Nejde jen o katamarany!

Se stejnými obavami se zajišťuje v družstvu IGRA i výroba jiných stavebnic. Na příklad stavebnice PLAMENÁK s vrtulí z plastické hmoty a obsahem balsy, která má nahradit staré typy SOKOL a ČMELÁK, se bude vyrábět v první sérii pro tuzemsko v počtu – 150 kusů (opravdu to není chyba tisku – slovy jednostopadesát!). Do Holandska má být dodáno 3000 kusů. Je tu na místě ještě prozradit modelářům, kde na ně pracovníci obchodu pamatovali: po padesáti stavebnicích má přijít do Teplic, Liberce a Bohumína. Jinak zatím nikam nic, na Slovensko ani do Prahy! Jistě by bylo zajímavé zjistit, kolik dní budou stavebnice PLAMENÁK na skladě a kolik písemných objednávek prodejny obdrží a – nevyřídí. (To ale naneštěstí anebo naštěstí asi nikdo nezjistí.) A protože

Obr. 10. Kutr SCHEVENINGEN 3. Délka 670, výška 420 mm, možnost dálkového ovládání radlem. Autor inž. Augenthaler



na 4. čtvrtletí, kdy požadavky obchodu DZ bývají minimální, je v IGŘE naplánován export, budou stížnosti na IGRU, že nedodává. A v IGŘE si budou lámat hlavu se zdůvodněním tzv. nadnormativních zásob krabic, plánek a ostatního materiálu, protože počítali s roční výrobou více než stonásobně vyšší než kolik činí objednávky obchodu DZ na 3. čtvrtletí 1964. Výrobce má značné riziko, protože neúspěch znamená ztrátu, vede k opatrnosti a možná i k nedůvěře k požadavkům modelářského odboru ÚV Svazarmu na nové výrobky.

A proto jistě těší nejen pracovníky a spolupracovníky IGRY, ale i všechny čs. modeláře, že zahraniční návštěvníci výstavy PRAGOEXPO 1964 nešetřili uznáním a jejich opravdový zájem předpokládá opět dodávky více než 25 000 stavebnic letadel a lodí jen do Holandska a další větší vzorové zásilky do Finska, Rumunska, Francie, Ghany, Burmy a Austrálie. Také jenom díky tomuto úspěchu se mohou českoslovenští modeláři těšit i na další nové stavebnice, které budou moci být vyráběny jako souběh s exportními zakázkami v menších sériích i pro domácí trh. (Nedivte se také, koupíte-li si stavebnici KATAMARAN v „anglické“ krabici.)

To však je jen jedno z vysvětlení, proč IGRA nevyrabí více stavebnic zajímavých a úspěšných modelů pro modeláře. „Žábou na prameni“ jsou další nevyřešené problémy, například tvorba cen. Nevyhovují základní podmínky odběru minimálních množství nákladů při tisku obalů, plánek, návodů, nálepek, není dobrá propagace a reklama, nevyhovují ani dosavadní formy prodeje stavebnic především v samoobsluhách apod., není rozšířen export v zemích RVHP aj. Porada zástupců ÚV Svazarmu, ÚV ČSM, redakce Modeláře a obchodu DZ s pra-

Obr. 11. Dvojestěžňová plachetnice VEGA. Délka 570, výška 560 mm, tuzemský materiál. Autor J. Konvička



covníky IGRY, uspořádaná letos v červnu, ukázala na některé možnosti odstranění potíží. Potvrdila také nutnost užší spolupráce při realizaci zajímavých novinek již v plánu výroby na rok 1965,

které mají rozšířit kolekci o nové, moderní, polytechnické modelářské stavebnice i součásti. O těchto perspektivách přineseme informaci v některém z příštích čísel.

Stavěním

Zaujal-li vás článek a podnítl-li vás k vyjádření názorů, neváhejte je přenést na papír a poslat buď redakci Modeláře nebo družstvu IGRA, Melantrichova 5, Praha 1. Kromě konkrétních názorů máme zájem zejména o vaše zkušenosti s nákupem stavebnic v různých místech. Můžete nám poslat i objednávky výše zmíněných stavebnic, které předáme příslušným složkám obchodu Drobné zboží.

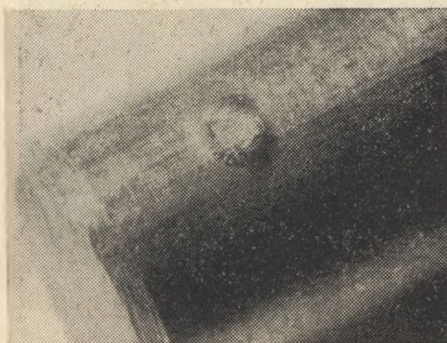
Redakce

MOTOR „TONO 5,6“ - dokončení ze str. 174

o různé rozteči ojničních ok, pro různé typy motorů.

Pístní čep je z plné oceli, tepelně zpracován a není opatřen obvyklými třecími ččkami. Pístní čep je velmi neobvykle fixován proti samovolnému vysunutí, jímž by se poškodila stěna válce. Při obou okrajích válcové plochy čepu, v místech uložení v pístu, jsou vyraženy důlčiky, které zamezují samovolný axiální posuv čepu (obr. 4). Výrobce zásadně nedoporučuje demontovat pístní čep z pístu. Snímek 5 ukazuje, jak dovede důlčik v pístním čepu poškodit ojniční oko, když se přesto tato demontáž

Obr. 5. Jistící důlčik zalepen hliníkem po demontáži



provede. Na obrázku 6 pak je jistící důlčik pístního čepu zalepený hliníkem po demontáži. Nerozebíratelnost skupiny píst – pístní čep – ojnice není příliš šťastným řešením a musí nutně komplikovat opravy motoru.

Píst bez deflektoru a s úplně rovným dnem je z litiny.

Válec z ocele je zhotoven z jednoho kusu s chladicími žebry a s výfukovým a přefukovým kanálem. Přefukovaná směs je směrována šikmou horní hranou přefukového kanálu. Při použití jednoho přefukového kanálu a pístu bez deflektoru je to jediná možnost, jak dosáhnout účinného výplachu válce. Válec je ke klikové skříni přitahován pomocí dvou šroubků M3 současně s hlavou válce. Hlava je pěkný kokilový hliníkový odlitek a je dotahována ještě dalšími dvěma kratšími šrouby k válci.

Tvar spalovacího prostoru je řešen jako kulová úseč se svíčkou uprostřed.

Zadní víko motorové skříně je rovněž odlito do kokily a tvoří jeden celek spolu s difuzérem. Je v něm uloženo rotační válcové šoupátko obvyklého provedení. Víko je přitahováno ke klikové skříni dvěma šrouby M3.

Karburátor je rovněž obvyklého provedení s průběžnou dýzou a dvěma rozprašovacími otvory. Světlost difuzéru je poměrně veliká a způsobuje mírné kolísání chodu motoru při vyladění do maximálních otáček.

Technická data motoru

Vrtání	20 mm
Zdvih	17,7 mm
Zdvihový objem válce	5,56 cm ³
Váha	246 g
Max. výkonost	0,725 k při 16 000 ot/min

Max. točivý moment	366 dkpcm při 12 000 ot/min
------------------------------	-----------------------------------

při použití paliva z 25 % ricinového oleje a 75 % metylalkoholu

Hlavní vnější rozměry

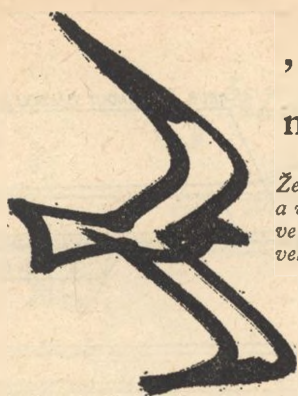
Délka	80 mm
Průměr klikové skříně	32,5 mm
Průměr válce	35 mm
Šířka přes montážní patky	48 mm
Výška bez svíčky	75,5 mm

Upozorňujeme modeláře

na modelářské motory TONO 5,6 cm³ v ceně 229,— Kčs a na nový typ TONO 10 cm³ v ceně 325,— Kčs. Na oba typy motorů je půlroční záruční lhůta. Prvým 50 zájemcům zašleme motory během 10 dnů.

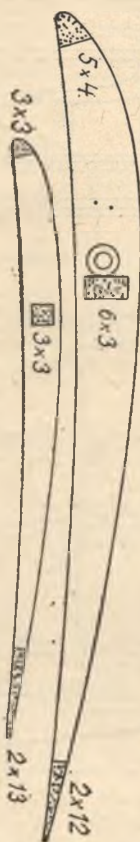
Věříme, že budete s motory spokojeni!

Komunální služby MěNV Vysoké Mýto



„RACEK 2” model kategorie B-1

Žebro křídla
a výškovky
ve skutečné
velikosti ▷



RACEK 2 je pokračováním modelu, jehož výkres byl otištěn v Leteckém modeláři 3/62. Liší se lomením a uložením křídla a ruhým potahem přední části trupu. Výkony modelu se pohybují v rozmezí 80–100 sec. Zvítězil jsem s ním na loňské soutěži v Kladně výkonem 680 sec.

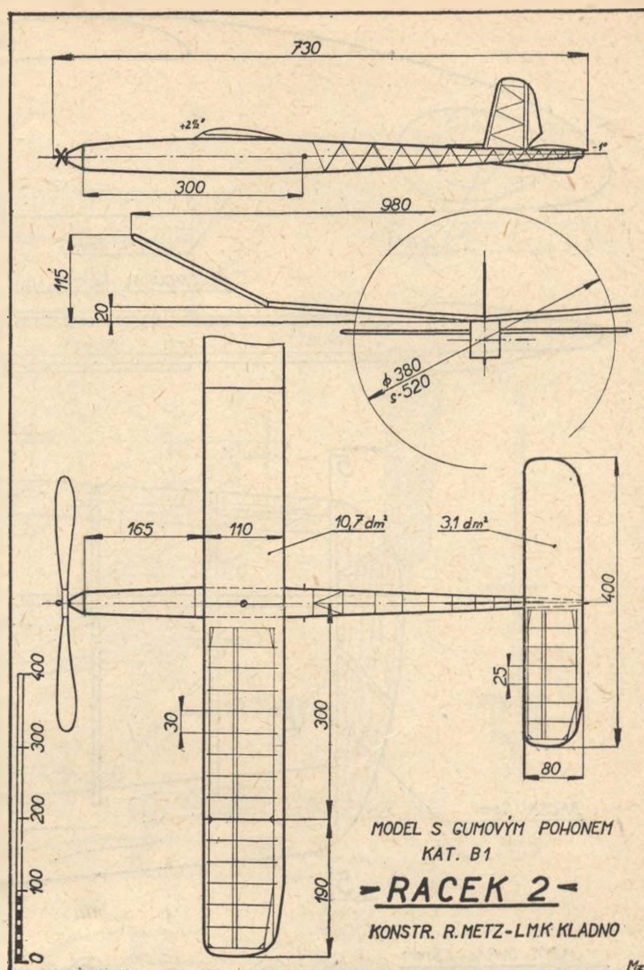
Konstrukce je celobalsová, robustní, takže snese i hrubší zacházení. Trup stavěný z bočnic a příček má přední část potaženou balsou 1 mm, což jej chrání při prasknutí svazku.

Křídlo je dělené, běžné konstrukce. Žebra (viz obrys 1 : 1) jsou z balsy 1,5 mm. Půlky křídla se spojují ocelovým drátem o \varnothing 2 mm nasunutým do papírových trubiček.

Výškovka bez zvláštností má žebra (viz obrys 1 : 1) z balsy 1–1,2 mm. Směrovka s vychylovací klapkou pro kroužení je pevně zalepena v trupu.

Vrtule je lipová, sklápěcí. Svazek z 6 pásků gumy Pirelli váží mazaný 10 g. Celý model je potažen Modellspanem a 4krát lakován vypínacím lakem. Vzletová váha je 100 g.

R. METZ, LMK Kladno



Výkonná A-dvojka „ORION II”

Konstruoval a píše VI. FÁK, LMK Sezimovo Ústí

Model jsem navrhl a postavil na jaře roku 1963 a již na první soutěži podal výborný výkon. Má klidný a stabilní let za klidu i za větru, při tom je citlivý i na slabý termický proud. V sezóně 1963 jsem s ORIONEM II odlétal 16 soutěží s průměrným výkonem 830 sec. Pro juniorský výkonnostní žebříček model dosáhl průměru 876 sec ze tří nejlepších soutěží.

Stavbu doporučuji modelářům, kteří mají s větroni A-2 nejméně roční zkušenost. Při volbě modelu pro soutěžní účely považuji za výhodné stavět a zalétávat najednou hned dva přesně stejné modely.

K STAVBĚ

Trup. Hlavní součástí je vpředu hlavice z lipového prkénka tl. 8 mm, na níž jsou napojeny dva smrkové podélníky 3×8. Mezi ně jsou na vyznačených místech vlepny lipové špalíky. Do hlavice vyřežeme otvor pro olověnou zátěž a pro jazyk křídla. Celý trup (včetně hlavice) potáhneme z obou stran balsou 3 mm. Pro veškeré lepení na trupu je vhodné použít lepidlo Epoxy 1200.

Hrubě slepený trup brousíme do oválného tvaru (viz řezu A-A až C-C). Pak teprve přilepíme směrovku, překližkovou žebra A tvořící miniaturní centroplán a ostatní části. Vlečný háček je zapuštěn a zalepen do spodního podélníku 3×8. Ovládací šňůrka směrového kormidla je vedena v malíčkých očkách ohnutých ze špendlíků, zapichnutých do spodního podélníku.

Křídlo nemá konstrukční ani stavební zvláštnosti. Žebra pro lichoběžníkové koncové části (tzv. „uší“) zhotovíme

„rašplovou interpolací“ podle dvou okrajových šablon z překližky 2 mm. Odtočkovou lištu vyrobíme samostatně do klínu a jehlovým pilníkem do ní vypilujeme zářezy pro žebra.

Křídlo sestavujeme na rovné desce běžným způsobem po částech, tzn. „uší“ stavíme zvlášť. Spojení „ucha“ s rovnou střední částí křídla uděláme překližkovými spojkami, pomocný nosník slepíme jen na tupo. Vrchní úzký balsový potah náběžné části nalepíme až na sestavené křídlo. Nakonec vylepíme balsou mezery mezi žebry B a C–D, nalepíme koncové oblouky z balsy 3 mm a všechno dobře vyrobíme. (Koncové oblouky upravíme do prohnutí podle profilu jemným nařiznutím shora na několika místech a nalomením.)

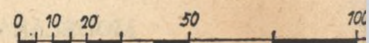
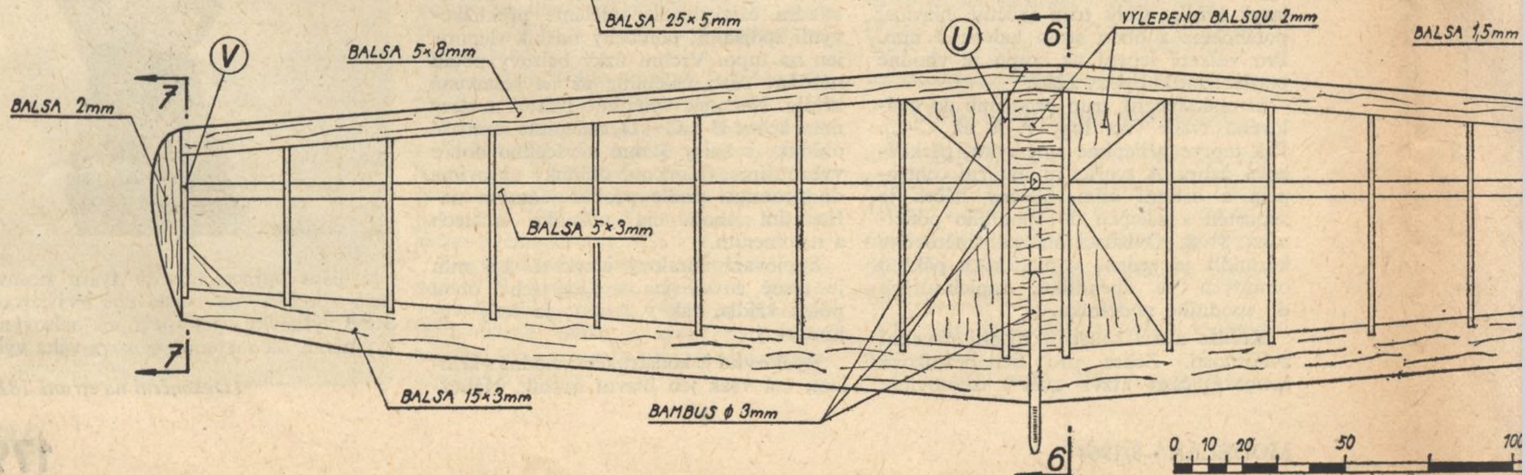
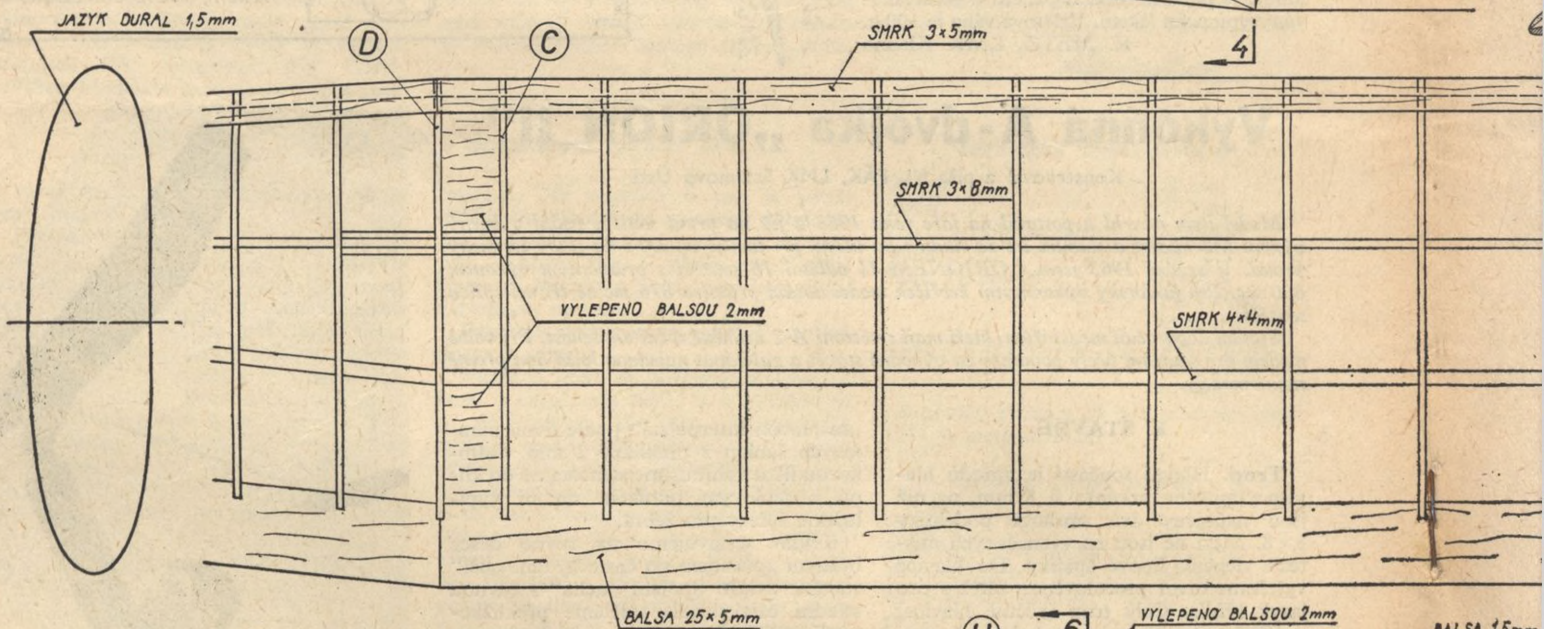
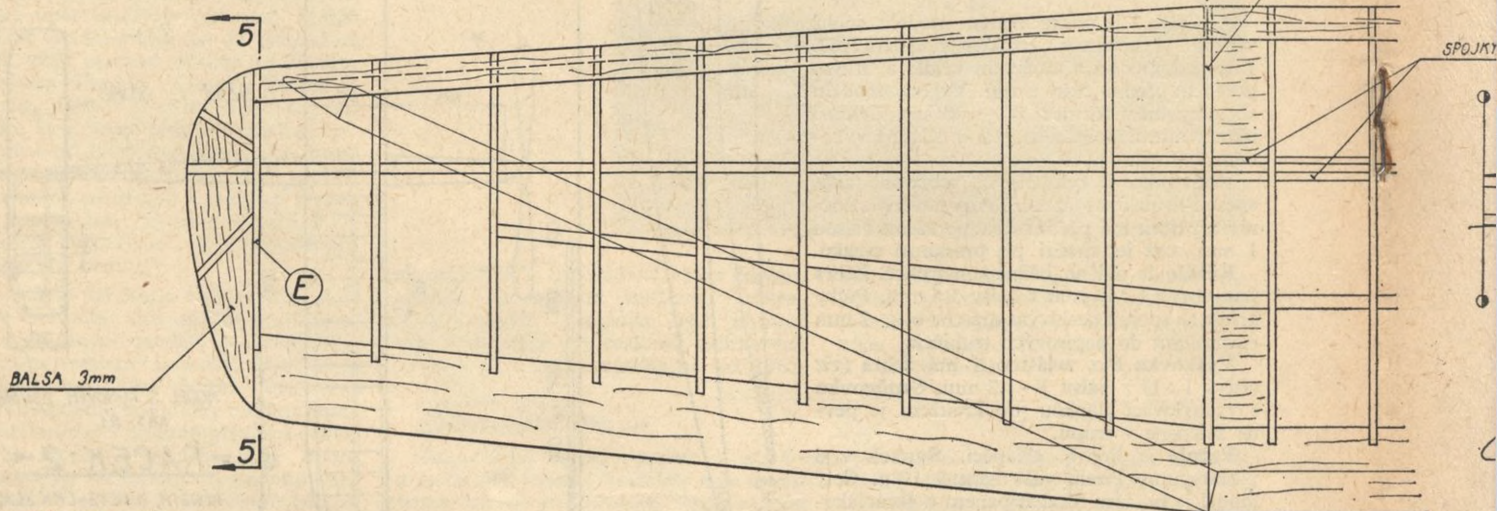
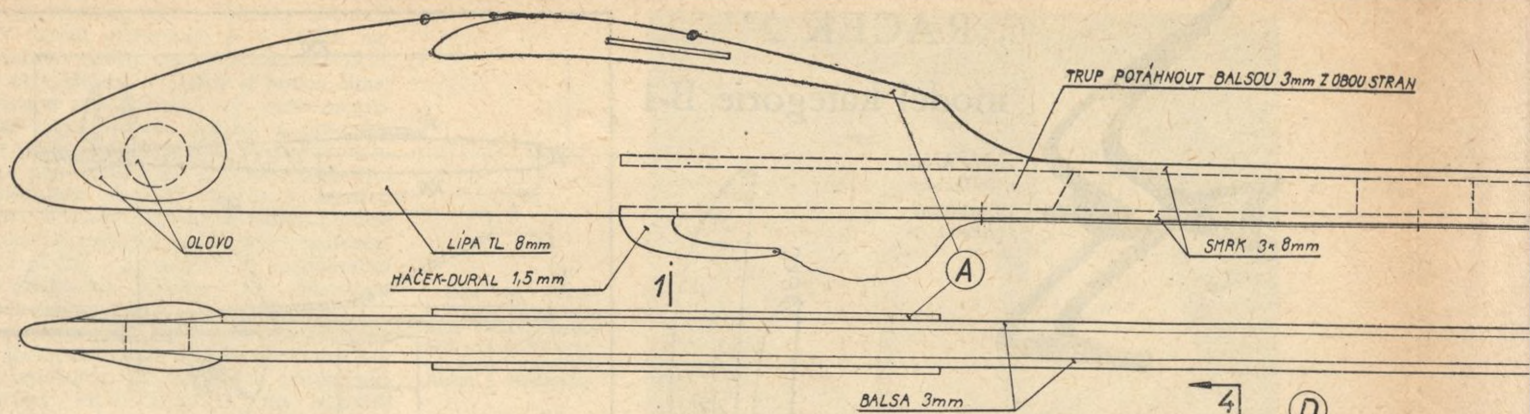
Spojovací duralový jazyk tl. 1,5 mm je těsně surný jak v „kapsách“ obou půlek křídla, tak v trupu; je tedy vyjímatelný.

Výškovka je konstrukčně shodná s křídlem, má však jen hlavní nosník. Náběž-

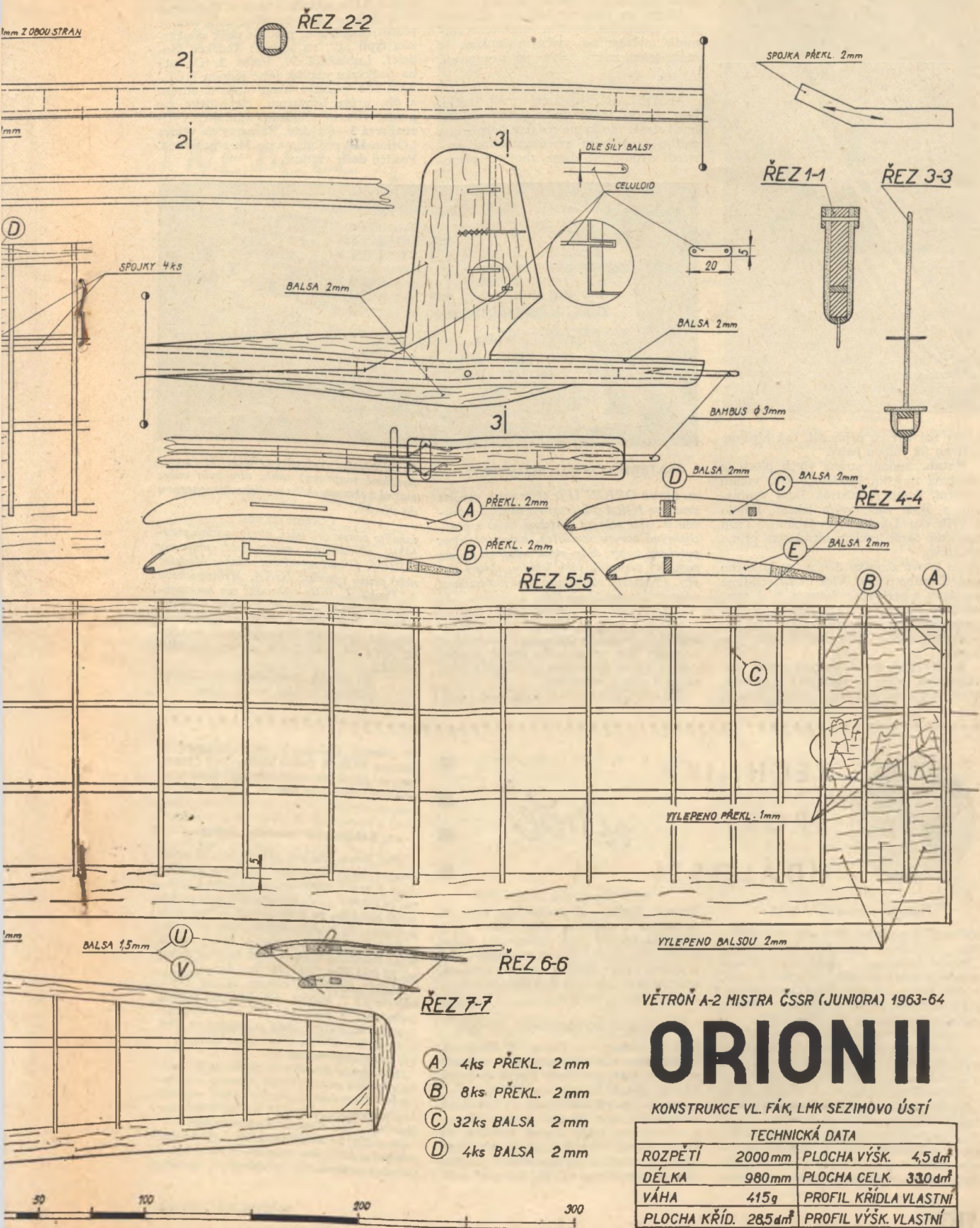


nou lištu opracujeme do tvaru nosové části profilu na sestavené výškovce. Střed výškovky opět zpevníme balsovými výplněmi. Samozřejmě celková váha výš-

(Dokončení na straně 182)



1mm Z OBOU STRAN

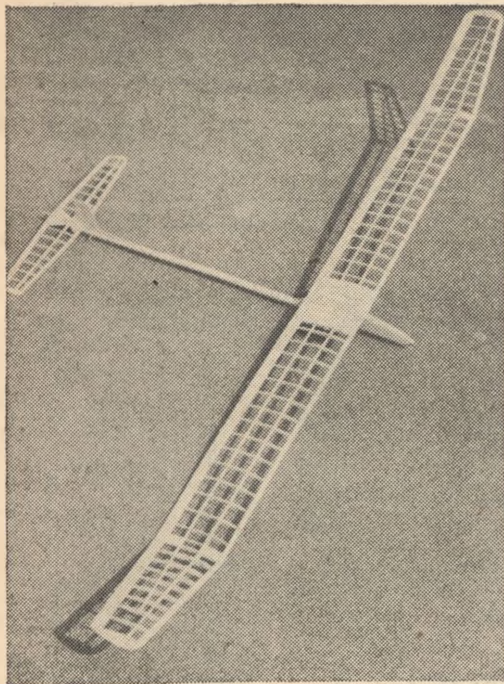


VĚTRŇ A-2 MISTRA ČSSR (JUNIORA) 1963-64

ORION II

KONSTRUKCE VL. FÁK, LMK SEZIMOVO ÚSTÍ

TECHNICKÁ DATA		
ROZPĚTÍ	2000mm	PLOCHA VÝŠK. 4,5dm ²
DĚLKA	980mm	PLOCHA CELK. 330dm ²
VÁHA	415g	PROFIL KŘÍDLA VLASTNÍ
PLOCHA KŘÍD.	28,5dm ²	PROFIL VÝŠK. VLASTNÍ



kovky má být co nejmenší, což hledíme ovlivnit již volbou balsu.

Potah. Spodní strana všech ploch je potažena tlustším Modellspanem, vrchní tenkým. Potah je lakován 3krát vypínacím a 3krát zaponovým lakem. Křídlo i výškovku lakujeme v šabloně. Trup lakujeme 6krát lesklým nitrolakem přímo na dřevo.

První letové zkoušky děláme za klidného podvečerního počasí. Vlek i kluz seřídíme zarážkou z ocelového drátu o \varnothing 1 mm, kterou přivážeme nití a přilepíme ke směrovce. Klouzavý let doladujeme tenkými podložkami pod odtokovou hranou výškovky.

Zalétávání. Po dokončení model dovážíme na celkovou váhu 415 g olovem, které odlijeme do dvou stejně těžkých

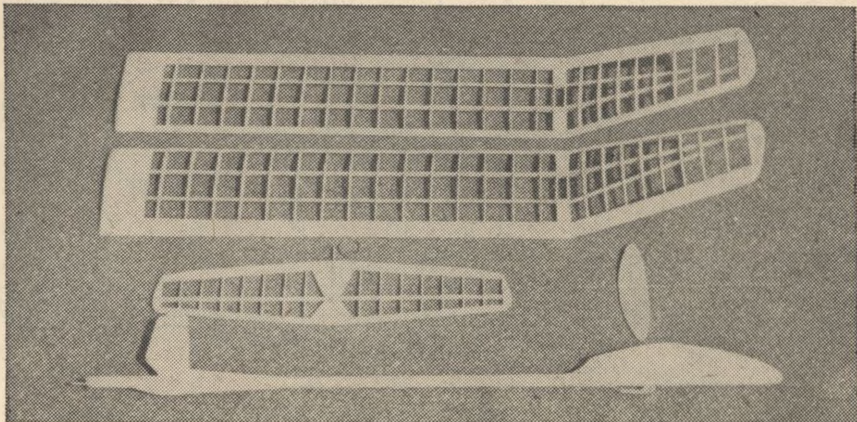
kapkovitých tělísek. Závaží přišroubojeme nebo přilepíme na hlavici trupu.

Model lze zalétávat běžným věttronářským způsobem. Systém směrového kormidla ovládaného vlečným lankem je modelářům znám, proto jej nepopisuji.

*

MODELÁŘŮM, kteří mají balsu, jsou členy Svazarmu a chtějí model hned stavět, poskytne redakce bezplatnou službu; z výkresu zmenšeného na prostřední dvoustraně dáme zhotovit plano-

grafické kopie ve skutečné velikosti (jeden formát A1) a zašleme je poštou. Pořizovací cena jedné kopie je 4,— Kčs včetně poštovného. Platte předem pošt. poukázku typu „C“ na adresu: Redakce Modelář, Lublaňská 57, Praha 2. Dozadu na poukázku napište ještě jednou HÜLKOVÝM písmem svoji úplnou adresu a čís. průk. Svazarmu. Neposílejte víc peněz, vrácení přeplatků zdržujte! Vyřízení trvá 3—6 týdnů. Záznamy na výkres „Orion II“ přijímáme do 31. srpna 1964. Později došle vrátíme.



MATERIÁLOVOU SOUPRAVU

na větřon ORION II je připraveno vyrobit družstvo IGRA v I. čtvrtletí 1965. Soupravou se miní veškerá potřebná balsa s předtištěnými obrysy součástek, nařezané lišty, potahový papír, drát, plech a plánek (mimo pomocný materiál, jako lepidlo, skelný papír). Předběžně odhadnutá cena materiálové soupravy je asi 35,— Kčs.

Jelikož již při předběžném jednání s distribucí byly pochybnosti o potřebnosti a prodejnosti takové celobalové materiálové soupravy (ač první svého druhu u nás), činíme tímto způsobem předběžný průzkum o zájmu modelářů.

Jde nám o zjištění, bude-li zájemců o stav-

bu celobalové A-dvojky ORION II (z materiálové soupravy) tolik, aby bylo vůbec možné z ekonomického hlediska dát soupravu do výroby.

Chceme od vás, jakožto pomoc celé akci, abyste zaslali předběžné objednávky materiálové soupravy ORION II buď na adresu redakce Modelář nebo přímo výrobci: IGRA, Melantrichova 5, Praha 1. Pište výhradně na korespondenčních listcích, stručně a čitelně s úplnou adresou, nic jiného nepřipisujte! Vaše objednávky očekáváme nejpozději do konce září 1964, mají-li mít význam pro další jednání.

J. Smola, předseda materiálového odboru Ústřední model. sekce



TECHNIKA SPORT UDÁLOSTI

Pokojevé modely v USA

získávají v poslední době značnou oblibu. Bud Tenny docela vydává speciální měsíčník „Indoor News and Views“, který přináší plány a technické rady. Zajímavý je např. podnět, přilepovat mikrofilm na potah pívem. Pivo obsahuje enzymy, zajišťující dobrou adhezi mikrofilmu na kostře modelu.

Američtí reprezentanti pro letošní MS v Cardingtonu, B. Atwood a F. Cummings, tréninkově létali v hangáru v Santa Anna a dosahovali časů přes 40 minut (!).

V též hangáru uspořádal klub N. A. A. „Flighmasters“ soutěž pokojových volně létajících maket. Z 45 startujících zvítězil K. Kau s maketou letadla Westland „Widgeon“ potaženou stříbrným kondenzátorem papírem a vážící 9,5 g. V kategorii dvouplošníků zvítězil J. Bailey s maketou

Bristol „Bullet“. Z juniorů byl první D. Maystead s maketou Max Holste 152. Pravidla soutěže byla jednoduchá: pohon gumou, rozpětí do 750 mm, neomezený tvar či průměr vrtule, křídlo s dvojitým potahem, vzlet se země, 100 bodů za hodnocení makety a 1 bod za vteřinu letu. (am-s)

Pro rozvoj akrobatických modelů

byly vytvořeny ve Francii 3 kategorie. V první jsou zařazeni začátečníci, v druhé modeláři, kteří postoupili z první kategorie buď na základě účasti v soutěžích po 3 sezóny nebo na základě účasti na národním mistrovství, kde dosáhli alespoň třetiny dosažitelných bodů anebo konečně na vlastní žádost. Do třetí kategorie postupují modeláři, kteří se na mistrovství umístili mezi prvními třemi v druhé kategorii nebo

na vlastní žádost. V první kategorii je sestava tvořena pouze kruhovými obraty, nejsou zařazeny ostré obraty, jako trojúhelník, čtvercový přemet a čtyřlístek. (ma-s)

„Zabiječské“ modely zakázány

Pod tímto titulkem přinesl britský deník Daily Mirror 2. května zprávu o usnesení New Forest Commission, která došla k názoru, že modely „... jsou tak těžké, že mohou zabít každého, na koho narazí“. Proto bylo usneseno, že modely mohou létat pouze na určených letištích a zabaví se každý model, jehož majitel není pojištěn na povinné ručení na 10 000 liber (200 000 dev. korun).

Další „strašnou“ zprávu přinesl Daily Mirror již 7. května, kdy ličil, jak policie, ambulance a požárníci jeli na telefonické vyzvání na golfové hřiště v Bramshaw. Prý se tam zřítíl letoun. Ukázalo se však, že to byl velký R/C model.

Manchester Evening News přinesl 6. května zprávu o zákazu létání s modely v Stretfordu. Důvodem je velký hluk motorů. Stejnou zprávu přinesl 15. května Worcester Evening News o městu Kidderminster.

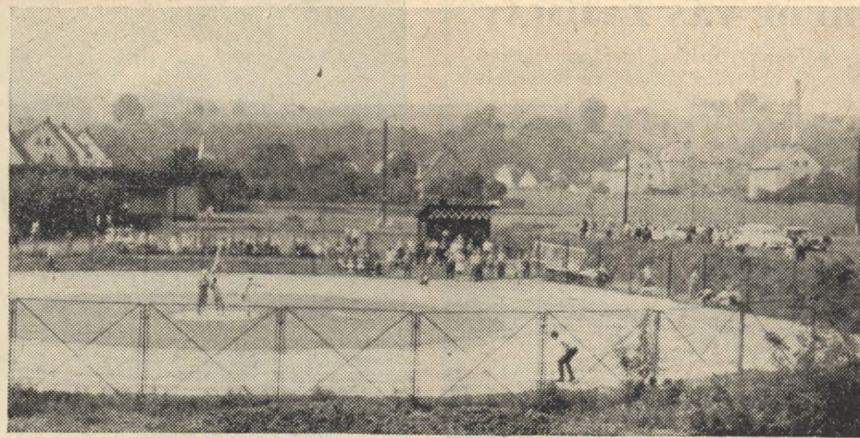
Je vidět, že britští modeláři mají značné starosti a že se jim ze strany tisku dostává skutečně systematické „podpory“. (s-am)



Popisovat průběh všech letošních soutěží (je jich kolem 300) by znamenalo pokrýt v sezóně většinu plochy Modeláře sportovním zpravodajstvím. Vzhledem k nedostatku místa nelze dorela dobře ani otiskovat přehledné výsledky ze všech uspořádaných soutěží, jak jsme se o to snažili v loňském ročníku. (Nehledě ke skutečnosti, že je velmi obtížné od všech pořadatelů včas výsledkové listiny získat!) Redakční rada Modeláře a modelářský odbor ÚV Svazarmu uvážili uvedené skutečnosti a navrhli věnovat více pozornosti význačnějším soutěžím, tj. výběrovým. Obdobný materiál, jaký jsme dostali z pořadatelských klubů z Krnova a Mladých Buků o červnových výběrových soutěžích, žádáme tímto i od pořadatelů dalších výběrových soutěží v sezóně.

SOUTĚŽ MAKET V KRNOVĚ

je v letošním sportovním kalendáři uvedena pod č. 215; místní leteckomodelářský klub ji uspořádal v neděli 21. června; původně byla účast omezena pouze pro I. a II. VT, „za pět minut dvanáct“ rozšířena i o III. VT. V důsledku toho se soutěž konala pouze za účasti osmi modelářů. Počasí: silný déšť, vítr 3–5 m/vt. Sportovní komisaři: I. Gaál (N. Jičín) a J. Daněk (Krnov); bodovači: R. Palatý (Brno), J. Dvořáček a V. Besta (Ostrava). Během soutěže byl podán jeden protest. Účastníci soutěže i pořadatelský



Vzletová dráha pro U-modely v Mladých Bukách

klub se ztotožňují v názoru, že je třeba, aby na podobných, významných soutěžích byl přítomen ústřední trenér, aby se napříště zamezilo rozporům, které nutně vznikají při „rozboru“ nových pravidel.

VÝSLEDKY – 1. J. Hynek (07) C-104 1707; 2. R. Ferlica (08) AN-2 1683; 3. F. Šimčák (07) XZ 37 1650; 4. J. Očenášek (07) AS 226 1329; 5. J. Křístek – junior (07) Cessna 1098; 6. J. Janček (07) SCHIN 882; 7. P. Müller (07) PAAWNEE 640; 8. J. Šimčák – junior (07) C-104 632 bodů.

SOUTĚŽ U-MODELŮ V MLADÝCH BUKÁCH

se létala v neděli 28. června (ve sportovním kalendáři pod č. 218) v kategoriích rychlostních, akrobatických a týmových modelů. Účast byla podmíněna I. a II. VT.

Akrobatické modely létaly na provizorně upravené škvárové dráze, rychlostní a týmové modely na bezvadném asfaltovém kruhu. Soutěžící přišlo povzbudit několik desítek místních občanů, kteří plně ocenili zejména bezvadnou souhru

týmu Drážek/Trnka. Jejich výkon také jako nejlepší ocenili rozhodčí. Nejvyšším počtem bodů za akrobacii byl ohodnocen model S. Chalupy z Bučic, který dobře zvládl všechny povinné obraty i „navíc“ volnou sestavu. Pro první cenu v kategorii rychlostních modelů si v závěru soutěže přišel gottwaldovský Menšík.

Výkony všech 34 účastníků soutěže byly dobré, vcelku vyrovnané – rovněž počasí bylo příznivé. O pěknou podívanou o přestávce se postaral K. Koudelka z Hradce Králové, který předvedl start tryskového modelu.

VÝSLEDKY – rychlostní modely: 1. Menšík, Gottwaldov 173,1; 2. Hrabec, Gottwaldov 171,4; 3. Šaflér, Hradec Králové 131,4 km/h. Akrobatické modely: 1. Chalupa, Bučice 2010; 2. Rubeš, Liberec 1852; 3. Trnka, Praha 8 – 1795 b. Týmové modely: 1. Drážek-Trnka, Praha 8-4'31"; 2. Chalupa-Zelda, Gottwaldov 5'19"; 3. Válek-Sýkora, Praha 8-5'37".

Při výběru fotografií ze soutěží, nabízených k otištění, dáváte přednost pracovním snímkům před „oficiálnostmi“!

Zvýšení tempa R/C soutěží

(s-am) Britský klub Bristol Radio Control M. A. C. uspořádal letos zkusmo soutěž vicepovelových R/C modelů podle pravidel uveřejněných H. deBoltem v časopisu Model Airplane News a doporučených pro americká pravidla A. M. A. v r. 1965. Cílem tohoto návrhu je co nejvíce zrychlit soutěže tak, aby místo 12 minut pro létání sestavy FAI se vystačilo s dobou letu 8 minut. Tím se umožní zvládnout soutěže s větším počtem startujících. Princip spočívá v tom, že všechny obraty se musí létat před bodovači a jsou sestaveny tak, že model po ukončení jednoho obratu je schopen přímo přecházet do obratu dalšího. Během 8 minut je pak možno odlétat 18 obrátů.

Kolik je R/C modelářů?

(s) V roce 1962 mělo sportovní licenci FAI v USA přes 5000 leteckých R/C modelářů, ve Velké Británii přes 6400, v NSR přes 1000, ve Švýcarsku přes 100 a v ostatních členských zemích FAI méně než 100 modelářů. Počet sportovních licenci FAI není sice objektivním ukazatelem počtu aktivních R/C modelářů, je však určitým způsobem k tomuto počtu úměrný. Počet licenci FAI

velmi zkresluje situaci především v USA, kde má FAI dosud malý význam, s výjimkou sportovců, majících zájem o mezinárodní soutěže. Podle časopisu Model Aircraft je prý nyní v USA okolo čtvrt milionu zájemců o létající R/C modely. Soustavně létajících modelářů s R/C řízením je prý v USA okolo 50 000.

Britská „Celostátní“ 1964

se konala 17. a 18. května za nádherného počasí a velké účasti sportovců. O značném zájmu obecnosti – patrně povzbuzeném též současným „pronásledováním“ modelářů k vůli hluku – svědčí několik čísel z dopoledne prvního dne: 3000 prodaných programů, vyprodány lístky na parkoviště, vydáno 1200 poukázek na individuální camping. Největší zájem vzbudily předváděcí lety R/C makety čtyřmotorového bombardéru Shackleton z 2. světové války. Model navrhl D. Platt a postavil a řídil D. Walker. Má rozpětí 3100 mm, čtyři motory K & B .19 a je ovládán desetikanálovou soupravou F & M, servy Bonner a Brookovým zesilovačem.

V 16 soutěžích a závodech mistrovství startovalo celkem 1272 soutěžících, z toho 772 s volnými, 453 s upoutanými a 47

s R/C modely. Nejpočetnější byly tzv. „otevřené“ větroně (296), z U-modelů to byly modely pro soubor, kde byla účast omezena na 128 soutěžících. Zvláštní soutěž byla pro ženy, a to kombinovaná ve volném letu: na gumu, větroně, motorové.

Podle FAI byly létatny pouze tři kategorie – vicepovelové R/C modely (31 soutěžících, vítěz F. Van Den Bergh s 3604 b.), týmové modely (96 týmů, vítězové Long/Davey 4'35") a rychlostní modely tř. 2,5



Jedna z ženských účastnic, Sue Millerová

BUDE VÁS ZAJÍMAT

● (s-am) Švédský leteckomodelářský časopis „Profilen“ uvádí, že Wakefield holandského modeláře J. Schultena na loňském MS měl duralový nosník křídla. Schulten je letecký inženýr. Tvrdí, že s Wakefieldem při 80% účinnosti vrtule lze teoreticky dosáhnout v klidném vzduchu maximálního času až 5 minut.

● (s-am) V březnu se konalo letecko-modelářské mistrovství Argentiny. Ve vícepovelových R/C modelech zvítězil F. Schweigel s deltou. K zlepšení došlo v pokojových modelech, vítěz E. Grippo létal 18 min. 5 vt. Také výsledky týmů jsou lepší loňských, tým Masseto/Dona zvítězil v čase 5'31". Všeobecně však argentiniští modeláři ještě v žádné kategorii nedosahují světové úrovně.

● (s-am) Ve věku 80 let zemřel 17. května prezident britské letecko-modelářské společnosti S.M.A.E. lord Brabazon of Tara. Zesnulý byl držitelem pilotního diplomu č. 1, vydaného britským aeroklubem 8. března 1910. Zastával četné vysoké funkce, avšak nikdy nepozbyl zájmu o modelářství.

● (s-am) V Avignonu ve Francii dosáhl tým Fabre/Favre zřejmě dosud nejlepšího času na světě 4'05". Model s motorem Eta 15 Mark II, létal 60 až 80 okruhů na jednu nádrž a má rychlost asi 165 km/h.

● (ma-s) Americká organizace AMA rozhodla, že modeláři, soutěžící v kategoriích FAI a pokoušející se o rekord, musí mít nejen licenci AMA, ale i sportovní licenci FAI.

● (ma-s) Letošní mistrovství Holandska ve volném letu v září se bude lézat v tzv. „otevřených“ kategoriích: větroňů (otevřená a A-1), modelů na gumu a motorových modelů. Dále létají sportovní modely, makety a házečí kluzáky. Je zajímavé, že nejsou zafazeny kategorie FAI.

● (ma-s) Nejlepší americký tým Jehlík/Stockton v přípravě na letošní MS létal rychlostí 170 až 172 km/h při 53,6 okruzích na jednu nádrž. Jeho nejlepší čas doma činil 4'13".

● (am-s) Novozelandská modelářská asociace N.Z.M.A.A. v nových národních pravidlech předepsala používání doutníků dtermalizátorů uložených v kovové trubce, aby se prý předcházelo požárům.

TECHNIKA ● SPORT ● UDÁLOSTI ve světě

Dokončení ze str. 183

cm³ (vítěz B. Jackson, motor Super Tigre G. 20. V, rychlost 182 km/h).

Zajímavý je systém použitý při týmovém závodě. Finále je rozděleno na semifinále a vlastní finále. Přitom semifinále se létá na normálně dlouhé trati (tj. u britských národních kategorií 5 mil = 8150 m, FAI 10 km), vlastní finále pak na dvojnásobně dlouhé trati (britské národní kategorie 10 mil a FAI 20 km). Trať 20 km ulétli vítězové Long/Davey za 9'15".

Makety létaly podle návrhu pravidel FAI. Bylo to zřejmě jejich prvé ověření v praxi. Potíže prý byly jen z neznalosti pravidel, jež jsou až na nepodstatné změny přijatelná. Určitým problémem prý je požadovaný čas 40 sec u volného letu.



„Markéta“ patřila motorům

Motokáry, plochodrážní Esa a modely – všechno motorizované. A tak v přebíhajícímu programu nejrůznější podivné na všech sportovištích Prahy si přišlo v neděli 27. června na své nejen přes deset tisíc dětí na tribunách stadionu „Na Markétě“ v Praze-Břevnově, ale i známá „propagační“ skupina LMK Praha 6, která zde předváděla „gala-program“. Jaképak by to byly oslavy 15. výročí PO bez modelů letadel! Začaly upoutávat zájem v 15.00 – vlastně daleko dříve. Už když Honza Hořava složil svého Trenéra (letos po GO) v novém stříbřitém kabátě na trávniček v tichém, před obecním chráněném koutku, vedle podstatně menší, „přístrojů“ téhož druhu. Jen Honza pochválil ono idylické zákoutí, Kvíd nastartoval dvaapůlku. (Zajímavé, že to nejmenší dovede nadělat nejvíce hluku a zajímavé, že neexistuje hráz nebo mříž, kterou by neprosakovala pohotově mládež jako molekuly cedníkem, když se hluk ozve!) Museli jsme kupy kluků rozhrnovat jako obilí, abychom – po hlase – Honzu našli.

„Šmarjá, kluci – děti od toho dál – a ty, hele, nepumpuj tím klípem nebo – ty tam, mrňavej, to není houpací kůň, víš? CO? To víš, naložím tě a popřeme nahoru. Že ho to neunes? Takový dva najednou!“

Skupině modelářů umožnily nakonec přípravu motokáry, které přechodně uznaly děti za žádoucnější.

Létalo 36 soutěžících, 20 s volnými a 16 s R/C maketami. Upoutané makety neletaly. (sch)



P. Bayram, vítěz rozlétávání (3) v kategorii C
Snímky (2): Aeromodeler

Na plochu se nastupovalo ve 12.30 h. Novopečení nositelé I. VT Jaroš a Josefčák létali akrobacií (oba prohlásili, že se líbili dětem rozhodně víc než třeba Liskovi). Potom nastoupily combaty. Někdo z oslavenců pootevřel jehlu Fenclova motoru a tak model létal jako přetížený Farman z let desátých a soupeř Kvíd měl možnost očesávat protivníkovu stuhu podle libosti, postupně – k obrovskému uspokojení tribun. Když už zbýval jenom nit, nezastvřený, ale jinak výborný komentátor Čs. televize Sucharda to označil jako „nezaviněnou společnou malou havárii“. A Fencel se usmál. Posupně. Nadšení vyvrcholilo – zdálo se – ale byl tu ještě Honza Hořava a jeho čtyřmetrový Trenér.

Jestli jste to neviděli létat, tak si představte hřmotící obrodu na čtyřicetimetových lanech, která velebně startuje, létá – sem tam i dost vysoko – přistává, startuje znovu a chrlí barevný dým kouřovek. Nejjantastičtější je podivná na piloty: ten druhý ovládá lanka plynu a hromadu pomocníků, kteří se v zástupu drží za opasky, aby je to „nepošoupl“. Tak jako v pohádce o dědečkovi a řípě, jenomže tady se to točí kolem dokola... Honza by snad byl létal do večera a narušil časový program, ale „zakousnul“ se mu motor, v rámci GO natřený stříbřenkou na kama. Komentátor konstatoval, že přistání bylo trochu tvrdší, ale že to bylo moc pěkné vystoupení, a děti volaly „HURAA!“

Mladá fronta napsala, že modelářské vystoupení bylo sice hezké, ale nic to nebylo proti rytířům na Esech. Mluvili jsme s dětmi. Mladá fronta se mýlí. Koneckonců je to jasné – ať Volf nebo Kasper zkusí s Esem opustit matičku zemi, dělat ve vzduchu přemety (dobrovolně)... Ale čtyřlístek při zachování zdravých kostí nedokáže z motoristů nikdo!

Tím bychom mohli vzpomínání na oslavy 15. výročí PO zakončit. Ale nejen „Markéta“ patřila motorům. V neděli odpoledne mladí z LMK Praha 4 předváděli v Parku Julia Fučíka (snímek), kde je dost a dost místa na polétání s menšími modely. Škoda, že jsme nepamatovali na další propagační možnosti – třeba uspořádat soutěž volných modelů na letišti ČSA. Ale to už jsou jen nápady, které se dají uskutečnit při další podobné příležitosti. A. HANOUSEK

ZE ŽIVOTA KLUBŮ

Do rubriky přispěli: I. Kryl, J. Podlípny, V. Parýzek, inž. K. Šatra, J. Kadlec, A. Přihoda, R. Stelzig

PARDUBICE. Na květnové soutěži o pohár VCHZ reprezentovali místní LMK modeláři Špaček, Chroust, Hašek,

vybudují metodické středisko v místnostech, které jim uvolnil Svazarm, uspořádají všemodelářskou výstavu v DPAM...



Marek, Kryl a Najč (na snímku zleva). Člen klubu V. Hašek získal pro mateřský klub 1. místo.

JABLONEC n. N. Starší se rozpočtenou, že před takovými 15 lety byl Jablonec „modelářskou velmocí“ a že v dalších letech z bývalé slávy nezbylo nic, jen několik „skalních“ modelářů. Právě z těch se začátkem letošního roku utvořil pilíř nového LMK, který se díky energii svých členů velmi rychle dostává dopředu: členové klubu se starají o 5 kroužků, v květnu uspořádali okresní soutěž, z níž postoupilo do krajské 16 modelářů, ze 4 veřejných soutěží přivezli modeláři 3 první místa, na krajské soutěži získali přebornický titul a putovní pohár nejlepšího juniora, nalétali osm I. VT; během prázdnin členové klubu brigádnic

Při tomto tempu nebude dlouho trvat a jablonecký klub dosáhne bezpochyby své dřívější úrovně. ADRESA: J. Podlípny, Uhelná 19, Jablonec n. Nisou.



Člen jabloneckého LMK Jaroslav Jíva

VODŇANY. V červnu vzpomněli modeláři na Václava Bečváře – jednoho z prvních modelářů, zakladatele kroužků

Píše se rok 1932 – a Václava Bečváře velmi často vidáme s modelem letadla mezi mládeží



na školách, letce a dobrého kamaráda, který 1. června 1941 zemřel v rukou fašistů v Mnichově.

PLZEŇ. Při krajské soutěži Západočeského kraje 7. června v Klatovech byl „přistižen“ při přípravě oblíbený



veterán F. Škarda. Snímek poslal redakci inž. K. Šatra z „konkurenčního“ – přeštického klubu.

KOLÍN II. Poštou pro LMK zasílejte na novou adresu: J. Kadlec, Na magistrále 732, Kolín II.

ÚSTÍ n. L.-Chemická. Členové klubu se stěhují do místností v Hrnčířské ul. 16, kde začne v září tr. pracovat metodické středisko pro celý okres. Tato „akce“ vznikla z podnětu KV Svazarmu (jmenovitě s. Čepičky) a předsedy OV Svazarmu M. Geista. Díky jejich pomoci zlepšuje klub podmínky pro svou práci a může tudíž rozšířit i působení na mládež.

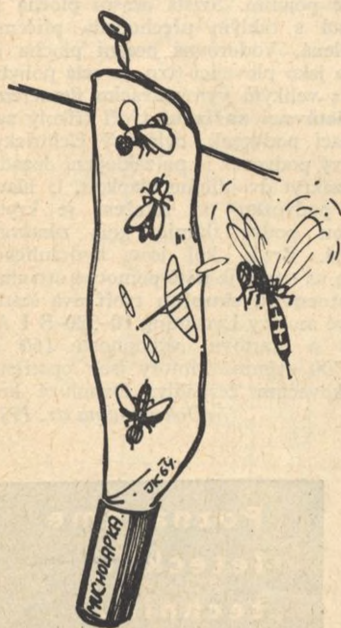
KARLOVY VARY. Nový klub PANORAMA (náčelník R. Stelzig, Přátelství 3, K. Vary) dokládá snímkem, že



dlouho stavěná „ukázková“ maketa MIG s tryskovým pohonem se konečně dostává z dílny na letiště. Prokáže-li letové schopnosti, odpovídající usilí konstruktéra J. Urbana, bude to zlatý hřeb maketářských soutěží!

*

O SVÉM KLUBU se v této rubrice dočtete teprve tehdy, až nám o něm do redakce napíšete!



Kresba: J. KAPLAN



PIPER *twin Comanche*

americké obchodní letadlo

V létě minulého roku dala firma Piper na trh novou dvumotorovou verzi známého letadla „Comanche“, jež podle parametrů je na západním trhu jedním z nejzdařilejších letadel. To charakterizuje i skutečnost, že dopraví 4 osoby skutečnou cestovní rychlostí 300 km/h až na vzdálenost 1600 km.

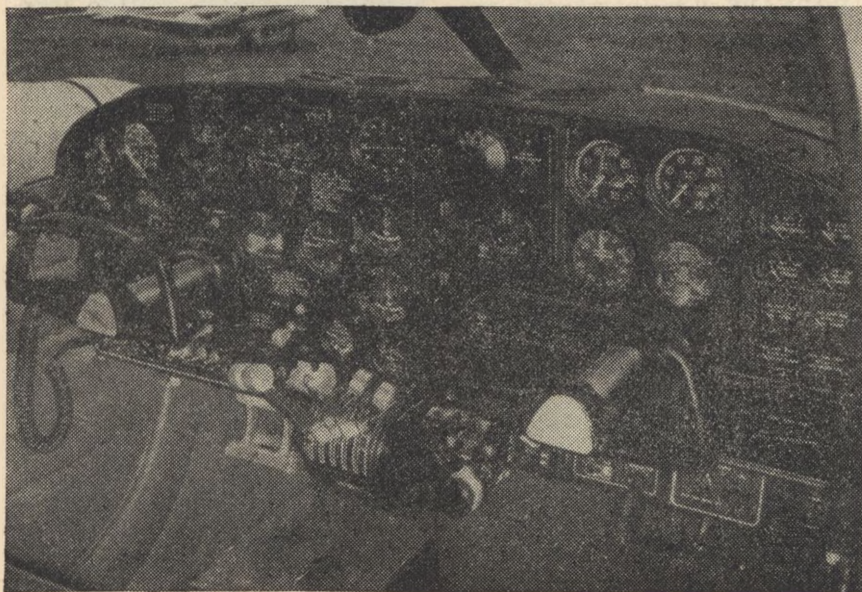
Letadlo je dobrou ukázkou jednoduchého předělání jednomotorové verze na dvumotorovou. Konstrukční uspořádání bylo převážně ponecháno, byly zesíleny jen některé vnitřní části. Proti jednomotorové verzi byly u Twin Comanche zvětšeny výchyly vodorovné ocasní plochy a zvýšena svislá ocasní plocha. Mimořádně lehké vrtule (14 kg) byly posunuty dopředu. Tím letadlo získalo aerodynamicky účinné motorové gondoly, byla ovlivněna centráž, snížena asymetrická složka tahu při letu na jeden motor, byl snížen hluk v kabině a ještě zvětšena vzdálenost špiček vrtulí od země.

Mimo základní provedení je letadlo dodáváno ještě v provedení Custom, Executive, Sportsman a Profesional, z nichž každé má ještě modifikace, odlišné přístrojovým a případně i vnitřním

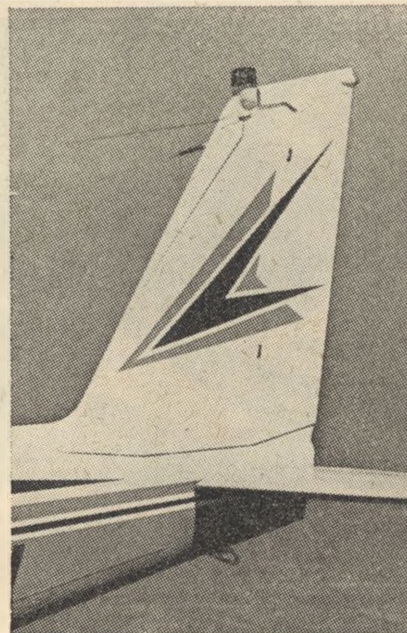
vybavením. Mimo to jsou tato letadla dodávána jak v provedení Standart, tak i De Luxe.

TECHNICKÝ POPIS

PA-30 „Twin Comanche“ je čtyřmístné dvumotorové dolnoplošné samonosné letadlo celokovové konstrukce, které má tříkolý zatahovací podvozek.



Křídlo lichoběžníkového tvaru s rovnou náběžnou hranou má neobvykle řešený centroplán s šípovitou náběžnou hranou. Konstrukce křídla je celokovová, s hlavním a pomocným nosníkem. Pololaminární profil je typu NACA 65-2-415. Křídélka jsou rovněž celokovová, stejně jako šterbinové přistávací klapky s výchyly 10°, 25° a 40°. V náběžné hraně u koncových oblouků jsou zapuštěné



těny přistávací a pojižděcí reflektory. Polohová světla jsou vně koncových oblouků.

Trup je skořepina, jen přídový kužel je ze skelných laminátů. Prostorná kabina je přístupna dveřmi na pravém boku, které se otevírají dopředu. Pravé přední sedadlo má sklápěcí opěradlo pro lepší vstup dozadu. Celá kabina má zvláštní hlukovou izolaci a klimatizaci. Řízení je dvojité, vybavení přístroji se liší podle provedení, např. u provedení Profesional je velmi dokonalé pro létání za všech podmínek.

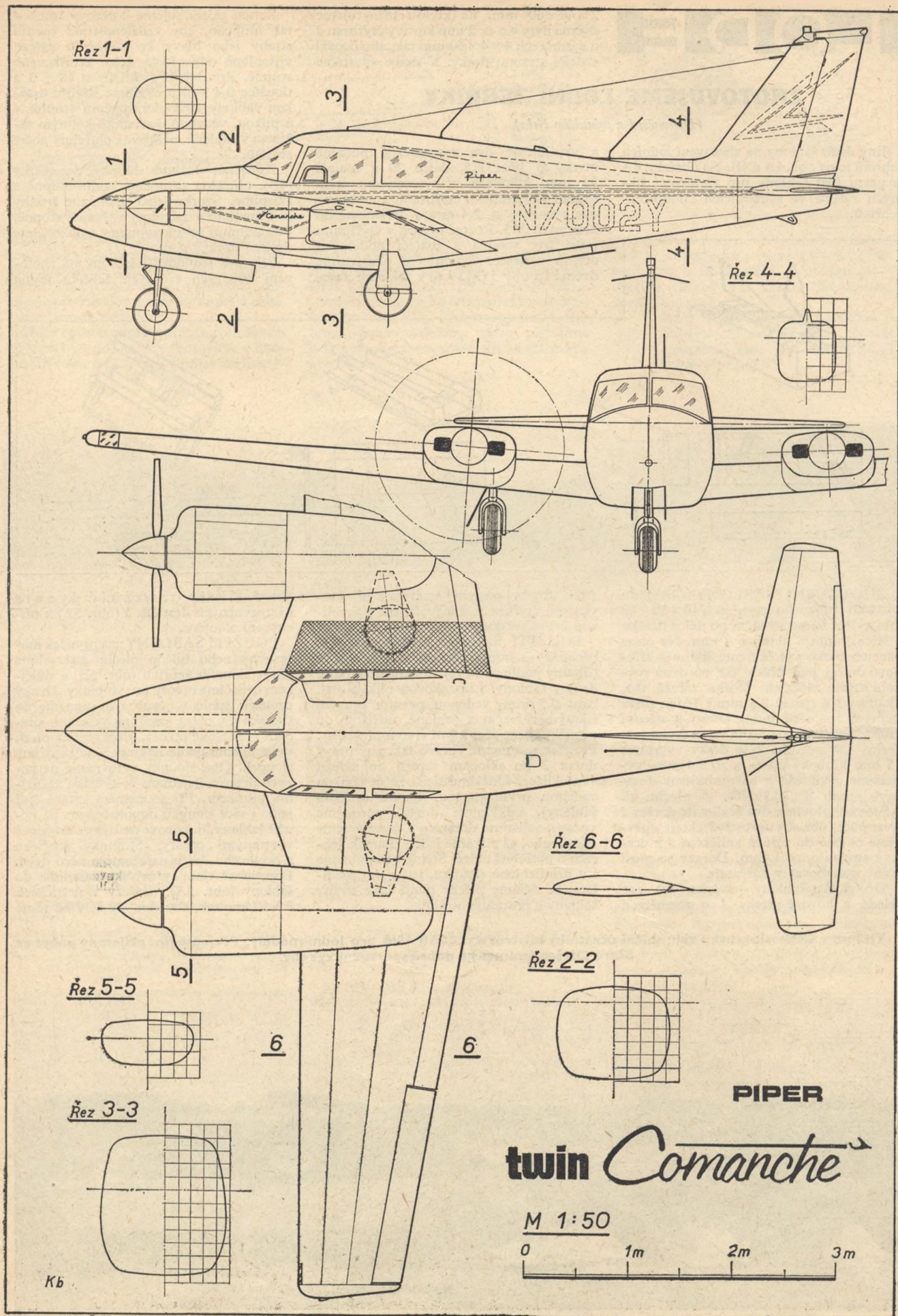
Ocasní plochy jsou celokovové a zajímavé pojetím. Svislá ocasní plocha je šípovitá s táhlým přechodem, přičemž je dělená. Vodorovná ocasní plocha je řešena jako plovoucí (tzn. je celá pohyblivá) s velkým vyrovnávacím fletnerem.

Přistávací zařízení tvoří tříkolý zatahovací podvozek, ovládaný elektricky. Přídový podvozek je po zaklopení dozadu plně zakryt dvojdielnou klapkou. U hlavního podvozku po zatažení je krytý klapkou pouze tlumič, kola zůstávají nekrytá. Brzdy kol jsou hydraulické. Vzadu na trupu je ještě pomocná ostruha.

Motorovou skupinu tvoří dva šestiválcové motory Lycoming 10-320-B 1 A, každý o startovní výkonnosti 160 k při 2700 ot/min. Motory jsou opatřeny nastříkavými čerpadly. Dvoulísté ko-

(Dokončení na str. 192)

**Poznáváme
leteckou
techniku**



2×40×60 mm, na kterou přinýtujeme dvěma nýty 4 o \varnothing 2 mm kovový čtyřhran 2 o rozměrech 4×4×60 mm tak, aby lícovál s delší stranou desky. V desce vyvrtáme

ZHOTOVUJEME LODNÍ ŽEBŘÍKY

(Dokončení z minulého čísla)

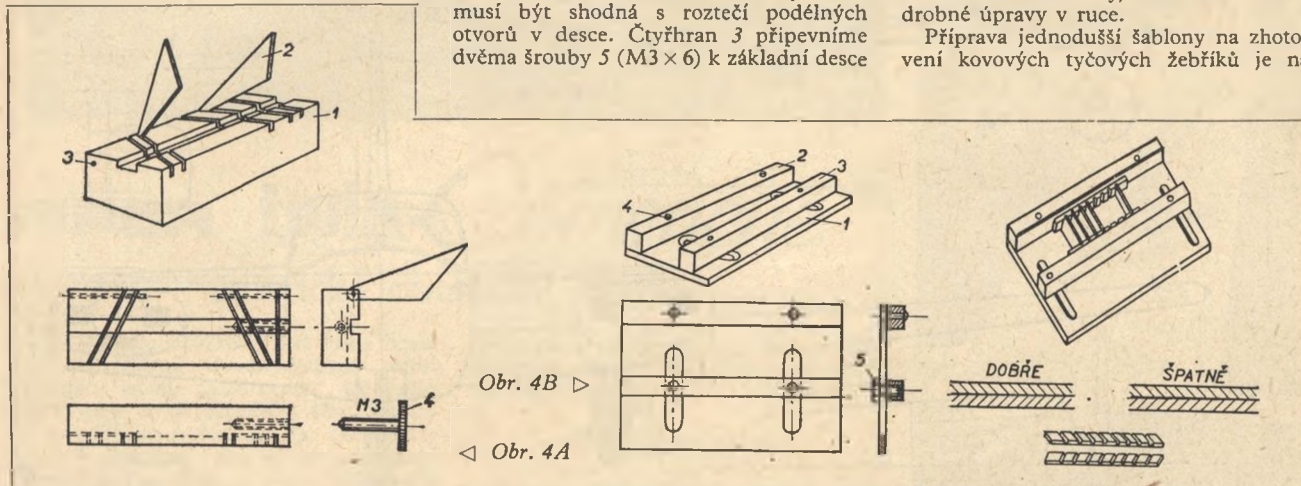
Jiný druh šablony na zhotovení lodních žebříků je na obr. 4A a 4B. Na obrázku 4A je první část šablony pro zhotovení šikmých zářezů ve schodnicích (sloupcích) žebříků.

a vyplujeme dva rovnoběžné podélné otvory o šířce 3,5, délce 20 a rozteči 35 mm, kolmé k přinýtanému čtyřhranu. Do druhého čtyřhranu 3 vyvrtáme dva otvory o \varnothing 2,4 mm a vyřízneme do nich závit M3. Rozteč otvorů v čtyřhranu musí být shodná s roztečí podélných otvorů v desce. Čtyřhran 3 připevníme dvěma šrouby 5 (M3×6) k základní desce

Potom zašroubujeme dorazový šroub 4 tak hluboko, aby vzdálenost od spodní strany jeho hlavy ke kolmému zářezu v šabloně odpovídala délce žebříkového stupně. Proužek z překližky o šířce 3 a tloušťce 0,4 mm prostrčíme střední drážkou šablony až k dorazovému šroubu 4 a pilkou, vedenou posledním kolmým zářezem v šabloně, nařežeme potřebný počet stupňů.

Konečně vložíme sloupky do svěrky (4B), pinzetou zasuneme krajní stupně a zalepíme. Svorku lehce stáhneme šrouby 5. Zasadíme a zalepíme zbývající stupně. Po zaschnutí žebřík vyjmeme a dokončíme drobné úpravy v ruce.

Příprava jednodušší šablony na zhotovení kovových tyčových žebříků je na



ZHOTOVENÍ ŠABLONY (4A): do kovového bloku 1 o rozměrech 10×20×60 mm vyfrézujeme středem po délce drážku o šířce 3 mm a hloubce 2 mm. Na obou koncích bloku vyfrézujeme šikmo k středové drážce pod úhlem 60° po dvou rovnoběžných zářezích. (Šířka zářezů 0,5, hloubka 3 a rozteč 2,5 mm.) Jeden zářez stejných rozměrů, avšak kolmý k střední drážce, vyfrézujeme 5 mm od pravého čela desky. Do pravého čela desky vyvrtáme 15 mm hluboký otvor o \varnothing 2,4 mm, vyřízneme závit M3 a našroubujeme dorazový šroub 4 (M3×10). Z plechu tl. 0,5 mm zhotovíme dva křídlovité dorazy 2 (tvar podle obr. 4A uprostřed), které upevníme otočně do zářezů kolíčkem 3 z ocelové struny o \varnothing 1 mm. Dorazy se musí volně pohybovat v zářezích.

Druhá část šablony – svěrka (4B) – se skládá z kovové desky 1 o rozměrech

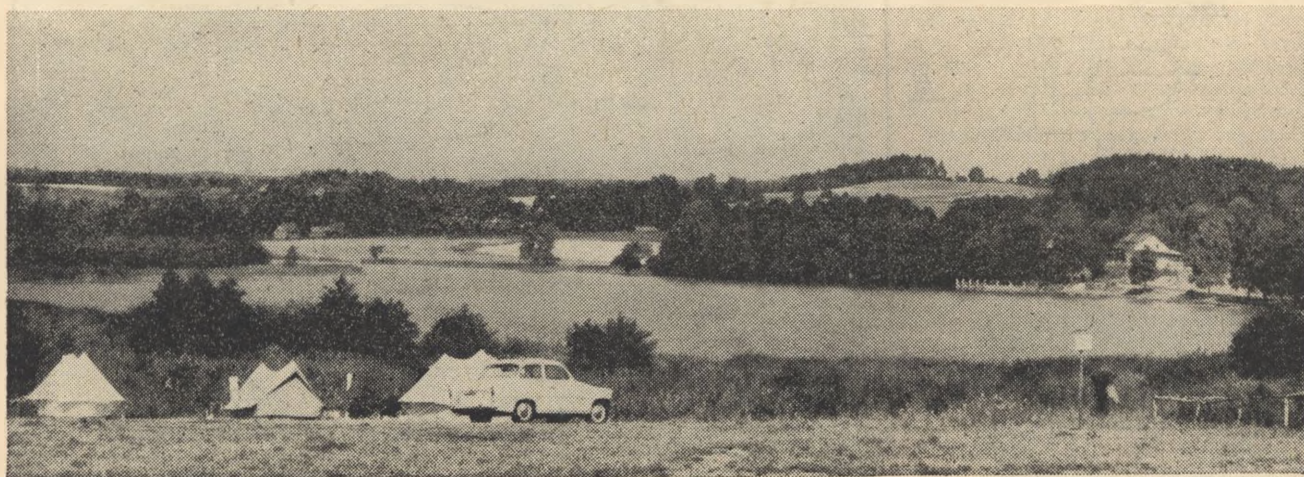
1 tak, aby byl posuvný směrem k přinýtanému čtyřhranu 2 a tvořil tak pohyblivou čelist svěrky.

POUŽITÍ ŠABLONY (4A): proužek překližky 3 mm široký a 1 až 1,5 tlustý (dlouhý podle potřeby) vložíme do střední drážky šablony. Lupenkovou pilkou o tl. listu 0,5 mm, vedenou prvním pravým šikmým zářezem v šabloně, uděláme do proužku zářez přes první vrstvu překližky. Proužek posuneme vpravo tak, aby pravý doraz 2 po sklopení zapadl do zářezu v překližce. Uděláme další zářez (pilkou vedenou první pravou šikmou drážkou šablony), odklopíme doraz, posuneme vpravo, zajistíme dorazem a pokračujeme tak dlouho, až získáme jeden sloupek žebříku o potřebné délce. Stejně postupujeme i u protilehlého sloupku, jen s tím rozdílem, že děláme zářezy podle levé strany šablony a posunujeme vlevo.

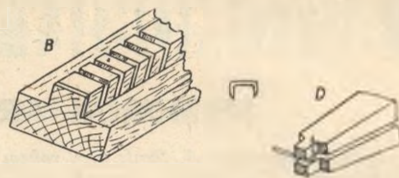
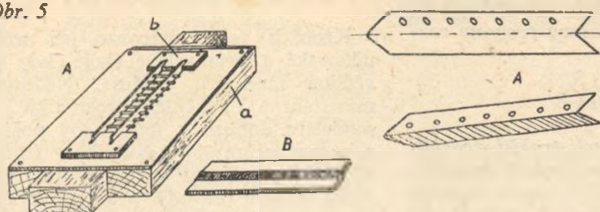
obr. 5. Skládá se ze základní desky a a na ní upevněných destiček b (obr. 5A) k přichycení sloupků.

POUŽITÍ ŠABLONY: na proužek mosazného nebo bílého plechu nakreslíme obrys sloupku žebříku (obr. 5B) a důlkem označíme otvory pro stupínky. Druhý proužek spolu s označeným upneme do svěrky a v obou najednou vyvrtáme předem vyznačené otvory. Nůžkami na plech vystihneme podle nákresu první i druhý sloupek. Oba sloupky vyrovnáme na kovové desce a najednou ve svěrku začistíme pilníkem. Při současném vtáčení čtyř nebo i více sloupků doporučujeme již použít šablony, tj. kovové destičky se strojově vyvrtanými otvory. Stupínky žebříku z ocelového drátu napežeme o něco delší. Připravené sloupky žebříku zasadíme do šablony (obr. 5A). (Zářezy v destičkách b uděláme tak, aby sloupky žebříků těsně

Vítáme v Československu zahraniční účastníky Mistrovství ČSSR 1964 pro lodní modely. Přejeme jim příjemný pobyt ve Staré Olešce (snímek) a dobré sportovní výkony.



Obr. 5



Obr. 6

zapadly.) Konce stupínků ocínujeme (pájkou), potom šablonu obrátíme a opatrně nad plamenem nahřejeme celý sestavený žebřík. Po vychladnutí jej vyjmeme, opíjeme přečnívající konce stupínků a celek v ruce jemně začistíme.

Další způsob zhotovení tyčových žebříků je na obr. 6. Sloupky zhotovíme v dvojité šíři (obr. 6A). V jedné polovině každé

ho sloupku vyvrtáme otvory pro stupínky, každý hrubý kus sloupku ohneme v pravém úhlu a vložíme do šablony (obr. 6B). Drát pro stupínky protáhneme všemi otvory ve sloupku a všemi zářezy vodička – šablony (obr. 6C). Přebytečný drát odřežeme, konce zahneme nebo připájíme k sloupku a nakonec obě strany stáhneme k sobě.

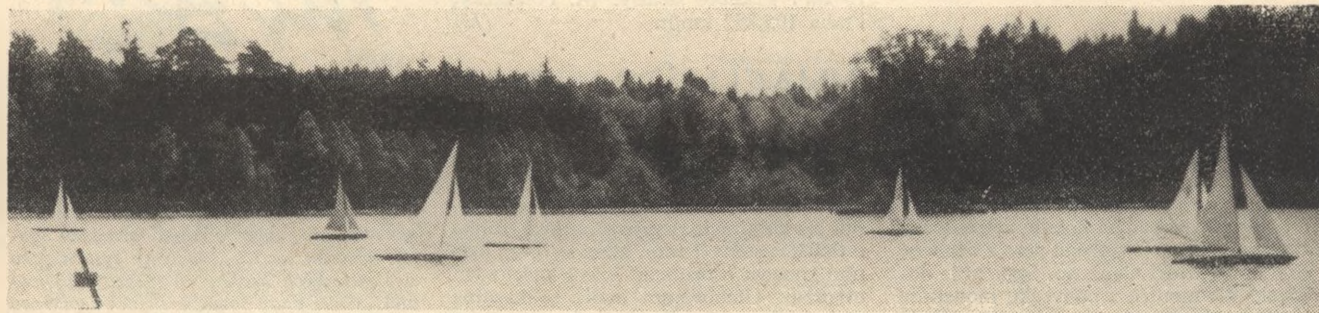
Zhotovení a upevnění kramlových žebříků je jednoduché – pomůcka pro zhotovení skob je na obr. 6D. Jako materiál je vhodný ocelový drát, kancelářské sponky, špendlíky apod.

Podle knihy *Morský modelizmus a časopisu Modellbau und Basteln zpracoval inž. Z. TOMÁŠEK, kreslil F. HEJNÝ*

*

*

*



PŘEHLED KATEGORIÍ A TŘÍD LODNÍCH MODELŮ

Koncem letošního nebo začátkem příštího roku vydá ÚV Svazarmu nová „Soutěžní a stavební pravidla lodních modelů“, která budou v souladu s nově schválenými pravidly NAVIGA. Proto, abyste se mohli včas připravit na příští sezónu, uvádíme přehled kategorií, ve kterých se bude soutěžit.

KATEGORIE A – B modely rychlostních člunů (upoutaných)

- Třída A1 – čluny s motorem do 2,5 cm³ s lodní vrtulí (beze změny)
- A2 – čluny s motorem 2,5–5,0 cm³ s lodní vrtulí (beze změny)
- A3 – čluny s motorem 5–10 cm³ s lodní vrtulí (beze změny)
- B1 – čluny s motorem do 2,5 cm³ s leteckou vrtulí (beze změny)

KATEGORIE C stolní modely – makety (nepohyblivé)

Přesné zmenšeniny lodí, částí lodí a dílů, přístavních zařízení v technických měřítkách.

- Třída C1 A – lodě dřevěné stavby do r. 1880
- C1 B – lodě kovové stavby (po roce asi 1880)
- C2 A – plachetnice dřevěné stavby asi do r. 1850
- C2 B – plachetnice kovové stavby asi po r. 1850
- C3 – modely zařízení (přístavy a přístavní zařízení)
- C4 – části a díly lodí
- C5 – modely lodí (pouze od vodní hladiny nahoru)
- C6 – miniatury lodí v měř. 1 : 400, 1 : 500, 1 : 1000 a 1 : 1250

KATEGORIE C stolní modely – makety (funkční)

- Třída GK – modely ovládané kabelem (elektricky)
- GA – modely s automatickým zařízením
- GF – modely ovládané dálkově (např. radiem, zvukem, apod.)

Všechny uvedené třídy u nás dosud nebyly zavedeny.

KATEGORIE D plachetnice

- Třída „J“ – pouze pro juniory (beze změny)
- „DM“ – shodná s platnými pravidly třídy „M“
- „D 10“ – shodná s platnými pravidly třídy „10“
- „DX“ – shodná s platnými pravidly třídy „X“

KATEGORIE E plovoucí modely

- Třída E1 – polomakety a vlastní konstrukce (beze změny)
- EH – makety obchodních a civilních lodí (shodné s platnými pravidly třídy E2-0)
- EK – makety vojenských a válečných lodí (shodné s platnými pravidly třídy E2-V)
- EU – makety ponorek. Model je hodnocen jako model třídy EK, musí se však během jízdy ponořit a vynořit

KATEGORIE F radiem řízené modely

- Třída F1 – V 3,5 – rychlostní kurs se spalovacím motorem do 3,5 cm³
- F1 – V 10 – rychlostní kurs se spalovacím motorem do 10 cm³
- F1 – V 30 – rychlostní kurs se spalovacím motorem do 30 cm³
- F1 – E 30 – rychlostní kurs s elektromotorem do 30 W
- F1 – E 300 – rychlostní kurs s elektromotorem přes 30 W
- F2 – slalomový kurs (libovolný pohon), makety skutečných lodí (elektromotor, parní stroj a turbína, plynová turbína apod.)

- F3 – V – slalomový kurs (spalovací motor)
- F3 – E – slalomový kurs (libovolný pohon)
- F4 – pichání balonků (libovolný pohon)
- F5 – trojúhelníkový kurs plachetnice (třídy „DM“)

Modely tříd F1, F3, F4 a F5 mohou být vlastní konstrukce, ve třídě F2 jsou přípustny pouze makety (stejně jako ve třídách EH, EK, EU).

*

Nové označování jednotlivých tříd bude oficiálně platné od 1. 1. 1965, doporučujeme však – pro jednotnost se zahraničními zprávami – uvádět výsledky letošních soutěží již pod tímto novým označením. Rychlostní rekordy R/C modelů (třídy F1-V 35, F1-V 10, F1-V 30, F1-E 30 a F1-E 300) budou hodnoceny novým způsobem již na letošních soutěžích!

VÝZVA LODNÍM MODELÁŘŮM

Jak známo, věková hranice 16 let pro juniory plně nevyhovuje – je odlišná oproti věkové hranici podle ČSTV a zahraničních sportovních organizací. Z těchto důvodů se uvažuje od 1. 1. 1965 stanovit jiné rozdělení:

- 10–14 let = žáci
- 14–18 let = junioři

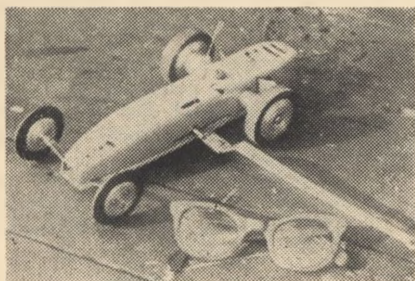
Vyzýváme loďní modeláře, aby sdělili k novému návrhu stanovisko modelářského odboru ÚV Svazarmu, Opletalova 29, Praha 1 – nejpozději do konce tohoto měsíce.



Kresba:
J. KAPLAN

MEMORIÁL ARNOŠTA SENFTA

Agilní automodelář A. Senft před rokem náhle zemřel. K uctění jeho památky uspořádali pražští automodeláři v sobotu 28.



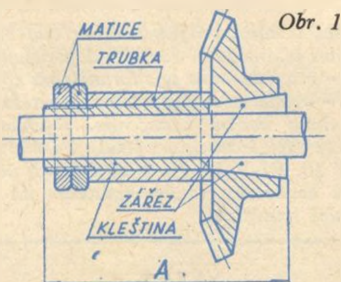
vržen na dva dny; někteří pražští modeláři však přislíbili předvádění modelů na nedělních oslavách 15. výročí PO a tak nezbylo, než „Memoriál A. Senfta“ odjet již v sobotu.

VÝSLEDKY - 1,5 cm³: V. Boudník, Praha - jen zkušební jízdy nového modelu; 2,5 cm³: J. Kincl, V. Bíteš (1. model) 139,535; (2. model) 138,461; J. Strnad, Praha 132,352 km/h (startovalo 5 modelů); 5 cm³: St. Kříž 159,292; 2. Z. Minář 150,000; V. Mrázek 145,161 km/h - všichni z Prahy (startovalo 6 modelů); 10 cm³: M. Závada 176,470; St. Kříž 171,428; Z. Minář 169,811 km/h - všichni z Prahy (startovaly 4 modely). **Výkon M. Závady je novým čs. rekordem ve třídě 10 cm³.** **Vrtulové modely:** M. Polanecký, Praha 105,882 km/h. (hš)

SPOJENÍ PŘEVODŮ S HNACÍ NÁPRAVOU

Jedním z problémů při stavbě rychlostního modelu automobilu je spojení převodů kuželových i čelních s hnací nápravou. Ve strojní praxi se používá pero. V hřídeli v ozubeném kole je vyfrézována drážka, do které je vloženo pero a ozubené kolo je na hřídel naraženo. Spojení je dokonalé, ale montáž v podvozku modelu je obtížná. Nevýhodou je, že ozubené kolo a pero jsou většinou tepelně zpracované, zatímco hřídel vyrobený z přesně tažených ocelových tyček (stříbrná ocel apod.) není tepelně zpracován. Pero vymačká drážku v hřídeli a kolo se uvolní. Při použití válcového nebo kuželového kolíku lze sice převlečným kroužkem zabránit uvolnění a vypadnutí kolíku, ale kolík se může ustříhnout.

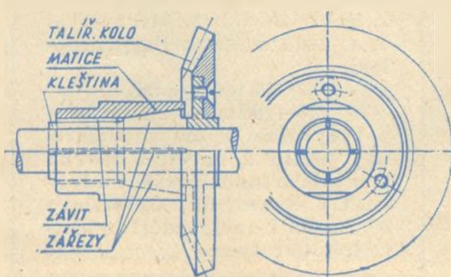
Pražští modeláři používají způsob upevnění, který je obdobný kleštinovému upínání materiálu při obrábění (obr. 1).



Obr. 1

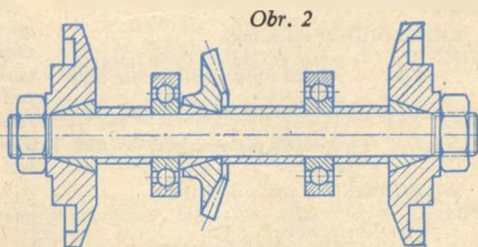
Kleština má otvor, který dovoluje suvně uložení na hřídeli. Kuželová část je rozfíznuta, její vrcholový úhel je asi 10° až

Obr. 3



16°, na válcové části na konci je vyříznut závit o malém stoupání. Délka celé kleštiny A je o něco menší než vzdálenost kuličkových ložisek. Vůle je omezena podložkami. Na kleštině je rozpěrná ocelová trubka o tloušťce stěny 1 mm, která se opírá jedním koncem o ozubené kolo s kuželovým otvorem. Utahováním matice se kleština vtahuje do ozubeného kola, které ji svírá a třením spojí s hnacím hřídelem. Disky kol mají na osazených koncích hřídele rozpínací kuželové vložky nebo je kužel přímo vytvořen na hřídeli. Na hřídeli je levý závit na pravé a pravý na levé straně ve směru jízdy.

Na obrázku 2 je obdobné provedení. Hřídel o menším průměru má na koncích závit. Oba závitů jsou stejné, musí být proto použito pojistných matic. Při přesném provedení kuželů není nutné pojištění, ale k rozebrání je nutný stahovák. Je zapotřebí tří stejných stahovacích kuželů,



Obr. 2

dvou stejně dlouhých rozpěracích trubek a jedné rozpěrné trubky vnitřní. K přesnému sesazení záběru ozubených kol se použije podložek. Způsob upevnění je vhodný jen pro kuželová kola. Ostatní je zřejmé z obrázků. (jp)

*

Na doplnění článku J. Poskočila uvádíme ještě způsob upevnění, používaný bratry Boudníky (obr. 3). Kleština má čtyři zářezy, procházející po celé délce závitů i kužele až k nákrůžku. Talířové kolo je na nákrůžku upevněno třemi zavrtanými šrouby. Kleština se dotahuje na hřídel převlečnou maticí se závitěm a kuželovou dírou. Na matici jsou dvě rovnoběžné plochy pro utahování maticovým klíčem. (hš)

Kroužek začal pracovat při místní učňovské a průmyslové škole, kde také většina modelářů studuje. Nedostatek materiálu a finančních prostředků však modeláře donutil k tomu, aby požádali o pomoc průmyslové podniky v širokém okolí. S nevšední ochotou jim vyšlo vstříc vedení Závodů průmyslové automatizace v Trutnově: nabídlo modelářům drobný odpadový materiál a navíc k používání strojový park učňovského střediska. Ani přitom nezůstalo. Vedení ZPA navrhlo, aby automodelářský kroužek pracoval přímo při jejich závodech. Samozřejmě, že modeláři tuto nabídku přijali (s velkým jásotem); počínaje novým školním rokem už tedy budou kroužkem při Závoděch průmyslové automatizace Trutnov.

Víte že...

... západoněmecké firmy WIAD a FALLER ve snaze po dokonalém doplnění modelového kolejiště začaly s výrobou malých funkčních modelů automobilů v měřítku 1 : 87. Malé automobily nejrůznějších druhů a typů jsou poháněny miniaturními elektromotory, do nichž je proud přiváděn prostřednictvím vodičů (obdobný systém jako u elektrických dráhových modelů automobilů). Směr jízdy vozidla je řízen nepatrnou drážkou, v níž je veden kolíček, umístěný pod osou předních kol vozidla.

... v zahraničí jsou oblíbeny R/C modely obojživelných automobilů? Zajímavý model (z NSR) má náhon na každé hnací kolo samostatným elektromotorem s řetězovým převodem, kola jsou odpružena. Lodní vrtule má rovněž samostatný motor. Tvarově je model velmi pěkný, karosovaný jako limuzína. Ale zařadit jej mezi automobily nebo mezi lodě?

... v Anglii se staví modely obojživelníků s výbušnými motory? Motor do 1 cm³ se setrvačnickem pohání současně lodní vrtuli i hnací kola - vrtuli přímo a hnací kola šnekovým převodem 1 : 20. Jednoduchý trup pontonového tvaru má kola umístěna vně. Takové modely by se daly stavět i u nás - součástky mimo šnekový převod jsou běžné v prodeji.

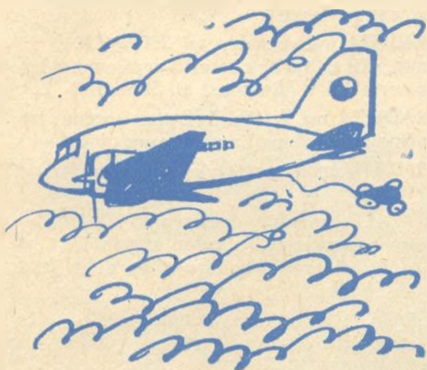
... k pohonu R/C modelů automobilů a lodí se používá v USA soustrojí výbušný motor - dynamo? Proudem z dynamu je napájen jednak motor hnací, jednak motor pro řízení směru, což umožňuje plynulé řízení rychlosti modelu. R/C souprava je napájena z baterií.

... německý modelář L. Blattmann zkonstruoval a zhotovil za 250 pracovních hodin čtyřválcový motor typu boxer o celkovém zdvihovém objemu 10 cm³ a o výkonosti 1 k? Vrtání válců je 15, zdvih 14 mm, motor váží 550 g. Konstruktor použil některých dílů z motorů Taifun-Tornado a OS-MAX 35.

... modelář J. Olejnik z Katowic v Polsku zkonstruoval ve spolupráci s klubem paláce mládeže „vzorový model 2,5 cm³“? Při stavbě je využito konstrukčních zkušeností z různých typů modelů této třídy. Výkres byl uveřejněn v časopise Modelář 5/64.

5 - Poprvé mimo Prahu

V Bratislavě jsou závody, první na Slovensku. Jak se tam dostaneme? Je začátek listopadu 1958, počasí pro závody nepříteli vhodné, ale když už... Jednáme s motory na KAMK Praha-město. Náčelník soudruh Nový pro nás shání levnou a spolehlivou dopravu. Vlak? - Nejsou peníze na obě cesty. Autobus Svazarmu? - Moc velký. Nákladák? - To bychom museli cestovat v noci a stejně bychom dojeli po závodech! Spásná myšlenka - krajský aeroklub! Má spojení s armádou, jsme přece Svazarm. Telefon, dotazy a odpověď plk. Mamurova: „V sobotu letí do Bratislavy Dakota na zkušební let.“



Alespoň cesta tam. Dobrá.

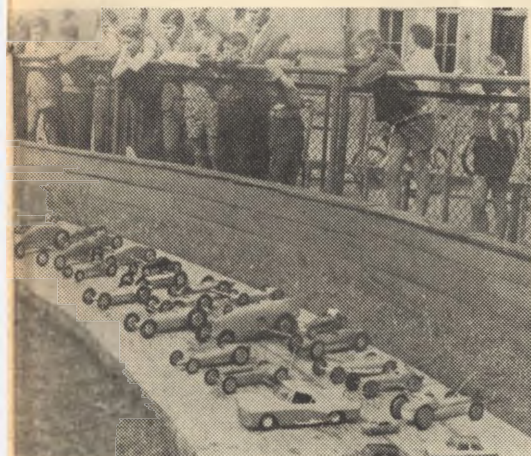
Jenže listopad, to je déšť a mlha, počasí pod psa i v hodinu srazu v Praze na Poříčí. Telefony drnčí mezi Prahou a letištěm, odkud zní šalamounské: „Snad se to zlepší, volejte za hodinu!“ Za hodinu: „Volejte za hodinu, Bratislava nepřijímá!“ Naděje v čekání od 8.00 h klesá. Přece: V 11.00 h „rychle nasadit a na letiště, než Bratislava odvolá příjem!“

V 11.30 h po formalitách odlet. Cesta klidná (z letadla není vidět zhora nic), sedíme, napjatě posloucháme hukot motorů. Co kdyby vynechaly? Najednou - klapnutí. Dveře. Všichni se otáčejí... „Hele, někdo přistoupil!“ - Jistěže ne, to jen jeden z nás v tom napětí vyslovil nahlas výplod své bujné fantazie...

Přistání krásné - díky posádce; zpáteční cesta vlakem horší. (hš)



... ve dnech 14.-17. srpna budou v Poznani závody rychlostních modelů s mezinárodní účastí? Zúčastní se jich i družstvo ČSSR. Snímek je z loňského ročníku.



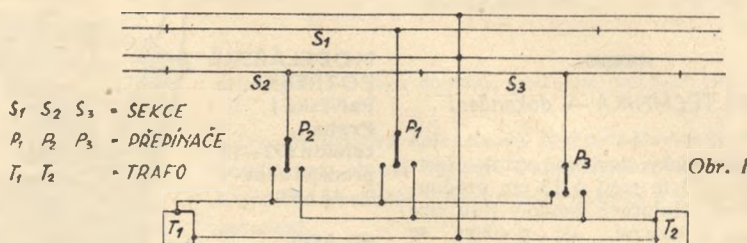
(sekke II) dodají koleji kusé „A“ proud střídavě podle nastavení výhybky „1“, a to z transformátoru, který je právě na-

Zapojení kolejí systémem „Z“

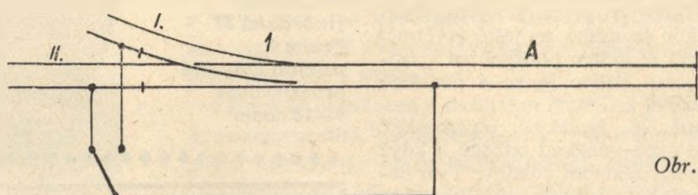
Systém tzv. zapojení „Z“ předpokládá možnost napojení střídavě dvou nebo více transformátorů na kteroukoli kolej (sekcí) na kolejišti. Znamená to, že každá sekce musí mít svůj napájecí přepínač, aby bylo možno napojit kterýkoli transformátor na tu nebo onu kolej. Základní zapojení „Z“ pro dva transformátory je znázorněno na obr. 1.

pojen na kolej I nebo na kolej II. Bylo by ovšem možné napájet kolej „A“ zvláštním přepínačem, avšak znamenalo by to další řídicí element.

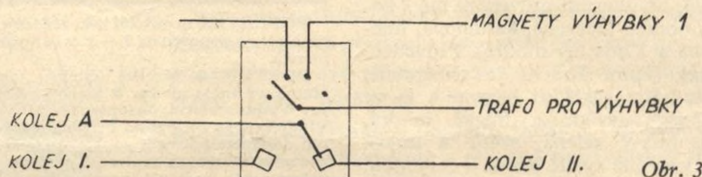
Přepínač pro dodávku proudu do kusé koleje „A“ je ovládán přímo výhybkou „1“ a schematicky znázorněn na obr. 3. Přestavíme-li tedy výhybku do odbočky, dostane kolej „A“ proud ze sekce I. Pře-



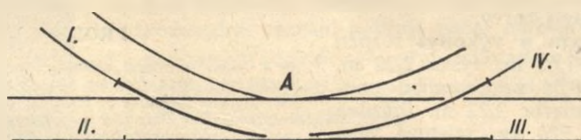
Obr. 1



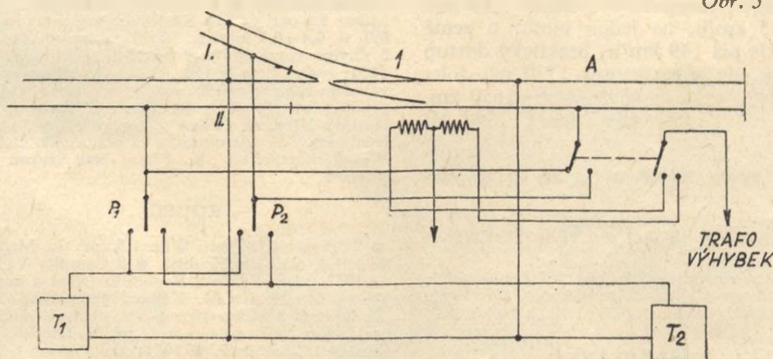
Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4



Obr. 5

Některé kolejové útvary však při zapojení „Z“ vyžadují jiné automatické zapojení: na určitou sekci se napojí samočinně ten transformátor, jenž je napojen na sekci přilehlou (bez jakékoli obsluhy). Vysvětlíme si to na příkladu kolejového útvaru podle obr. 2. Kolej I (sekke I) a kolej II

stavíme-li výhybku do přímého směru, dostane kolej „A“ proud z koleje II. Tým transformátor o stejné polaritě, který je napojen např. na kolej I, dostane i kolej „A“.

Uvedeného principu zapojení lze pochopitelně použít i pro jiné kolejové útvary -

všude tam, kde lze uvažovat o nesamostatném úseku, na který je možné napojit proud z různých kolejí. Příklad je na obr. 4. Střed „A“ musí mít buď vlastní sekční přepínač (což je zbytečné), nebo musí dostávat proud podle shora uvedených zásad. Jestliže úsek „A“ by byl napojen trvale na některý transformátor bez možnosti změn, nebylo by možno jet po tomto úseku na druhý transformátor. Příklad: na koleji I by stál vlak, který by měl použít transformátoru č. 1, přičemž úsek „A“ by měl napojen pouze transformátor č. 2. Bylo by tedy nutno pro projetí použít obou transformátorů, což by narušilo jízdu jiného vlaku, používajícího na jiné koleji stejného transformátoru.

Celkové zapojení automatického přepínače je na obr. 5. Dr. J. HATLÁK

LETECKÁ TECHNIKA — dokončení

vové automaticky stavitelné vrtule Hartzell o \varnothing 1,83 m mají o 15 cm prodoužený náboj. Motorové gondoly jsou sice vybaveny žaluziemi, ale používá se jich málo. Odchod chladícího vzduchu, jakož i výfukových plynů je spodní částí gondoly, kde je mimo to ještě i větrací klapka, která se ovšem používá jen v tropickém počasí. Palivo je ve 4 nádržích v množství 340 l.

Zbarvení je typicky „piperovské“ a pro každý rok poněkud odlišné, i když jsou zachovány základní odstíny. Tvar barevných ozdob je jednotný (na obr. pro rok 1963), přičemž základní barvou zůstává bílá. Standardní provedení má 7 barevných obměn (červená, kaštanová, hnědá, zelená a 3 odstíny modré). Provedení De Luxe (Palm Beach) je tříbarevné, rovněž s bílou základní barvou a je ve 4 obměnách (světle a tmavě modrá, světle a tmavě zelená, světle a tmavě hnědá a konečně světle hnědá s červenou, jak je u letadla im. značky N 7002 Y na našem obrázku. Imatrikulační značka je v odstínu tmavší barvy.

Technická data a výkony: rozpětí 10,97 m, délka 7,65 m, výška 2,22 m, nosná plocha 16,54 m², rozchod podvozku 2,99 m, rozvor 2,22 m. Prázdná váha (Standart) 980 kg, vzletová váha 1633 kg, zavazadla 90 kg. Rychlosti – nejvyšší 330, cestovní (na 75 % výkonu ve 2440 m) 312, pádová s klapkami 111 km/h; stoupavost u země 7,44 m/s při 145 km/h, na jeden motor u země 1,32 m/s při 169 km/h; praktický dostup 5670 m, na jeden motor 1770 m; dolet (při 65 % výkonu ve 3660 m) 1650 km.

Zpracoval Zdeněk KALÁB

Plánky řady Modelář

Jak jsme oznámili v čísle 2/64, redakce Modeláře začala vydávat ve Vydavatelství časopisů MNO řadu modelářských stavebních plánků všech druhů.

VYŠLY PLÁNKY

Č. 1. Z 326 „AKROBAT“, upoutaná polomaketa na motor 2–2,5 cm³, rozpětí 1060 mm. Podle plánku lze postavit i maketu v měřítku 1 : 10. – K dostání za 3, – Kčs ve všech model. prodejnách.

Č. 2. „DELFIN“, volně jezdící model sport. člunu na motor 1 cm³ s leteckou vrtulí, délka 620 mm. – K dostání za 3 Kčs v model. prodejnách a ve stanicích Poštovní novinové služby.

MODELÁŘSKÝ MATERIÁL OBJEDNÁVEJTE

ve specializovaných prodejnách, jejichž adresy jsme otiskli v Modeláři 4/64.

Objednávky z Pražského kraje vyřizují prodejny



MODELÁŘSKÉ POTŘEBY
Pařížská 1
Praha 1,
telefon 672–13
prodejní doba
9–18 hodin

MLADÝ TECHNIK
Jindřišská 27
Praha 1,
telefon 226–476
prodejní doba
9–18 hodin

POMÁHÁME SI

POPLATEK za otištění tiskové řádky, plné nebo započaté, je stanoven na 3, – Kčs (45 písmen včetně mezer).

POSTUP ● Napište (čitelně) text inzerátu včetně své úplné adresy. ● Inzerát zašlete na adresu: Vydavatelství časopisů MNO – inzerce, Vladislavova 26, Praha 1 (nikoli redakci). ● Odtud dostanete poštovní poukázku (složenku) s vyznačenou částkou k zaplacení předem. ● Po doručení peněz bude váš inzerát zařazen do nejbližšího čísla. ● Uzávěrka je vždy 8. v měsíci pro číslo příštího měsíce.

PRODEJ

● 1 Mám množství velmi podrobných výkresů letadel od r. 1914, formátu 30 × 40 cm a fotografie. Inž. Soukup Koptova 5, Karlovy Vary. ● 2 R/C soupravu BETA vysílač + přijímač na plošných spojích + vybavovač Higgins za 350; elektronkovou soupravu za 200; motor Wilo 1,5 cm³ nepoužitý za 100 Kčs. J. Dub, Šafaříkova 240, Č. Budějovice 7. ● 3 Motor NV 21 v bezvadném stavu za 70, AMA 2,5 cm³ za 50 Kčs. J. Khandl, Kirova 11, Bratislava-Rača. ● 4 Motor Junior 2 cm³ za 80 Mikro 3,5 cm³ za 110 Kčs; koupím celuloidovou fólii tl. 0,4–0,7 mm. L. Pivoda, Adamov 150. ● 5 Čtyřpólový přijímač na plošných spojích za 1200; vysílač Beta za 150; R/C model Alfa s vybavovačem Higgins za 150; sedmitranistorový radio-přijímač za 300 Kčs. M. Brouček, Pavlova 30, Karlovy Vary. ● 6 Plánum motorové jachty Souris, letadlové lodě Arromanche a policejního člunu, Wasserschutzpolizei. K. Mika, Nad lávkou 20 Praha 6.

KOUPÉ

● 7 Trysku k motoru Wilo 1,5 cm³. L. Malina, Podolí 4, okr. Uh. Hradiště. ● 8 Časopisy VaTM 12/1957, plány čs. lodí Republika (stará a nová), Dukla, Mír, Košice. M. Kámen, Jesenického 919, Tisovec. ● 9 Motor Jena 1 cm³, plány U-modelů maket i cvičných na motor 1 cm³. V. Diopan, Čs. armády 28, Šumperk. ● 10 Trysku s jehlou k mo-

MODELÁŘŮM NABÍZÍME „RADIETU“

RADIETA je polytechnická stavebnice kabelového tranzistorového přijímače

RADIETA je sestavena ze zkušených součástek, běžné náhradní součástky jsou k dostání v prodejnách radiotechnického zboží RADIETA má dostatečnou hlasitost pro poslech ve větší místnosti i venku, zapojením druhé ploché baterie a výměnou tří odporů lze hlasitost dále zvýšit

RADIETU lze nosit jako přenosnou kabelku nebo sprodlouženým popruhem na rameni RADIETU může majitel sestavit postupným spojováním jednotlivých součástek (bez pájení)

RADIETA má plošně uspořádané součástky na šasi; šablona tvoří schéma i zapojovací plánek současně

RADIETA má rozměry asi 260 × 170 × 80 mm, váží asi 1,5 kg s baterií; napájení z jedné baterie 4,5 V (životnost asi 50 hodin)

RADIETA má vnitřní feritovou anténu; lze připojit i venkovní anténu a uzemnění

RADIETU snadno sestaví každý modelář od 9 let

RADIETU vyrobilo družstvo JISKRA Pardubice a poskytuje na celou stavebnici i na jednotlivé součástky záruku po dobu šesti měsíců ode dne prodeje

„RADIETU“ dostanete koupit za 320, – Kčs v prodejnách

toru Jena 1 cm³. L. Sirotek, Horní Lišnice 18, p. Dol. Hbitv, okr. Příbram. ● 11 Balsu a Modellsparr, nafukovací kolečka o \varnothing 5 až 10 mm, potahovou fólii Z. Jedlinský, Petřvald 1328, okr. Karviná. ● 12 Knihy „Biggles“ všechny kromě „Vzdušný komodor“ a „Vzdoruje hákovému kříži“ – váz. i brož. S. Rehulka, Jugoslávská 6, Praha 2.

VÝMĚNA

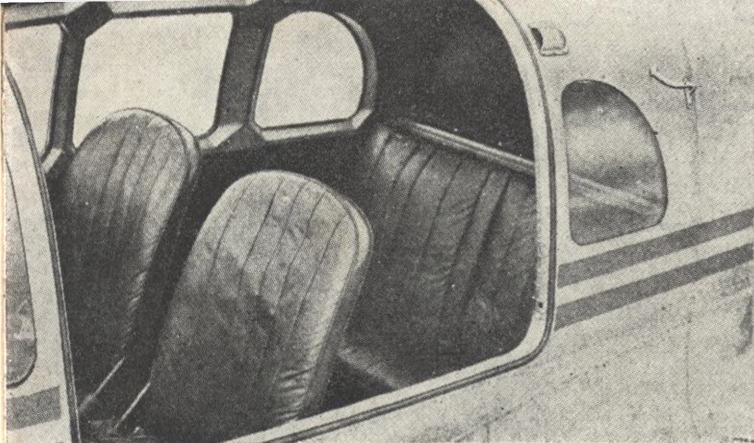
● 13 Vltavan 2,5 s poškozenými patkami a náhr. kroužky + Kubík 0,9 bez zh. sv. za motor 2,5–3,5 zachovalý a Nife článke nebo prodám. Vaculík, Vančurova 55, Jeseník. ● 14 Nový motor Vltavan 5 za dva nové motory 1–1,5 cm³ nebo prodám. L. Studený, Křoví 133, okr. Žďár n. Sáz. ● 15 R/C soupravu za motor MVVS 2,5 TR, Tono 5,6 nebo balsu. J. Nezval, Nám. Svobody 15, Jeseník. ● 16 Autostirač 6 V za domácí bateriový telefon výr. NDR. M. Švanec, Gagarinova 688, Hradec Králové 3. ● 17 Ročníky Světa motorů 1955–1958 a Vojenský zápisník za dobrý motor 2,5 cm³. M. Vacek, Palackého 1071, Radotín. ● 18 Nový motor Vltavan 2,5 cm³ za dobrý detonační motor 2,5 cm³ nebo prodám. J. Zajíc, Gottwaldova 6, Uničov.

RŮZNÉ

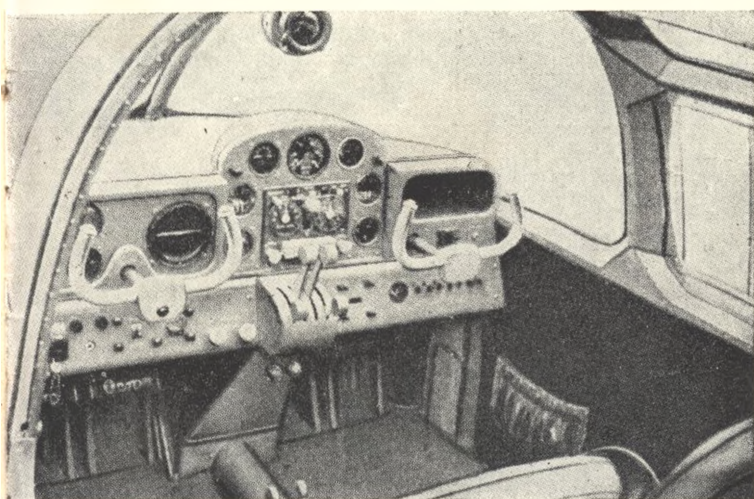
● 19 Sovětský modelář chce vyměnit motory. Adresa: P. L. Krutogolov, Prospekt Lenina dom 70 kv. 2, město Nikolajev, Ukrajinská SSR. ● 20 Sovětský modelář chce vyměnit motory. Adresa: L. Kononov, Novorlovskaja 7/4, město Dněpropetrovsk, SSSR. ● 21 Německý modelář chce vyměnit modelářský motor a materiál z NDR za motor se zh. svíčkou. Adresa: Detlef Byczynski, Trebbine str. 9, Luckenwalde bei Berlin, DDR. ● 22 Sovětský modelář chce vyměnit motor za MVVS 2,5 R. Adresa: Vladimir Fedorovskij, město Nikolajev, 9. prodolnaja dom 4, kv. 9, Ukrajinská SSR. ● 23 Sovětský modelář nabízí výměnu motorů. Adresa: Anatolij Volkodav, město Celinograd, ul. Kirova dom 29, kv. 2, SSSR. ● 24 Sovětský modelář (18 let) si chce dopisovat s čs. modelářem nebo modelářkou. Adresa: Alexander Kočerga, Sanatorij 15, město Solnečno-gorsk, Moskevská oblast, SSSR.

modelář

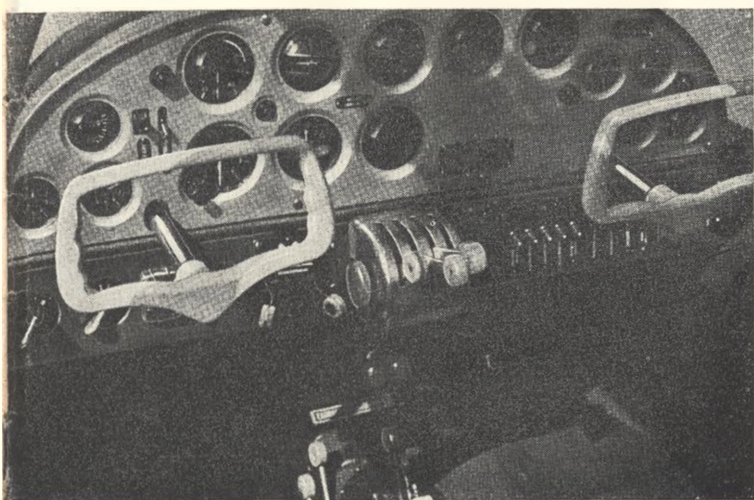
Vychází měsíčně. – Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve Vydavatelství časopisů MNO, Praha 1, Vladislavova 26. – Vedoucí redaktor Jiří Smola. – REDAKCE, Praha 2, Lublaňská 57, tel. 223-600. – Administrace: Vydavatelství časopisů MNO, Praha 1, Vladislavova 26, telefon 236343-7. – Cena výtisk 1,80 Kčs, předplatné na čtvrt roku (3 čísla) 5,40 Kčs. Rozšiřuje Poštovní novinová služba. – Objednávky přijímá každý poštovní úřad a doručovatel. – Nevyžádané rukopisy se nevracejí. – Tiskne Naše vojsko A-23*41262 v Praze. – Toto číslo vyšlo 10. srpna 1964. PNS-198



Vnitřní uspořádání kabiny Ae 45



Palubní deska typu Ae 45



Palubní deska typu Super Aero

Vnitřní prostor kabiny Super Aero



Vývoj úhledného a známého letadla Aero 45 sledovali zájemci o letectví od vzletu prototypu v roce 1947. V Leteckém modeláři 1/1955 jsme uveřejnili technický popis základního typu. Snímky a popis vnitřního vybavení kabin

AERO 45, 145 a SUPER AERO

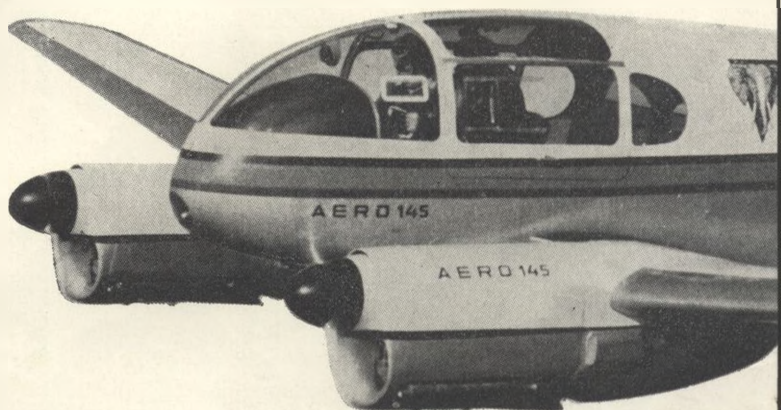
přinášíme nyní jako doplňky, potřebné pro maketáře.

Dvoumotorová celokovová čtyřsedadlovka je všestranně použitelná, slouží dobře i velmi náročným uživatelům – k výcviku posádek, k obchodním cestám a k náročné službě aerotaxi.

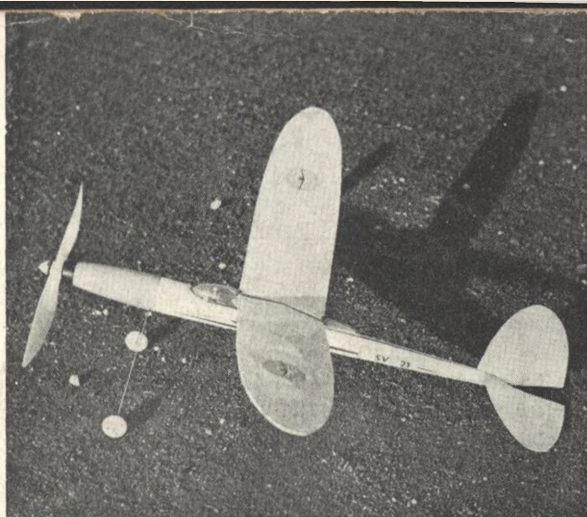
Od původní verze Ae 45 z r. 1947 (vyráběné tehdy ještě v n. p. Aero ve Vysočanech) vedl vývoj přes Super Aero až k typu Ae 145. Poslední typ s motory M 332 slouží převážně jako aerotaxi v SSSR.

Kabina je prostorná s dvojitým řízením, přičemž pravé je demontovatelné. Vstup je pouze z levé strany po odklopení krytu nahoru (v nouzi odhoditelný). Přední sedadla jsou stavitelná do několika poloh. Nad zadním průběžným sedadlem je odklápěcí kryt zavazadlového prostoru.

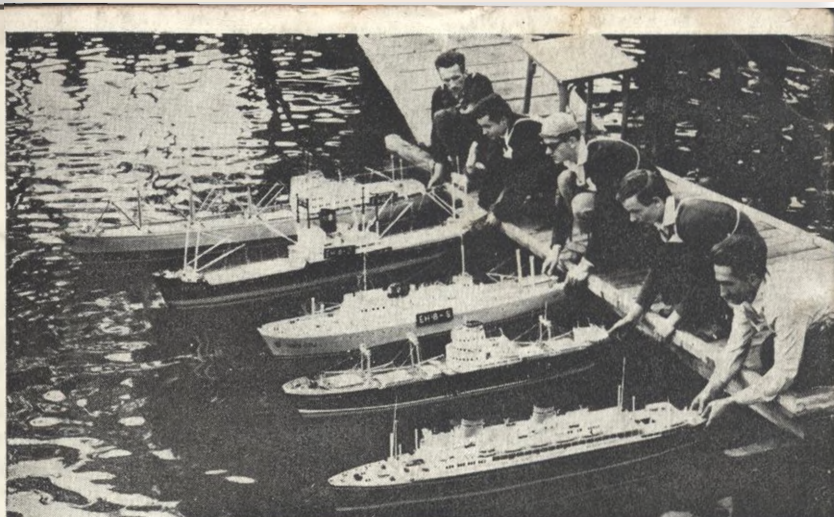
Vybavení palubní desky se liší podle typu a účelu použití. Základní letové přístroje jsou umístěny vlevo před sedadlem pilota, motorové přístroje vpravo. Spodní panel má uprostřed páky ovládání plynu a výškové korekce, před pilotem jsou vypínače magnet, tlačítka spouštěčů, ovládání podvozku i s ukazatelem a stavění vrtulí. Pravá část panelu je vyplněna vypínači celé palubní sítě. Uprostřed na podlaze jsou umístěny páky hasicích přístrojů, nouzového vysunutí podvozku, větrání kabiny, ruční palivové pumpy a uzávěr palivových nádrží. – Na přání zákazníka je možné do palubní desky zabudovat speciální navigační přístroje, radiostanici VKV, radiokompas apod (zk)



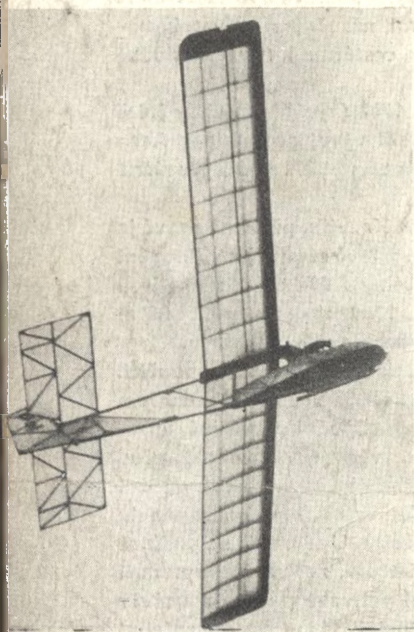
Změněné tvarování krytu kabiny typu Ae 145



▲ Hotový model z plastických hmot a drátu je výrobkem západoněmecké firmy Günther Flug-Spiele. Letové vlastnosti však jsou chabé, neodpovídají reklamě a lákavému vzhledu



▲ U nás ojediněle vídané obrovské makety obchodních lodí jsou na soutěžích v Polsku docela běžné. Snímek zachytil start závodníků z vojvodství krakovského a lubelského

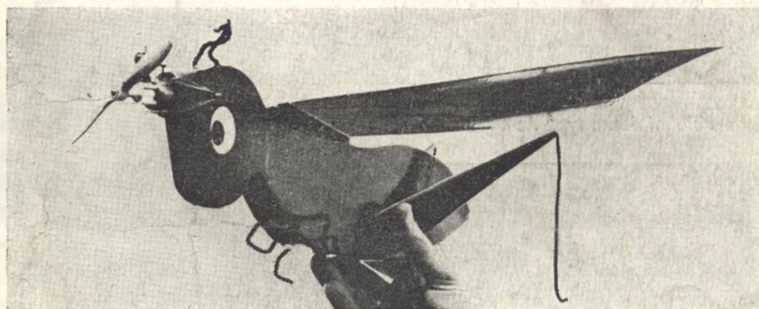


SNÍMKY:
Aeromodeller (2),
A. Bubbel,
Z. Liska,
J. Marczak,
Dr. A. Molnár,
J. Smola



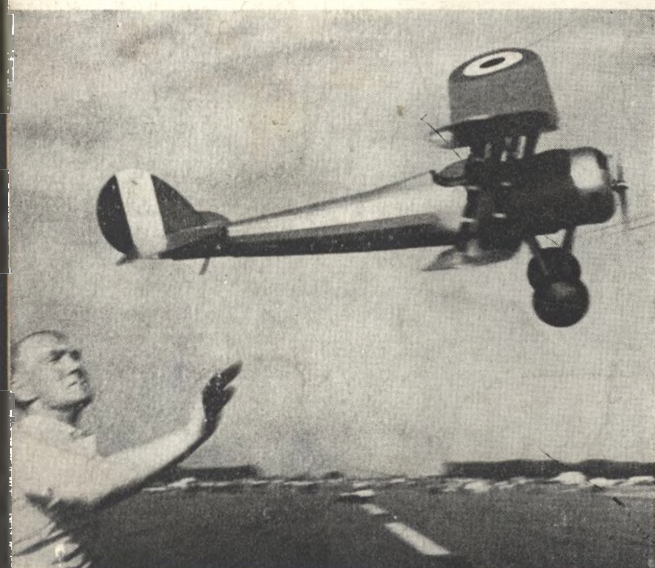
▲ Neobvyklý model, volně létající maketu školního kluzáku S6-38, postavil východoněmecký modelář A. Bubbel ze Schwerinu

VIDĚNO OBJEKTIVEM



▲ „Létající kobylika“ od E. Clutтона (V. Británie) opravdu dobře létá s motorkem Cox .010 (0,16 cm³)

Výloha vídeňské modelářské prodejny O. Czepy, nabízející zboží od předních světových výrobců, svědčí o tom, že náš sortiment musíme ještě v mnohém doplnit a rozšířit



▲ Volně létající maketu historického letadla Nieuport 28 postavil J. Archbold z Leicesteru (V. Británie). Je v měřítku 1 : 6, váží 2050 g a pohání ji motor Rivers 3,5 cm³

