

Letecký modelář



*Plán modelu
uvnitř čísla*

Předstihli usnesení o polytechnické výchově

Předseda ÚV Svazarmu, soudruh generálporučík Čestmír Hruška udělal hřebík přímo na klavítku, když na okresní konferenci Svazarmu v Kolíně řekl, že nice dovodeme dosáhnout vynikajících úspěchů, avšak nedovedeme je zpopularizovat. V této souvislosti vysoko zhodnotil práci početného kolektivu lodních modelářů, kteří jsou jednou z neaktivnějších složek v okrese Kolín.

Věřte, člověk má dojem, že omládl, když se ocitne mezi těmi mladými, možno říci nejmladšími svazarmovci. Přišli jsme sem nečekaně a zastihli jsme v nejpilnější práci patnáctileté modeláře Zdeňka Tomáška, Mirka Šupíka a Ladislava Jelínka. Byl to samozřejmě i vedoucí kroužku lodních modelářů soudruh Vráblik a jeho pomocník soudruh Malibí. Když jsme se rozhlédli, jako bychom se ocitli v docela jiném světě. Dokonale zpracované modely – od historického trojstěžníku Viktorie přes Santa Mariu a křižník Aurora až po nejmodernější bitevní lodi – nám připomněly touhu našeho nejranějšího mládeže stát se námořníkem.

Před těmi lety shromáždil soudruh Vráblik kolem sebe několik nadšených, kteří začali stavět jednoduché modely plachetnic. Kolik tehdy bylo nutno překonat potíží! Nebyla místnost, nebyl materiál, nebyly plány. Ale naštěstí přemůže i největší překážky a tak od jednoduchých modelů přecházeli mladí svazarmovci k složitějším a složitějším. Jak rostla jejich dovednost, vzrůstal i mezi kolínskou mládeží zájem o lodní modelářství. Dnes jich v Kolíně pracuje stovka... Mezi nimi jsou i pionýrské skupiny, nad nimiž má

svazarmovský kroužek lodních modelářů patronát. Nejmladší kolínské svazarmovci jsou již mistry ve svém oboru. Svědčí o tom dar, který předali soudruhovi Hruškovi na okresní konferenci: dokonale model ledoborce Lenina.

Kolínské lodní modeláři nesporně předstihli usnesení o polytechnické výchově. Svou prací pomáhají vychovávat mládež k tomu, aby si vážila manuální práce, vyvíjela v mládých lidech trpělivost, vynalézavost a houževnatost. Z těch mladých již vyrostou schopní mechanici, konstruktéři a patrně z některých budou i pracovníci naší říšské a námořní plavby.

A přitom všem jsou dnes lodní modeláři vzorem i mnohem starším soudruhům v ostatní svazarmovské činnosti. Soustavně pěstují základní brannou přípravu, brannou turistiku, střelbu, hod granátem a pravidelně se účastní i obou našich masových branných závodů. Vozněn plul též základní členskou povinností – plácení příspěvků.

Při své práci mají i potíže, které by nebylo tak těžké odstranit. Nevidět je nedostatek stavebních plánů a motorů. První problém by mohly při dobré vůli částečně vyřešit naše plavební úřady tím, že by lod-



Práce kolínských modelářů. Reakce – nejsou to vyřazené modely?

ním modelářům daly k dispozici podklady o našich námořních lodích. Pochopitelně nejen kolínské, ale všichni čs. lodní modeláři by raději startovali na soutěžích s modely československých lodí než s lodmi cizími.

B. ČEPELÁK

LÉTAJÍCÍ FILHARMONIE



Na začátku byla útlá huňka – program o čtyřicetipíti stránkách nadepsaný „Základ České filharmonie – nositele řádu republiky a laureáta Státní ceny...“ Za každou stránku se skrývala usilovná práce, nesčetné množství zkušeb a tisíce kilometrů, jež jsou rozložovacími znamenými mezi úspěchy a vyprodanými koncertními sály šesti zemí: Norsko, Švédsko, Austrálie, Japonsko, Čína a lidové republiky, Indie a Sovětského svazu.

Stovkačet huňbůh se vydalo na triumfální cestu. Dne 12. září 1959 odstartovala z Ruzyňské letecké letadla Argonaut a Constellation KLM s vybranými nejlepšími posádkami.

Otce dne polubní deník letadla Constellation KLM: start v Praze, přelet nad Vídní, pak Štýrský Hradec, Bělehrad, Athény, Bějrut, Karolí, Bankoh, Manila, Biak, Brisbane a Auckland; výška letu 5000 – 6000 metrů; cestovní rychlost 450 km/h. Strachý náznak.

– Spokojení cestující mají jiné zájmy: přehrádní ověřené noční Athény, nekonečná poušť pod křídly letadla prohraná síť karavanních cest, výhled pole v Bankohu, bouře nad mořem (cestující ani nevědí, jak se ovdělila přípravnost a souhra cest podání). Během cesty vzorná péče a už první cíl.

Nový Zéland. Města Auckland, Hamilton, Wellington, Dunedin a Christchurch byla svědky významných úspěchů našeho koncertního tělesa. České Novozélandci tělesko české hudby a českým huďbákům. Poslouchali posledního koncertu v Christchurch ještě hovořili o sířných huďbách zářících a hlasově filharmonie už nastupovali do letadla s cílem.

Austrálie. Osm vynikajících koncertů, jeden v rychlém sledu za druhým. V přírodním síle naslouchá 30 000 milovníků huďby!

Melbourne a Sydney dělí 700 km. Bez odpočinku nastupují huďbáci opět do letadla, jež po tříhodinovém klidném letu přistává v Sydney. Těmž dvoumilionové město je vstá ráky, delším a mlhou. Osm dní pobytu a sedm koncertů – – Česká filharmonie je prvním evropským orchestrem, který v Brisbane, v novém síle „Festival Hall“ hraje pro 4500 nadšených posluchačů. Pak recepce u ministerského předsedy, nezbytné formality, startěr brisbaného letiště opět zvedá praporek a letadlo nabírá kurz Biak – Manila – Tokio.

Japonsko. To už jsou členové filharmonie ostřelenými letěckými

cestovateli. Vždyt jsou pomalu víc ve vzduchu než na zemi! I když počasí není ideální, přistává letadlo na tohoklém letišti podle plánu.

A zase úspěchy, tisíce tleskajících mladých lidí. V Tokiu pořádá Česká filharmonie pro televizi i rozhlas mimořádný koncert ve spolupráci postřezkých tajfunu. Jeho náležitky nářetů huďbáci viděli v městě Nagoya a jistě na ně hled tak nezapomenou... Pak pohládají všance k pomůcku dít v Hirošimě. To je jediný městeří sířek cesty.

Dne za dnem, koncert za koncertem. Před dvacátitřiceti poslouchá se louč v Athletic Hallu v Tokiu naši filharmonie s Japonskem a nastupují cestu letadlem do

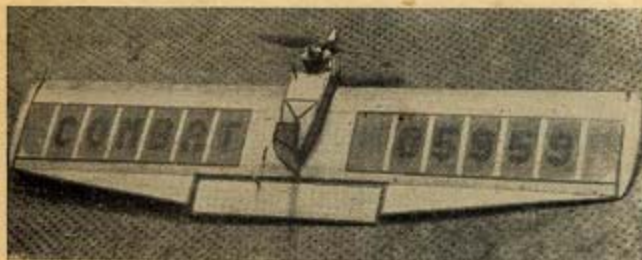
Čínské lidové republiky. Do Hongkongu letadlem a pak po železnici do Kantonu a zvlátním vlakem do Kantonu. Památníky – koncert – plantáže, zemědělská komuna s 51 000 členy – koncert – Pekingská opera – koncert, tím se vyznačuje pobyt československého huďbního tělesa. Z Kantonu 52 hodin cesty do Pekingu, další koncert v Sanghaji a opět Kanton, Hongkong a teď už naše huďbníky čeká Indie a Sovětský svaz.

Na autora vlak čeká redaktor, nestrpivě poklepává tužkou a upozorňuje, že zbývá místo už jen na jedinou vřtu.

Tedy jedinou vřtu: Tříměstní turné po šesti zemích tří světadílů bylo v historii České filharmonie největším a nejúspěšnějším a na tomto úspěchu mají podíl i létařci koberec dvacátého století – letadla, s tím huďbníci sletili 22 000 kilometrů.

Podle dopisů člena České filharmonie zpracoval M. KINCL





Model pro osobní (combat) konstrukce J. Kartosa z Brna. Rozpětí 900 mm, plocha 16,65 dm², váha 540 g, motor MVVS 2,5 D, rychlost 95 km/h. Postavil J. Čudák, Novotného 26, Brno.



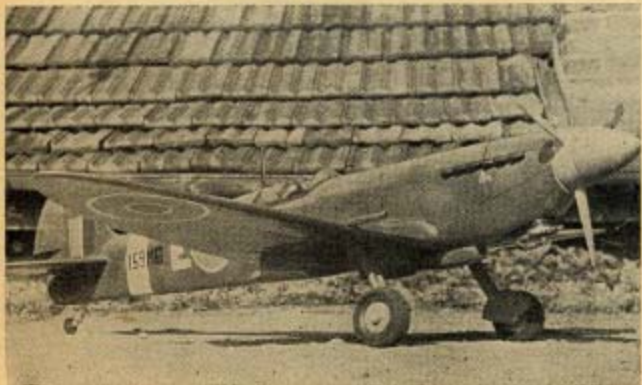
Co dovedou NAŠI MODELÁŘI

▲ Upitáná maketa Trenér Master: měřítko 1:10, motor 5 cm³, elektrické zařazení podle podvozku. Postavil O. Mešiarik, OV Svěznar, Zvolen.

▼ Maketa L-200 Morava modeláře Hynka z Olomouce na dva motory Webra 2,5 cm³.



Do detailů propracovaná maketa historické stíhačky Spitfire z 2. svět. války. Rozpětí 1400 mm, váha 4200 g, benzínový motor 14 cm³, rychlost 100 km/h na 20 m lankách s 0,6 mm. Postavil I. Šimovák, Rušká 2, Brno 12.



PŘÍKLAD OSTATNÍM

Vášek je konstruktér. Zvláštním případem v hradeckých Závoděch vítězného února není. To prosím ne. Světovým vzorem také ne. Navlíčky, Modellsplan, balza a výkresy mu koukají zrovna z očí i z aktovky a kromě modelářiny ho snad nic nezaujme natolik, aby se o tom obšírněji vyjádřil. Ale přece:

V závodě se o něm rozneslo, že není voják. Prosím, to je konečně pravda. Ale zanedlouho „se za ním přišlo“, aby se prý z těch a těch důvodů a vzhledem k tomu a onomu zúčastnil školení ve víceúrovňové přípravě k CO. „Tak vám teda děkuju“ – ironicky vyprovodil agitátory. Ale šel.

V prvních hodinách se instruktor rozpoval o věcech Váškovi známých. Vášek se nudil. Neobyčejně. Přece věděl, že civilní obrana je věci nás všech, že nikoho nechceme napadnout, ale pokud budou kapitalisté žroitit, musíme se učít obráně, že atomová energie dává obrovské možnosti mírového využití, ale je strašnou zbraní...

Pak přišla praxe. To už bylo Váškovi přijatelnější, i když to ani hnutí brvy nedal najevo. Zatímco dýmovice zatarasovaly cestu skupince z protichemického družstva, hloubal, na jakém principu je založen přístroj na spánání pilin^{*)}, kterým ho vyzbrojil instruktor. A tak...



... tak jsem se ocitl před posledním cvičením. Otrava tam nebo jinde – řekl jsem si. A začalo to. Instruktory mi řekl, že brýle (zorníky) v ochranné masce se nezapojí, namažeme-li je speciálním mydlem. Vůbec ne! Namazal jsem je a neviděl jsem ani na velitele. A ještě jsem dostal vyhubováno, že prý jsem to udělal špatně. Copak vim? To mě nakatilo. Zamořený Yperitem jsem už byl bezvadně a tak jsem šel podle pravidla „nesmíš nikud jít nudy než po předem určené trase až na odmořovací základnu“. Podle naučené teorie jsem světlé ochranný oděv a řídně jedním krokem dozadu jsem se dostal na čistou část této základny. Vi čas, kde se mi mezitím ztratili ostatní. Nevadí, hlavně, že jsem čistý – liboval jsem si a šel jsem dál. Najednou jsem byl zadržán. Prý v „zamořeném území“! Jak jsem se tam mohl dostat? Vždyť jsem tam už byl!!! Jsem zvědav, co si na mně připraví přístě, ale já jim ukážu!

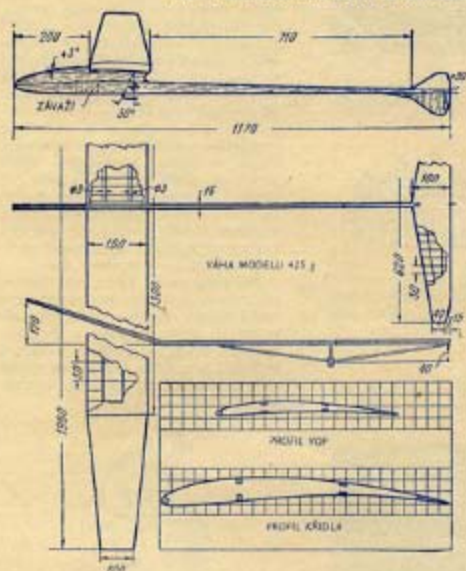
V zápalu si ani Vášek neuvědomil, že už má poslední praktické cvičení za sebou, splnil svazarmovskou povinnost a ani to nebolo. Teď může svým reprezentativním příkladem přimět k dobré a užitečné práci v civilní obraně další modeláře... L. Kavanová

*) pilin se používá jako náhradního prostředku za detekční přístroj, kterým se zjišťují na zemi otravné látky.

ZKUŠENOSTI Z VŠESVAZOVÉ SOUTĚŽE 1959

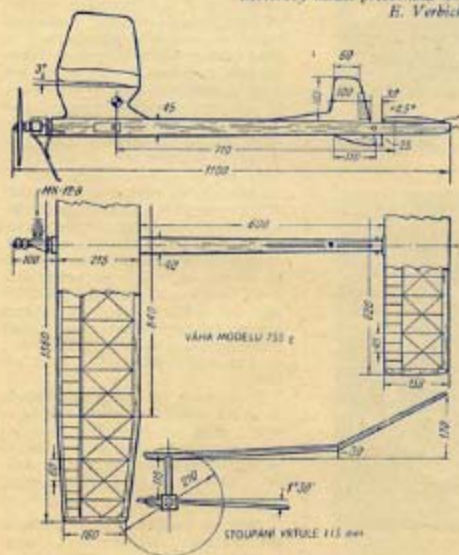
Loňská všesvazová leteckomodelářská soutěž jasně ukázala růst výkonnosti sportovců, zvláště ve volných kategoriích. Výkony se zlepšily, nulové starty byly jen ojedinělé. Zatím co před třemi lety všechny zlaté medaile získali moskevští a leningradští sportovci, dnes jsou mezi championy Verbitskij a Radčenko z Charkova, Zapaľnýj ze Lvova a Malikov z Tuly. Příjemnou skutečností byl i velký počet mladých soutěžících.

Větroň A-2 přeborníka SSSR A. Zemského



Volné modely zahájily starty za klidného, bezoblačného počasí. Později vznikla kupovitá oblačnost, provázená větrem a deštěm.

Motorový model přeborníka SSSR E. Verbitského

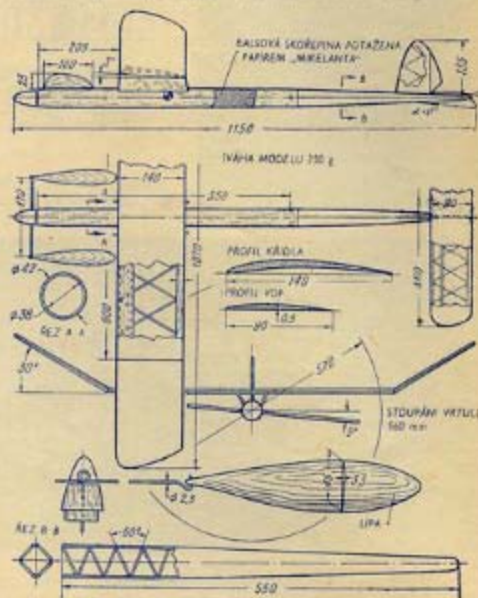


Většina větroňů A-2 měla jednoduchou koncepci podle mistra světa, mistra sportu J. Sokolova. Oproti minulým letům byly větroně řešeny pro létání za nejrozdílnějších meteorologických podmínek. Nevykaly se už konstrukce s velmi tenkými profily a ostrou náběžnou hranou, jejichž let není při porývech větru stabilní. Plocha křídla byla v rozsahu 29,15—29,65 dm², plocha vodrovnné ocasní plochy (VOP) 4,35—4,85 dm², plošná délka 700—800 mm. Těžiště bylo bez obalu na použití různých profilů křídla v 60—80 % hloubky, úhel seřazení 2—3°. Modely nevážily více než 450 g.

Model vítěze A. Zemského velmi jednoduché koncepce je vybaven speciálním mechanismem, který zajišťuje změnu polohy startovacího háčku tak, aby model těsně před vypuštěním ze šňůry přešel do zatáčky.

Zemskij úporně trénoval techniku startu. Jen ve dvou letních měsících 1959 se zúčastnil osmi různých soutěží. První kontrolní lety ukázaly, že 6 % tloušťka profilu VOP nezabíjepeže potřebné zvýšení. Zhotovili tedy novou VOP s profilem 4,5 %. Velmi pečlivě hledal průměr kroužení a zůstal na 30—40 m.

Model na gumu (Wabeľfeld) přeborníka SSSR V. Zapaľného



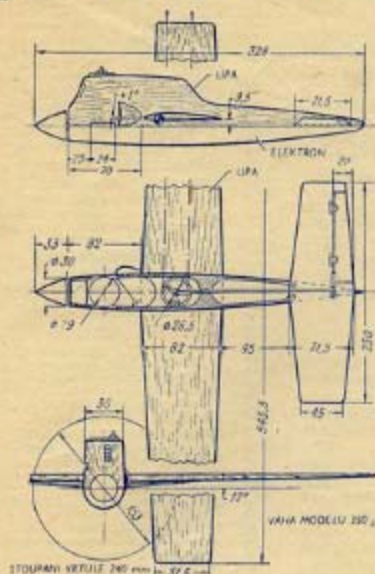
VÝSLEDKY VĚTRONŮ: 1. A. Zemskij, Moskva 850; 2. J. Nestratov, USSR 817; 3. J. Rajd, Estonsko 807 vt. — Družstva: Moskva 2267; 2. USSR 2212; 3. Ivanovská oblast 2135 b.

Modely na gumu měly plochu křídla 14,5—15 dm², plochu VOP 3,5—4 dm², plošnou délku 600—700 mm. Modely ázerbájdžánských a kirgizských sportovců měly vrtule \varnothing 600—650 mm při stupování 0,9—1,1 D, vrtule Moskvánů a Leningradců \varnothing 450—520 mm při stupování 1,2—1,4 D. Modeláři natáčeli 300 až 550 otoček, podle použité gumy. Profily křídla u většiny modelů byly 5—6,5 % tlusté.

VÝSLEDKY MODELŮ NA GUMU: 1. V. Zapaľnýj, USSR 861; 2. E. Boltov, Ustřední technická škola 808; 3. V. Kumanin, Moskva 795 vt. — Družstva: 1. Moskva 2290; 2. Kirgizie 2263; 3. Leningrad 2054 b.

Motorové modely na rozdíl od větroňů a modelů na gumu byly téměř stejné koncepce. Odlišný byl pouze model Pětuchova s poněkud vyšší rychlostí letu. Modely byly vybaveny motory MK 12a a MK 12v. Pět prvních soutěžících dosáhlo absolutního maxima a rozlétavalo se.

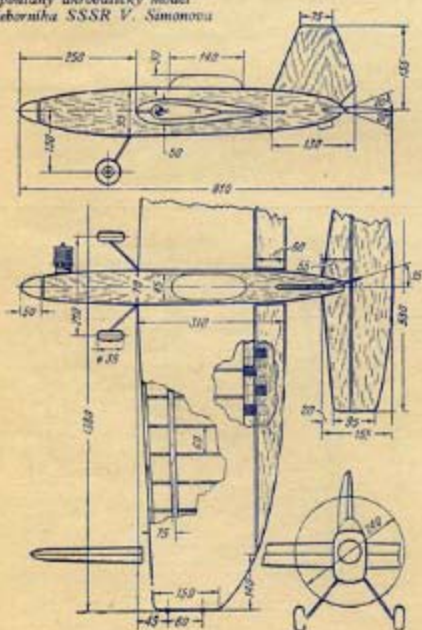
VÝSLEDKY MOTOROVÝCH MODELŮ: 1. Verbitskij, USSR 900+222; 2. B. Filimonov, Leningrad 900+201; 3. J. Skvočevskij, USSR 900+198; 4. V. Pětučov, Moskva 900+180; 5. J. Chilkov, Krasnodarský kraj 900 vt. — Družstva: 1. USSR 2623; 2. Leningrad 2553; 3. Moskva 2509 b.



V rychlostních U-modelech létal nejlépe přeborník M. Vasilčenko s motorem MVVS 2,5 cm³ a palivovou nádrží typu „krmítko“.

Druhý v pořadí - V. Natalenko - létal s motorem Start vlastní konstrukce. Použil paliva: 45 % nitromethan, 7,5 % nitrobenzol, 20 % methanol, 2,5 % amylacetát, 25 % ricinový olej.

Upoutaný akrobatický model přeborníka SSSR V. Simonova

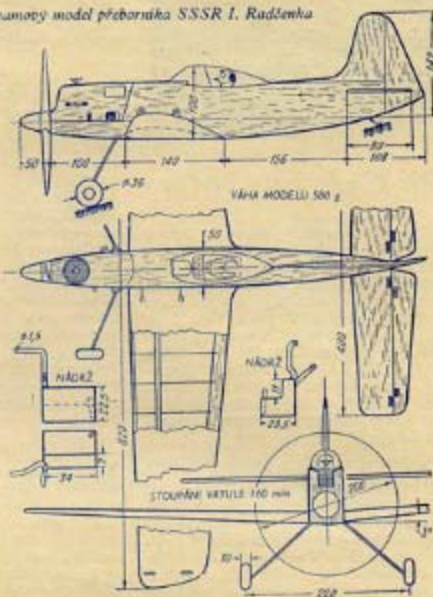


Většina modelů měla sovětské motory MD-25. Z neznámých příčin měly řadu odchylek od svého vzoru - MVVS, které se nepříznivě projeví na výkonnosti. Vyrovnané družstvo tvořili Leningradci, což naopak nelze říci o Moskvanech s výsledky 211,7 a 145,7 km/h! Nápadný je i velký rozdíl ve výkonech mezi přeborníkem Vasilčenkem a dalšími závodníky, např. desátý v pořadí dosáhl rychlosti jen 154 km/h.

VÝSLEDKY RYCHLOSTNÍCH U-MODELŮ 2,5 cm³: 1. M. Vasilčenko, Moskva 211,7; 2. V. Natalenko, Leningrad 197,8; 3. N. Turkin, Leningrad 194,5 km/h. - Družstva: 1. Leningrad 572; 2. Moskva 512; 3. USSR 498,7 b.

Také u akrobatických modelů a teamů se ukázaly rozdíly v přípravě. Jestliže nejlepší akrobat Simonov, Sirotkin, Kondratěnko, Taufoč a Zejev si vypracovali - jak říkají - „svůj akrobatický program“ (program přípravy - pozn. red.) je třeba, aby se to jejich soupeři od nich naučili.

Teamový model přeborníka SSSR I. Radčenko



VÝSLEDKY AKROBATICÝCH MODELŮ: 1. V. Simonov, Moskva; 2. J. Sirotkin, Moskva; 3. E. Kondratěnko, USSR. Družstva: 1. USSR 3407; 2. Leningrad 3393; 3. Moskva 3344 b.

V TEAMECH ZVÍTĚZIL čásem 5'30" I. Radčenko (USSR); druhý byl V. Skripčenko (USSR) čásem 7'10" a třetí V. Zelman (Leningrad) čásem 7'21".

K TITULNÍMU SNÍMKU

Čestná reprezentace na letošním mistrovství světa motorových modelů bude těžký úkol vzhledem k vystupované výkonnosti motorů i modelů v četných zemích. Osobní trénink předních sportovců je v plném proudu i v zimě, která poskytuje příležitost zkusit v nejtěžších podmínkách. Snímek zachycuje našeho loň nejúspěšnějšího reprezentanta Vladimíra Hájka s osvědčenou Raketou. Jeho vítězný model z mistrovství Evropy je na prostřední dvoustraně.

V kategorii combat získal zlatou medaili moskevský modelář B. Pavlov. Druhý byl A. Taufoč, třetí J. Sirotkin.

V rychlostních U-modelech s motorem 5 cm³ zvítězil A. Kuzněčov před E. Ačohanem a V. Jevmenenkem. V tryskách byl první mistr sportu I. Ivannikov, ve vrtnutích S. Vorobjev.

Rádiem řízené modely neuspokojily. Tak na příklad z deseti účastníků v kat. jednonábových modelů pouze Leningradec (Dokončeno na str. 6 dole)



Zástupce VČ MNO předává model Stacion vítězi I. čtenářské soutěže LM.

Dnes už dohládí třeba do půlnoční pracovat – nemohu přece nechat půl nalakovaného trupu – a i když vstávám ráno ospalý, těži mi, že jsem zasa o kus pokročil.

A jaká je „užitečnost“ mého modelářství? Dokáží si včas sádky udělat a užít se letit. Nevěříte? Mnohdy si všechno materiál a nářadí kupovat sám za své naletené peníze. Nemyslete si, že je to snadné! Například stavba rádiem řízeného modelu má stále téměř 500 Kč a to jsou všechny moje dvouleté úspory. Někdy mi říká, že jsou to zbytečně vyhozené peníze, že z toho stejně nic nemám... Ale mě to těší. V přitichlých chvílích si chci postavit kajak. A nebude to snad již první praktické uplatnění mého modelářského umění?

2) Hana Poláčková z Kroměříže získala druhou cenu. Napsala nám o sobě velmi hezky:

„... Je mi třináct roků a stále se mi věchní pipl, čím buděj, co bys nejraději dělala?“

Můj bratr je o dva roky starší a vždycky jsem dělala všechno společně, pomáhala jsem mu při každé práci. Když ale začal být velkým klukem, byl jen samé letadlo. Ale já jsem měla ještě panenky. Jednou o poleptáních prázdinách mi koupil stavebnici kluzáku „Vácha“ a že prý už musím něco pořádného dělat, aby ze mne něco bylo. Tak jsem začala modelářství. Práce se mi zalíbila. Starším společně s bratrem větroň A-2 Káča. Je to zajímavá a přesná práce. Nejčastě se při ní učím vytrvalosti. Nemám ještě mnoho zkušeností, ale bratr mi radí a tak myslím, že se i já dopracuji k úspěchu...“

3) A třetí odpověď? – Napsal jí za všechny dospělé i zkušenější modeláře jednotřicetiletý učitel J. Vachutka z Jihlavy:

„... Přeš detky, ba stovky různých kluzáků, větroňů, gumáček a dalších typů modelů, které jsem za dobu více jak dvaceti let postavil, věnuji se posléze maketám a rádiem řízeným modelům. Práce v leteckomodelářském kroužku, at již v okružní dílně nebo ve škole mi přinášá zvláštní radost, že ti, které jsem pro letecké modelářství získal, budou mými následovníky.“

CHCETE OBJEDNAT MATERIÁL U ŽÁŠILKOVÉ SLUŽBY?

Mnozí modeláři, kteří bydlí mimo města, kde jsou modelářské prodejny, stále ještě nrobí, jak objednat stavební materiál na modely.

Obyčejně v takovém případě napíší k nám do redakce, abychom jim poslali nějaké listy, lepišlá, potažový papír, někdy i motorek a lín. To je ovšem úplně zbytečné, protože my v redakci to nemáme zaříditi!

Právě pro modeláře, kteří bydlí v místech, kde prodejna není nebo je daleko, byla zřízena

ŽÁŠILKOVÁ SLUŽBA

při modelářské projekci č. 171

v PRAZE I, Pařížská tř. 1, tel. 672-13.

Tato žánlková služba vyřizuje poštu objednávků za celé republiky. Je to její úkol a je na to zařizována, kdežto ostatní modelářské prodejny většinou nikoliv.

Chcete-li u žánlkové služby něco objednat, postupujte takto:

1. Napíšte střešně seznam objednávaných věcí. Např.: listy 3x3 mm – 10 ks. + acronové lepišlá – asi 100 g + potažový papír Kablo (tenký, střední nebo tlustý) – 3 archy atd.
2. Připojte ČITELNĚ svoji ÚPLNOU adresu, tj. celá jméno, město a ulici s číslem domu. – Nezapíšte se, že to vyplujeme! I do redakce nám stále chodí dopisy s neúplnou adresou, za které nemůžeme odpovědět.

Žánlková služba postupuje takto:

1. Pokud všem objednávkám zhotovím, spočítám jeho cenu + poštovné, napíšte celkovou sumu na poštovní poukázku a pošle vám li.
2. Po zaplacení této poukázku vám zhotoví zalep. poštu.
3. Jestliže objednávkám zhotovím na skladě, je žánlková služba posílá vám to okamžit, aby se zbytečně netekalo.



Letecké modelářství mi už dalo do života mnoho. Naučil jsem se přesnosti, vytrvalosti, houževnatosti i vynalézavosti o práci, seznámil jsem se s technologií většiny druhů materiálů a naučil jsem se pracovat s různými nářadími. To všechno mi mnohokrát prospělo v praktickém životě.

Myšlím, že letecké modelářství a modelářství vůbec je nejlepší přípravou pro mládě a děti každému to, co mladý socialistický člověk potřebuje – dovednost a lásku k práci.“

Ano, DOVEDNOST A LÁSKU K PRÁCI – to je po desítky let cel vělné modelářské činnosti, eli, k němuž se už desetiletice bývalých modelářů dopracovali, eli, k němuž dnes směřují celá polytechnická výchova.

PROČ MODELÁŘÍM?

Tak zněla patnáctá otázka v loňské I. čtenářské soutěži Leteckého modeláře. Účastníci soutěže se zamysleli, podumali, vzali pero a prozradili soutěžní komisi i nám v redakci nejtajnější důvody, které je vedly k modelářské práci. Četli jsme stovky dopisů, zabývajících se touto otázkou s velkým zájmem. Dovedli jsme se, že velká většina čtenářů, mladých či dospělých, nepovažuje modelářství jen za zábavu – i když nepopírají, že je to baví. Vidí v něm i užitečnou činnost a příležitost stále se něco nového učít.

Přečtete si výňatky z dopisů tří nejlepších účastníků soutěže:

1. „... Víte, že mi tato otázka nikdy nenapadla?“ – napsal nám vítěz soutěže, sedmnáctiletý J. Spurný z Lišnice. „Ale odpovím na ni celkem snadno. Ono mě to stralně baví. Těšíh je odpovědět té to, kdo vlastně ve mně vzbudil k tomuto sportu zálibu. Snad to byla právě otcová dobře vybraná dílna. Se zájmem jsem pozoroval tátu při práci, potom jsem si troufí zkusit jak se to s tou pilkou vlastně řeže a tak to šlo dál.“

ZKUŠENOSTI Z VŠESVAZOVÉ SOUTĚŽE 1959

(Dokončení ze str. 5)

Šapovalnikov a N. Zolnikov z Alma Aty prokázali letovou schopnost svých modelů. První získal 450, druhý 303 b.

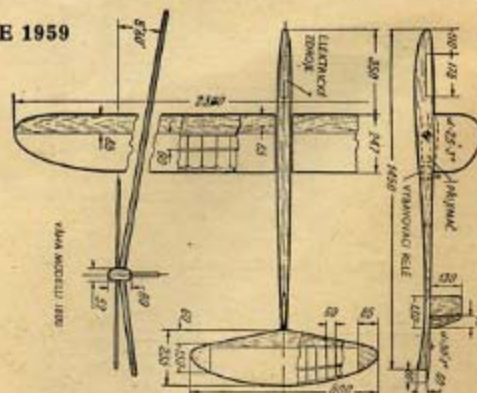
V jednonábových větroňích byl první N. Malikov, RSPSR 404; druhý V. Gerasimov, Kazachstan 377 a třetí R. Seller, Estonsko 272 b. – Družstva: 1. Leningrad 721; 2. Kazachstan 680; 3. Stavropolskij kraj 404 b.

Nejlépe byli rádiem řízené akrobatické modely, kde titul přeborníka SSSR nebyl udělen. Modely byly příliš těžkopádné a nesnadno dělaly základní obraty.

Ustřední leteckomodelářská laborator dosud nevyřešila vhodnou koncepci modelu. Modelářům chybí i výkonná jednonábová aparatura. Je třeba dále zdokonalovat i víceanábovou aparaturu RUM.

Všesvazová leteckomodelářská soutěž byla desetidenní a létala se v Kyjevě. Přes některé nedostatky na ní svědčí modeláři dokázali další růst a stále se zvyšující úroveň leteckomodelářského sportu v SSSR.

Z Krylja rodiny 11/59 přeložila L. Kavanová, zpracoval inž. J. Schindler.



Rádiem řízený jednonábový větroň přeborníka SSSR N. Malikova

Jak se rodil spartakiádní film SVAZARMOVCI PŘIPRAVENI

Sočkákem je černej, tlustý pořádek s nápisem „II. GS – výroba filmu“. Uvnitř jsou nabudnutí ohmatané spisy, dopisy, listy, účty, upomínky, omáčky, urgencye – zkrátka celý ta papírová agendá, která filmovou výrobu doprovází. To už je to jen papír, ale ještě před rohem hádky ten papírek znamená jednu fázi výroby. A výroba, to je tučet starostí, záblběn, rozčilování se a nakonec radosti z toho, když to dobře dopadne.

Spartakiádní filmy byly vymyšleny, ověřeny, zkušebněny a popsány v hláskách autorů a hudebníků. Teprve potom skladbu dostali svazararmovci filmaři, kteří stáli v budově ÚV Svazarmu.

Když dostali objednávku na zfilmování skladby „Svazararmovci připraveni“, byl jejich první činem finanční rozpočet na výrobu. Vytvořil náčrtový pot na čele vedoucího výroby sudruha Jiřího Laušcha. Rozpočet byl dlouhý jako Lovosice a bylo v něm telečno do pantuku vyčísleno v korunách: co bude stát barevná filmová

surovina, co zaplatíme za kamera i s kameramanem, na co přijde ovládní, osvětlení, nakrmení (svícenci), co si napočítají za tříhodové brejby, co zaplatíme skladatelům, laboratorům atd.

Druhým činem filmařů (po schválení rozpočtu) byl scénář – podrobný nápis co se bude natáčet a jak se bude natáčet. Pro režiséra instruktážního filmu byl povodinou knoška, do níž stále něco episočká, šertal, masal, strácel jí po kapsách a pozoroval vedoucího výroby, že „jo zase něham zafantrožil“. Ve scénáři byl komentář pro hlasatele, údaje pro kameramana, herce a jejich pohyby, hudbu, ovládní atd. Byl rozdělen na zábrby, a něché každý měl svoje označení. Těba „PD 8 – III“.

A právě takové označení bylo hřídnou na černej tabulce napsáno předložítkého léta. Tímto zábrerem se začala na Trujškbou otrově v Praze natáčet skladba „Svazararmovci připraveni“. Tehdy stálo před kamerou 20 odpraců a dělat a hospodářské a učňovské školy v Praze. Byli

to první cvičenci v republice, kteří skladbu ovládali. Nevíme, jestli mají na své první vytoposené hřídně vzpomínky – spíše jsou to vzpomínky palčivé, protože se tehdy trval teploměr vyvípňala huádn nad 30 stupňů... Natáčelo se celý týden, om ať deset hodin denně. Cvičenci byli unaveni, sotva chodili. Ale všichni se muselo ládní převkoulet – každý metr barevného filmu stojí pěkně peníze. A každá chyba znamená desítky metrů „hozených do větru“. Proto se zkoušelo, zkoušelo a zase zkoušelo. Teprve když všichni autoři skladby – Stanislav Škařičký, Leo Fibiger a Miroslav Bursa – byli spokojeni, dal režisér Milan Čumpekých pokyn „jedeme na otro!“ A začalo se opravdu natáčet.

Buděj všidná pocta a uznání za hřídně, vytrvalost a dobrou vůli těm cvičencům a cvičitelům, které jste viděli naše svádky v instruktážním filmu „Svazararmovci připraveni“.

R. KUBÍNEK, OPA ÚV Svazarmu.

KALENDÁŘ 1960

leteckomodelářských soutěží a závodů

VOLNÝ LET

Název	Kraj a místo pořádání	Datum (náhrad.)	Kategorie
I. Ražbanská soutěž A2	Prešov – Ražbany	28. 2.	A2
IV. Cena Majej Farty	Žilina – Žilina	13. 3.	A2
IX. Pohár Valtěného úmora	Hradec Králové – Hradec Králové	20. 3.	A2
III. Juniorská soutěž A1–A2	Praha-venkov – Kladrno	27. 3.	A1–A2
VI. Memorial K. Líbky	Přelč – Letkov	3. 4.	A2
IV. Memorial Ferd. Němce	Ces. Budějovice – Jindřichův Hradec	10. 4.	C
I. Chlumecká soutěž	Hradec Králové – Chlumec nad C. Lá.	17. 4.	B
I. Cena Bratřislavy	Bratřislava – Bratřislava	17. 4.	A1–A2 C
II. Juniorská soutěž	B. Bystrica – Sliac	24. 4.	A1–A2
IX. Memorial K. Gaberida	Přelč – Letkov	8. 5.	A2
VIII. Memorial J. Pětinika	Ostrava – Ostrava	15. 5. (22. 5.)	A2 B C
I. Věžná soutěž I. Memorial	Praha-venkov – Benesov	15. 5.	A2
I. Josefa France	Hradec Králové – Hořice	22. 5.	A2 B C
VI. Mátová sítat	Bratřislava – Bratřislava	29. 5.	B
VI. Pohár Pardubického kraje	Pardubice – Chrudim	29. 5.	A2
I. Věžná soutěž	Praha-venkov – Mladá Boleslav	19. 6.	A2–A1
IV. Severomoravský pohár	Olomouc – Šumperk	19. 6.	B
IV. Konstrukční soutěž	Liberec – Mnich. Hraditč	16. 7.	podle propozič
III. Jihoceská vka	Cesko-Budějovice – Těbor	7. 8. (14. 8.)	A2
V. Novosický pohár	Ostrava – Nový Jičín	14. 8. (21. 8.)	A2 B C
Popravcká A2	Kořice – Poprad	14. 8.	A2
V. Memorial Jos. Burdšte	Liberec – Mnich. Hraditč	21. 8. (29. 9.)	A2 B C
VI. Brněnská guma	Beno – Beno	28. 8.	B
XII. Memorial C. Formánka	Praha-venkov – Slaný	4. 9.	A2
II. Majstrovstva Slovenska	Bratřislava – Bratřislava	3.–4. 9.	A2 B C
V. Jestičský pohár	Liberec – Mnich. Hraditč	4. 9. (11. 9.)	B
I. Hornický kahanec	Ostrava – Ostrava	11. 9. (18. 9.)	A2 B C
V. Podzámní	Karlovy Vary – Karlovy Vary	11. 9.	A2 C
XIV. Kamenné Zehrovice	Praha-venkov – Kamenné Zehrovice	11. 9.	B.
Mistrovství Českého rje	Hradec Králové – Jičín	18. 9.	A2 C
I. Věžná soutěž	Praha-venkov – Mladá Boleslav	25. 9.	C
Tatranská svahová	Kolice – Vysoké Tatry	25. 9.	A2
I. Věžná soutěž	Přelč – Rokycany	25. 9.	A2
XII. Memorial O. Macha	Hradec Králové – Dvř Králové	9. 10.	A2 B C

I. Věžná soutěž Praha-venkov – Kam. Zehrovice 16. 10. A2–A1

IV. Velká cena Práhy Praha město – Praha město 1. 11. C

RÍZENÝ KRUHOVÝ LET

Propagační závod	Karlovy Vary – Ostrov n. O.	8. 5.	rychl., akrob., T/R makety
I. Věžná soutěž Praha-venkov	Praha-venkov	8. 5.	
III. Pohár Osvobodenci	Jihlava – Jihlava	15. 5.	vlechný U-modely makety
II. Věžná soutěž Praha-venkov – Kladrno	Praha-venkov – Kladrno	15. 5.	
IV. Putovní pohár VCHZ	Pardubice – Pardubice	22. 5.	akrob., makety akrob., makety
Syntetizace	Prsoč – Přerov	22. 5.	
II. Cena Frerova	Prsoč – Přerov	29. 5.	A-M-T/R-combat makety – combat
I. Věžná soutěž	Brno – Hustopeče	12. 6.	
II. Cena Západočeských letků	K. Vary – Mariánské Lázně	19. 6.	R-T/R-combat
IV. Velká cena K. Vary	K. Vary – K. Vary	7. 8.	R-T/R-combat
II. Svitavská	Beno-Svitavy	14. 8.	vlechný U-modely
IX. Hieronymův memorial	Praha-venkov – Ml. Boleslav	28. 8.	rychl., akrob.,
III. Závod U-modelů	Olomouc-Proutňov	4. 9.	vlechný U-modely
VII. Cena Vysokých Jihlava – Třebíč	Jihlava – Třebíč	11. 9.	vlechný U-modely
IV. Memorial M. Šebely	Brno – Bilečice n. Svít.	18. 9.	makety
VI. Věžný závod	B. Bystrica – B. Bystrica	18. 9.	rychl., akrob.,
IV. O sířenou páčku	Brno – Tlňov	25. 9.	combat
V. Velká cena Práhy	Praha-město Praha-město	9. 10.	vlechný U-modely

RÁDIEM RÍZENÝ LET

III. Věžná soutěž	K. Vary – Chelč	8. 5.	vlechný kategorie
I. Věžná soutěž	Brno – Brno	19. 6.	vlechný kategorie
II. Mistrovstva Slovenska	Bratřislava – Bratřislava	3.–4. 9.	vlechný kategorie
V. Podzámní	K. Vary – K. Vary	11. 9.	jednoposelové

PRO POŘADÁNÍ A ÚČAST PLATÍ TYTO ZÁSAZY

1. Vlechný podniky musí být pořádný podle sportovních řádů FAI a Národních pravidel vydaných Ústřední sportovní komisí. 2. Na každém veřejném podniku musí být přítomen sportovní komisář. 3. Pořadatel je povinen rozestat podniky na podnik všem KV Svazarmu, ÚV Svazarmu a Slovenskému výboru Svazarmu nejznejně 6 týdnů před pořádáním. 4. Do kalendarie je možno doleženat zadat podniky, které budou zaslaný ÚV Svazarmu ke schválení nejznejně 9 týdnů před pořádáním. 5. Oficiální výsledky musí být zpracovány pořadatelem a zoslaný všem KV, ÚV a Slov. výb. Svazarmu nejznejně do 14 dnů. Výsledky musí být podporovány sportovní komisí a v osvědčení, štábu jeho průkazu. 6. Účastník přihláškou určuje pořadatel, nejznejně 7 dnů před pořádáním. Pořadatel může přimout přihlášku též před zahájením, je-li doložena dvojnásobným vkladem. Přihládky musí být písemné (výkres modelu se nezvytlá). 7. Společně s přihláškou je možno zaslat soutěvní vklad, který je stanoven takto: senioři (v čiměk roce dosáhnu 17 let a starší) 10.–Kčs, juniři (v čiměk roce dosáhnu 16 let a mladší) 5.–Kčs. K. Juniři musí být hodnoceni ve vlechných soutěžích odděleně nebo ve výsledcích zřetelně osvědčení poznamkou „junior“. 8. Láněni „proty“ může povolit pouze výjimečně a v láněných závřech dle sportovní komisář podniku. O povolení „proty“ láně písemně vyžádání organizace. 10. Termíny pořádání v období 2. 5.–3. 7., kdy se konají krajské, obšnské a Celostátní spartakiády, je nutno doředit.



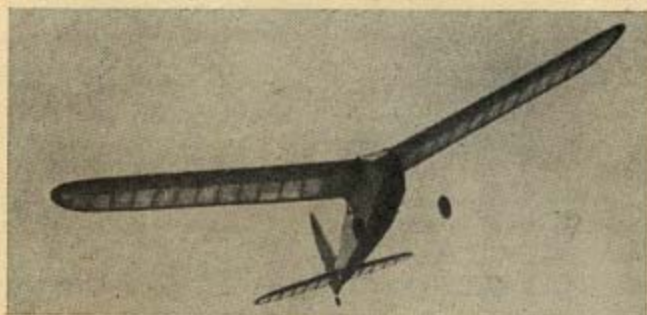
Námět
pro naše
amatéry:

POHON LÉTAJÍCÍCH MODELŮ ELEKTROMOTOREM

Do nedávna vykládali modelářští instruktoři svým žákům, že pro pohon létajících modelů nelze použít elektromotoru, jednak pro velkou váhu elektrických zdrojů, jednak pro malou účinnost elektromotorů malých rozměrů. Vývoj elektrotechniky a zejména vývoj lehkých a výkonových zdrojů proudu však pokročil v současné době natolik, že pohon létajících modelů miniaturními elektromotory se podařilo vyřešit.

Puší jsme již o tom, že speciální elektromotory pro tento účel se objevily jako sériové výrobky měděno současně v NSR a v Japonsku. V prosincových číslech zahraničních odborných časopisů byly o novém způsobu pohonu podrobněji údaje, kter. jsme zpracovali do následujícího článku.

Jistě i u nás se najdou vášniví zájemci s potřebnou kvalifikací pro vývoj podobného motoru, který by potřebovali jak letuční modeláři začátečníci i radiisté, tak modeláři lodní. Neměly by k tomu mlčet ani národní podniky Bateria ve Slaném (zdroje) a Igla v C. Budějovicích (miniaturní elektromotorky).



Obr. 1. První létající model s elektromotorem, který postavil modelář Taplín.



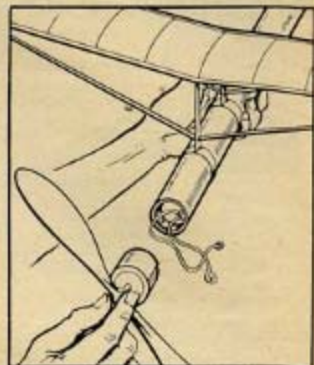
Obr. 2. Dva ze tří vyráběných typů elektromotorků Mikromax. Vpředu knoflíkový akumulátor.

Obr. 3. Konstruktor F. Miličky s ovládným modelem Elektroflug FM 248.



Podle anglických údajů jako první s elektrickým pohonem létal už před dvěma lety rádiem řízený model známého britského modeláře H. J. Taplina. Konstrukce tehdy v modelu „Radio Queen“ nahradil původní detonací motor E. D. 2,5 cm³ vřazeným leteckým elektromotorem na 24 V a jako zdroj použil baterie z 20 miniaturních stříbrozinkových akumulátorů Vanner H 105. Model o rozpětí 2300 mm a letové váze 3600 g (viz obr. 1) však nebyl ničím mimořádným. Tak tak se udržel ve vzduchu a při plně nabířené akumulátorech dosáhl v nejlepší případě výšky vrat hangáru. Napětí přetížených akumulátorů rychle klesalo.

V NSR se vývojem elektrického pohonu pro volně létající modely zabývá asi 15 let Fred Miličky, modelářský konstruktér u firmy Graupner v Kirchheim-Teck. Výsledkem vývoje je elektromotorek „Mikromax“ (viz obr. 2), nyní sériově vyráběný uvedenou firmou. Mikromax váží 25,5 g, má průměr 20 mm, délku 22 mm a při napětí 3 V točí nezatižený 20 000 ot/min. Přímou v motoru je zabudován

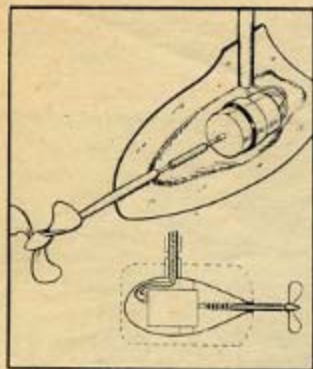


Obr. 4. U modelu Elektroflug FM 251 se pohoná jednotka jednoduše zasazuje do předku trupu. Vodiče vedou k akumulátoru v těžišti modelu.

převod do pomalu (podobně jako u motorů automobilových stíračů). Mikromax se vyrábí se třemi převody, a to 3,9 : 1, 15 : 1 a 59 : 1. Převod 15 : 1 je vhodný při použití motoru Mikromax pro pohon modelů, kdežto převodu 59 : 1 se používá u motoru, který je základem servomotoru pro rádiem řízené modely (tentto servomotoré firma Graupner již také vyrábí sériově). Jako servomotoré je Mikromax vhodný mimo jiné i tím, že se rozbíhá již při napětí 0,5 V, čímž velmi usnadňuje řešení plně transistorového přijímače bez relé.

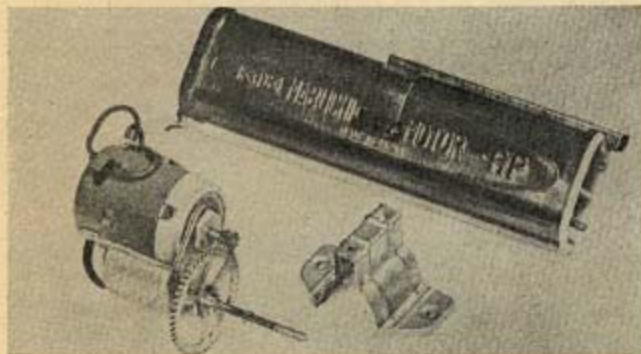
Vysoké účinnosti elektromotorku Mikromax se docílí použitím konstrukčních prvků o velké účinnosti. Lamely komutátoru jsou ze stříbrné slitiny a kartáčky ze zlatého drátu. Tím se docílí minimálních přechodových odporů pohyblivých kontaktů.

Již při prvních pokusech s modelem na elektromotor dosáhl Miličky pětiminuto-



Obr. 5. Elektromotor Mikromax lze snadno zamontovat do vodotěsné místičky v horní části modelu lože.

vých částí a model mu ulétí. Později pokusné modely nazval konstruktér „Elektroflug“. Model Elektroflug FM 251 se ztratil z dohledu po 22 minutách letu a u modelu Elektroflug FM 248, sledova-



Obr. 6. Japonský elektromotor AP 35 s baterií a motorovým ložem.

ného sportovním letadlem, byla naměřena doba letu 23 minut po motorovém letu v délce necelých 2 minut.

Model Elektroflug FM 248 (viz obr. 3) je jednoduchý kabínový hornoplošník, podobný modelu na gumu. Rozpětí 780 mm, délka 620 mm, letová váha 130 g. Z váhy připadá asi 80 g na motor a zdroj (dva akumulátory Magnatex 2 V v sérii – zřejmě knoflíkové nízká-kadmiové). Plocha křídla je 8,9 dm², vodovorné ocasní plochy 2,6 dm², tudíž plošné zatížení na celkovou plochu 11,3 g/dm². Vrtule, odpovídající řešení vrtulí pro modely na gumu, má průměr 350 mm. Vrtule točí asi 700 ot/mín. a je poháněna prodlouženým hřídelem motoru. Motor je umístěn v trupu pod křídlem, akumulátor za ním.

Model Elektroflug FM 251 má letovou váhu buď 150 g při použití baterie 6 V nebo 127,5 g při použití baterie 4 V. Z těchto údajů plyne, že váha akumulátoru je asi 22,5 g. Křídlo s profilem o velké křivosti váží 15 g, má rozpětí 900 mm a hloubku 143 mm. Plocha vodovorné ocasní plochy činí 29 % plochy křídla. Celková plo-

cha modelu je 16 dm², tudíž zatížení 9,4 g/dm², resp. 8 g/dm². Je tedy pochopitelné, že s vrtulí ø 350 mm jsou výkony modelu velmi dobré. Model je však jako vysokokřídový vyztužený jednoplošník s trubkovým trupem. Motorček je vsunut do přídě trupu (viz obr. 4), odkud jsou vyvedeny vodiče, takže je velmi snadno demontovatelný.

Motorček se prozatím hlavně prodává jako součást proporcionálního servosystému pro řízení řízené modely a hojně se exportuje. (Pro informaci našich amatérských konstruktérů uvádíme cenu ve V. Británii: 2 libry 2 šil., tj. asi 42 Kčs podle ofic. kursu.)

Japonský elektromotor „TKK Mabuchi AP 35“ (viz obr. 6) je poněkud větší než Mikromax a tudíž i těžší. Má vnější převod do poměru 7,5 : 1, nylonový vrtulový kužel a je vybaven vřpné řemením jednoduchým volnoběhem vrtule. Velké kolo převodu je do záběru s pastorkem na hřídeli motoru tlačeno slabou pružinou. Po zastavení motoru odpor vrtule přemůže sílu pružiny, velké kolo vyjde ze záběru pastorku a vrtule se i s ním volně protáhne. Motorček AP 35 se dodává s pouzdem na čtyři normální tužkové baterie zapojené do série (tj. 6 V). Pouzdro

MODELÝ HLÍDAJÍ POČASÍ

(is) Podle zprávy francouzského leteckého časopisu *Les Ailes* používají sovětské meteorologické rádiové řízené modely jako meteorologické sondy. Modely mají rozpětí 1,75 m, délku 1,5 m a jsou poháněny motorem o obsahu 10 cm³ a výkonosti 0,5 h. Letají ve výškách do 500 m a jsou plně v dosahu řízení v akčním poloměru 5 až 7 km.

Na palubě modelu-sondy jsou registrační přístroje pro měření teploty, barometrického tlaku a vlhkosti vzduchu. Modely umožňují přesně měřit směr vzdušných proudů, výšku základny mraků a jiné.

ZLEPŠÍ SVĚTOVÝ REKORD!

(is) Britští modeláři Ch. Dance a W. Skeels se intenzivně připravují na překonání dálkové rekordů rádiově řízeného modelu. K pokusům postavili model o rozpětí 1,8 m, poháněný motorem Mc Coy 29 a opatřený přetlakovou nádrží na 455 g paliva. Tlak do nádrže je dodáván z karteru motoru (viz „Plymlá dodávka paliva“ v LM 12/59, str. 284 – pozn. red.). Řízení modelu i palivovou instalaci si vytvořili oba modeláři sami, přičemž mimořádnou pozornost věnovali tvorbě nádrže.

První úspěšný dálkový let s tímto modelem uskutečnil let v říjnu na vzdálenost 16,8 km, kterou model ulétl za 20 minut, čili přeletovou rychlostí asi 50 km za hodinu. Model přeletl 10 min. po přeletu na letišti Gravesend ve vzdálenosti 6 m od auta, z kterého byl během přeletu řízen. Jednobanářová řídicí souprava pracovala při přeletu dobře a model byl neustále řízen v dohledu i když doprovodný vůz byl několikrát zdržen signály na křižovatkách a provozem na silnici. Kompaniání vybavoval síce dovoloval potlačení modelu, avšak nikoli dosti účinně. Model přes potlačování dosáhl výšky asi 450 m, takže bylo nutno udlát asi deset spirálních sestupů.

NOVÝ MAĎARSKÝ SÉRIOVÝ MOTOR

(sch) Podle zahraničních zpráv připravil známý maďarský modelář a současný konstruktér motorů G. Krizsna do sériové výroby motor „Rehord 2,5“. Nový typ je odvozen ze speciálního motoru Moki (z maď. *vývozného střediska*) pro teamové závody. „Rehord 2,5“ má pěkný vzhled a je prý velmi kvalitně vyráběn. Je to detonační motor normální koncepce s kluznými ložisky a s 360° handly. Ačkoli je těsně spíše z hlediska sériové výroby než součástí výkonnosti, dosahuje se stejnými vrtulami pouze asi o 1000 ot/mín. méně, než známé anglické motory Oliver Tiger, které patří k nejužitečnějším v závodních teamů.

na baterie je na jednom konci opatřeno jednoduchým pákovým vypínačem, kterého je současně vřpné použito jako časovače, omezující dobu chodu motoru. Na hřídel páčkového vypínače se zavěsí gumíčka, upevněná svým druhým koncem na druhém konci pouzdra. Gumíčka se podléhá doutnákem, obdobně jako je to běžné u determalisátorů. Přepálením gumíčky se vypínač vypne a motorček se zastaví.

Motorček AP 35 má větší počet otáček než Mikromax a doporučuje se pro něj použít vrtule o průměru nejvýše asi 23 cm. Vzhledem k tomu a vzhledem k vyšší váze jak motoru, tak zdroji, vyžadují modely s motorkem AP 35 větší rozpětí – asi 1000 mm. Nejvhodnější plocha křídla je pak asi 15 dm².

Pro motorček AP 35 firma TKK Mabuchi vyrábí sériové jednoduchý tyčkový model TK-1 s oboustranně potaženým profilem. Japonský motorček AP 35 je levnější než německý. (Včetně motorového lože, upevňovacích šroubů, bateriového pouzdra, nosiče pouzdra, doutnáků, gumí-

ček na vypínač a nylonového vrtulového kužele se prodává v zahraničí za 2,49 dolarů, tj. asi 18,50 Kčs podle úředního kursu.)

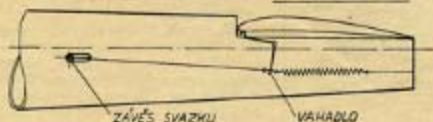
Upozorňujeme znovu čtenáře, kteří to snad v textu přehlédli, že popsané elektromotory pro pohon modelů nejsou u nás v prodeji.

Zpracoval inž. J. SCHINDLER, použitá literatura: *Aeromodeller, Model Aircraft, Model Airplane News* (obrázky)

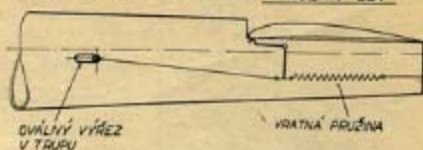
MALÁ MECHANIZACE pro Wakefield

(čik) Změna úhlu seřízení během letu není výsadou motorových modelů. Reprezentant NSR v kat. Wakefield H. Stilling u svého modelu na mistrovství světa 1959 použil zařízení, jehož funkce je zřejmá z připojených obrázků. Zařízení je jednoduché a funkčně

STAV PŘI NATAČENÉM SVAZKU - MOTOROVÝ LET



STAV PO VYTOČENÍ SVAZKU - KLOUZAVÝ LET



spolehlivé. Síla vratné pružiny se seřídí tak, aby pružina byla schopna zatáhnout zpět vytočený volný svazek.

Ačkoliv je to zlepšení sympatické, nezdá se účelné montovat zařízení na modely s gumovým svazkem, které nejsou „přemotorované“. U modelů se silnými svazky může mít svůj význam v tom, že usnadní seřízení letu, zejména na počátku po startu.

NEJLEPŠÍ NĚMECKÉ MODELY NA GUMU



HANS
NEELMEIJER

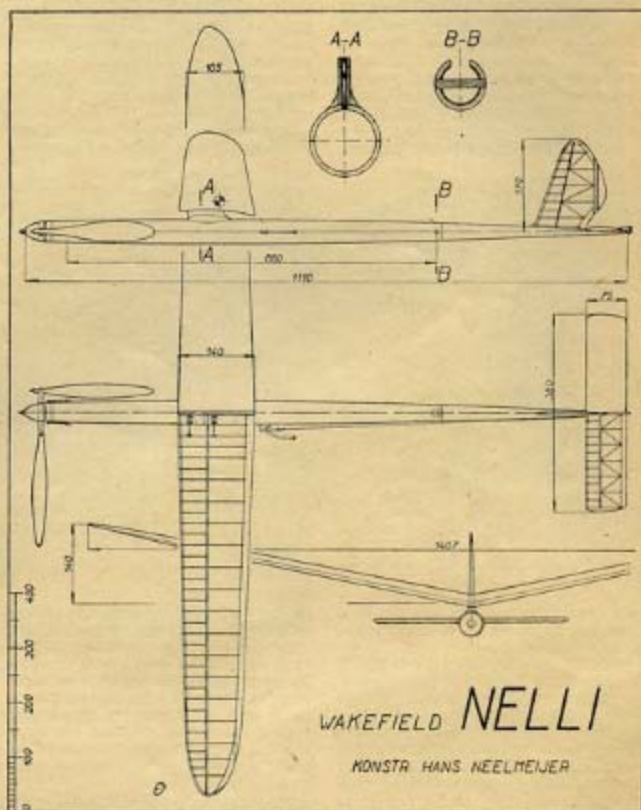
z NDR patří v posledních letech mezi nejlepší sportovce na světě v kategorii Wakefield. Nebýt diskriminace, která zabraňuje NDR stát se členem FAI, pravděpodobně by Neelmeijer připojil k svému titulu přeborníka NDR i mezinárodní úspěchy.



Spolu se zaslaným plánem svého nejlepšího modelu „Nelli“ nám německý soudruh napsal:

Po léta jsem Valím odběratelům, především neznámým jedině české slovo s výjimkou několika odborných výrazů, kterým jsem porozuměl z Vašich výkřelů...

... Model Nelli, s nímž chci čs. modeláře seznámit, zvítězil na přeboru NDR 1959 v Magdeburgu devíti maximy¹⁾ a jedním startem 133", tj. součtem 1753 vt. a 1800 vt. možných. Několik techn. dat: plocha křídla 16,1 + výškovky 2,7 = celkem 18,8 dm²; profil křídla B-7406 f, profil výškovky Sámama (oba připojery 1:1); úhel seřízení: křídlo + 4°, výškovka + 0,5°. Svazek z 12 pášků gumy Pirelli o délce 680 mm natažen na 620-640 otoček a pracuje s vrtulí



WAKEFIELD NELLI

KONSTR. HANS NEELMEIJER

o 500/740 mm asi 65 vt. Letová váha modelu je 237 g.

O sobě snad mohu ještě říci, že pracuji v letechém modelářství 33 let a v poslední

době jsem získal pětkrát titul přeborníka. Někteří čs. modeláři jsou velmi osobními přáteli.

Vatemu hraběm časopisu přeji všechno nejlepší a již se opět těším na příští číslo.

Profily modelu Nelli 1:1

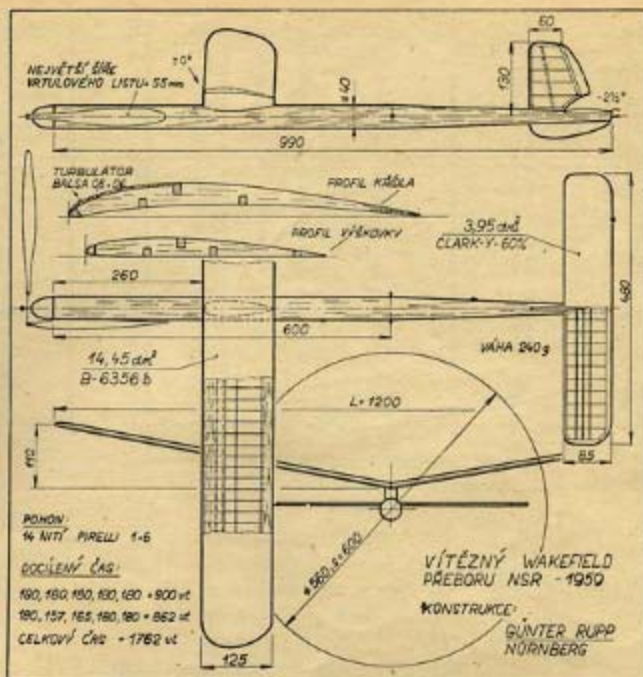
Hans Neelmeijer

ačkoli mladý, je z nejznámějších modelářů NSR, člen reprezentačního družstva kategorie Wakefield na mistrovství světa 1959



i přeborník NSR. Při přeboru z. 1959²⁾ zvítězil Rupp v prvních pěti kolech absolutním maximem 900 vt. a druhý den v dalších pěti kolech obsadil druhé místo časem 862 vt. Celkem tedy dosáhl 1762 vt. Jeho celobalsový model je jednoduché, pokrokové a účelné konstrukce. Kulový trup je čistá skřepina ze dvou vrstev balsy o tloušťce 0,6 mm (celkem 1,2 mm stěna),

¹⁻²⁾ V NDR a NSR stejně jako v řadě dalších zemí se na hlavních soutěžích hodnotí 10 startů ve dvou kolech po pěti, aby výsledky byly spravedlivější.



diagonálně lepených na zářivkové trubici. Bezpečně odolá prašknutí svazku. Křídlo o stejné hloubce má 3 tenké nosníky, dutou odtokovou lištu ze dvou prvků 0,6 mm

a tuhou potah nosové části profilu z balsy 0,6 mm. Půlené křídlo je spojeno duralovou spojkou, okrajová žebra jsou na spodní straně „polutlučena“.

Vladimír HÁJEK



Křídlo a výškovka. Žebra vyrobíme „rašplovou“ interpolací. Proto jsou v plánu zakřeslena jen krajní žebra, která jsou vlastně šablony, mezi nimiž opracováváme ostatní žebra. Odtoková lišta není zbroušena z pevnostních důvodů do hrany, jak je obvyklé. Zbroušíme ji jen mírně před zalepením do konstrukce křídla (na výškovce není zbroušována vůbec). Náběžné lišty zbroušujeme až po zalpení – dodržíme tak snadnější tvar profilu. Nesmíme zapomenout na důkladné vyplnění nosníků balsovými výplněmi po celém roz-

Kašpárek

VÍTĚZNÝ MOTOROVÝ MODEL Z MISTROVSTVÍ EVROPY 1959

Tento model by správně měl nést označení „Raketa 8“, protože koncept i stavbou patří do známé rodiny Raket. Jméno Kašpárek dostal od modelářů pro hostování potah.

Navrhoval jsem jej již po zkušenostech z mechanismy na ovládací úhel setžení. Chtěl jsem model jednodušší, jednodušší a spolehlivější a pomalu stárnoucí. Z plánu je vidět, že konstrukce je prostá a až na několik detailů dnes už u motorových modelů obvyklá.

pět. „Ucho“ křídla stavíme odděleně od středních částí. Po úplném dokončení obou dílů, vylepení diagonál, vybrusnění atp., přilepíme důkladně přelapáním spoj silonovou látkou „ucho“ pod správným úhlem ke střední části.

Trup je stavěn trochu neobvyklým způsobem – na pomocné tyčce. Přepážky vyrobíme opět „rašplovou“ interpolací (mezi šablony P4S a P19S z překližky 1,5 mm tlusté stáhneme příslušný počet balsových prvků a rašpi a nožem je opracujeme do příslušného tvaru, včetně zařízeň pro podélníky a středního výřezu). Podle balsové přepážky P4 si vyrobíme ještě překlízkovou kopii pro zpevnění motorového lože. Nyní všechny přepážky navlečeme středním výřezem na tyčku z tvrdého dřeva 10 x 12 mm (nebo pod.), upravíme rozteče a vlepieme podélníky 6 x 6 mm. Po upravení původní čtver-

cového průřezu podélníků (aby zapadly do tvaru přepážek – viz řez A-A) potáhne trup zesoda balsou.

Po dokonalejším zaschnutí vytáhneme tyčku, přilepíme směrovku, instalujeme všechny mechanismy a uvedeme je do chodu. Dá to trochu práce najít správné síly všech pružinek a správné délky všech táhel. Podrobnější popis mechanismy naleznete v článku „Ovládací mechanismy motorových modelů“ v LM 10/1959. Teprve potom dokončíme balsový potah trupu. Přední část potáhne překližkou 0,8 mm. Pylon („krk“) lepieme až na překližku před dokončením modelu (po potažení a nalakování křídla a výškovky) a to tak, aby těžší souhlasilo přesně s kótovanou polohou. Na vzdálenosti pylonu od první přepážky

(Dokončení na straně 14)



OSVĚDČENÝ VĚTROŇ A-2 „ARNOS“

R. MIL., okresní model. klub, Jablonec n. N.



trupu tolik neželí (v rozmezí 3-4 cm). Dbáme na zachování kolmosti křídla a výškovky ke trupu.

Potah. Střední křídla a spodní část výškovky jsou potaženy silným papírem Modelspan, „ucha“ křídla a vrchní část výškovky slabým. Barvy volíme živé, křiklavé v divoké kombinaci, model je pak dobře vidět ve vzduchu i na zemi a snadno jej rozeznáme od cílů. Trup je celý potažen (vyjma směrovky a zadní část shora) silonovou tkaninou. Je výhodné lepit silon bílou lepicí pastou a po zaschnutí teprve lakovat – zametá se tak tvoření velmi nepřijemných varhánků a bublin na tkanině. (Viz „Hrst zkušenosti z dílny“ v LM 12/59 – pozn. red.)

Celý model lakujeme celonovým lakem až do lesku. Proces lakování a schnutí nosných ploch mi trvá vždy více než měsíc.

Motor. Na svém modelu jsem používal jen motoru MVS 2,5 D, na který jsem též řadil vrutli. Vrutle na výkres se však hodí pouze pro výborný motor. Když motor z jakýchkoli příčin netočí, je výhodnější použít vrutle a širším listem a větším stoupáním ($h = 125$ až 135 mm).

Dovážení. Model musí vyjít lehčí než je předepsaných 750 g. Na prototypu je v těžišti 170 g olova. Toto soustředění váhy je výhodné pro zlepšení dynamické stability.

Zalétávání. Model je zalétán „vpravo – vpravo“. Směrovka je při motorovém letu rovná, při klouzavém podle potřeby vychýlena vpravo. Motor není vyosen do stran. Potlačení není kritické a je zakresleno v plánu. Geometrické zkroucení křídla: levé ucho záporný úhel („negativ“) asi $1,5^\circ$, levý střed rovný, pravý střed kladný úhel („pozitiv“) asi $0,5$ až $1,0^\circ$, pravé ucho rovné. Správné postavení model bude stabilní a bude dobře stoupat i při nepřilhl přesném seřízení.

Odpověď na všetečnou otázku „kolik model létá“ je obtížná, když to sám bezpečně nevíš. Po dobrém zalétání je to něco přes 4 minuty.

Poznámka. Myslím – ačkoli jsem to nezkoušel – že model by byl vhodný též pro létání bez měnitelného úhlu seřízení (profily, rozměry). Úhel seřízení by pak měl být asi 2 až $2,5^\circ$, těžiště posunuto patřičně dozadu a větší (vyšší) směrovka.

VÝKRES MODELU „KASPÁREK“

Modelářům, kteří chtějí stavět model dříve než bude výkres k dostání v modelářských prodejních, dá redakce zhotovit a zašle poštu planografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Kopie stojí 3,50 Kčs včetně poštovného. Piště předem poštovní poukážkou typu „C“ na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Vytváření trvá nejméně 14 dnů. – Objednávky výkresu „KASPÁREK“ přijímáme pouze do 31. ledna 1960. Později došle NEVYŘÍDÍME!

VĚTROŇ „ARNOS“ jsem navrhl jako výkonnou A-2 výhradně z tuzemského materiálu. Dva kusy jsou postaveni již v r. 1957 a na veřejných soutěžích jsme s nimi získali 2 první, 1 druhé a 2 osmé místa.

Model je velmi stabilní jak ve vzduchu, tak v letu, díky vhodnému sládku vzepětí ze směrými a bočními plochami. Těžiště modelu je asi v 55 % hloubky křídla.

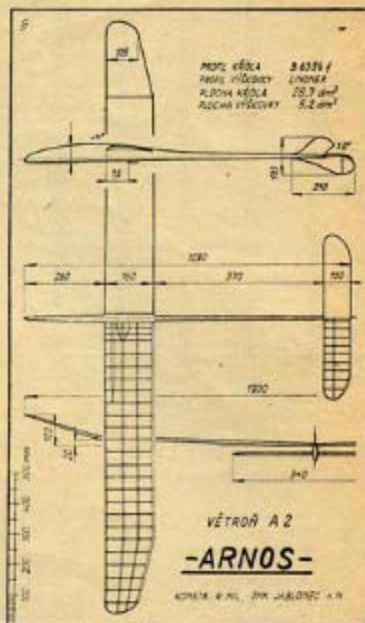
TRUP sestává ze dvou smrkových listů 4×8 , klínovitě zkroucených v části za křídlem na 4×4 a potažených z obou stran lipoovým prkénkem tl. 2–4 mm. Startovací háček je střední, sřazčený s ovládnutím směrovky.

KŘÍDLO dělá se a nasouvá se duralový jazyk je velmi odolný proti ohybu. Materiál: nábožná lišta 5×2 , dřev. lišty 2×5 hlavně nosníku, pomocný nosník 2×2 a proti ohybu zesilující nosník 5×10 ve střední části křídla jsou ze smrku. Žebra jsou z překližky 1–0,8 mm, oblouky a pětáku nebo z bambusu.

VÝŠKOVKA. Nábožná lišta 2×5 , hlavní nosník 5×2 , odřoková lišta 10×2 ze smrku.

POTAH. Křídlo – Kablo II, výškovka – Kablo I nebo hedvábný papír. Po vypnutí vodou lakovinou několikrát celonovým vypínacím lakem a po důkladném zaschnutí ještě hustším bezbarvým nitrolakem.

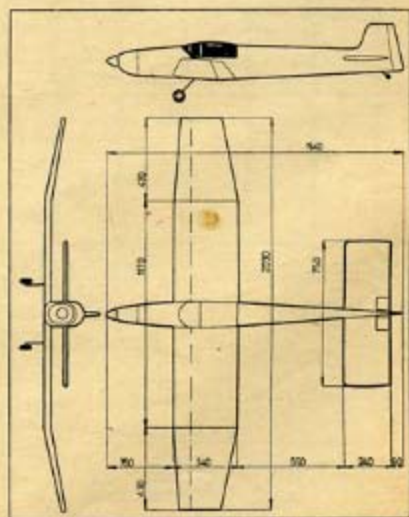
ZALÉTÁVÁNÍ je běžné, jak bylo v LM častokrát podrobně popsáno.



2 x 145 km/hod = MEZINÁRODNÍ REKORD

V minulém čísle jsme psali, že Belgičan J. P. Gobeaux překonal s rádiem řízeným modelem rychlostní rekord, který také předtím sám držel. Gobeauxův model musel proletět během 1/2 hodiny bázi 100 m ve dvou směrech – po a proti větru. Jak známo, byla při tom naměřena průměrná rychlost 145 km/h, což bylo už naprosto jako nový mezinárodní rekord.

Rekordní model vidíte v hlavních rysech na výkresu. Mimo to byla uveřejněna ještě některá data: celková nosná plocha 62 dm²; vodorovná ocasní plocha 18,3 dm²; výškové kormidlo 0,88 dm²; svislá ocasní plocha 5 dm²; směrové kormidlo 1 dm²; letová váha u modelu 3400 g.





MAKETY LÉTAJÍCÍ NEBO DO VITRINY?

Pro LM napsal mistr sportu R. Čížek

S upoutanými maketami na Celostátní soutěži 1959 mohl být sotva někdo spokojen. Málo soutěžících, žádní ze Slovenska, kde mají makety již po léta úroveň, a značné nedostatky u maket předvedených.

Zastával jsem při CMS funkci komisaře a pokusím se shrnout příčiny nedostatků a naznačit co dělat, jak jsem o tom hovořil s každým, kdo měl k maketám co říci.

Upoutané makety jsou náročné a příčin úspěchu nebo neúspěchu je mnoho. Začneme materiálem: Hlavní brzda rozvoje z minulých let – vhodné a kvalitní motory – je částečně odstraněna střírovým motorem MVVS 2,5 D. Je to dobrá pohonná jednotka pro menší makety (rozumně se přes 20 dm² plochy). Chybí dosud větší motor typu MVVS 5,6 cm³. Vitavan 5 cm³ není to pravé, co potřebujeme.

Se stavebním materiálem to není slavné. Balsy je málo, ale horší je, že ji není čím nahradit, když dosud chybí slibovaná překližka 0,4–0,6 mm. Také kvalita laků pro povrchovou úpravu je chabá! To všechno konečně každý maketař zná, pomáhá si jak umí a doufá, že to ví i Obchod DSZ a pracuje k zlepšení.

Kam v neděli 17. ledna ve 20 hodin? ●●● Všichni na
**VELKOU LETECKOU ESTRÁDU
KŘÍDEL VLASTI,**

kteřá bude v Ústředním domě kultury v Praze 12.

V hadači o ceny vystoupí nejlepší svazarmovští piloti, psarařtisté i konstruktéři a dobrovolníci z řad návštěvníků.

Podívejme se trochu na létání s maketami, kde je zlepšení třeba jako soti a je to plně v naší moci: Praxe v létání je stále malá, modeláři nemají model „v ruce“, chybí jistota ovládní. Tomu je úměrná i jakost letových obrát, které při soutěži maket hodnotíme. – Kde hledat chyby?

Zásadní a často opakující se chybu je nepoměr veličin, přímo na sobě závislých. Jde o průměr a stoupání vrtele, výkonnost motoru, rychlost letu. K tomu přistupují velikost modelu a specifické zatížení jako téměř rovnocenné složky. Vysokým specifickým zatížením se snižuje manévrovací schopnost. Ne všechny modely na CMS 1959 měly těžiště na správném místě – a to je abeceda létání s upoutanými modely!

Ovládní otáček motoru za letu se dosud málo užívá. Jsou ještě jiné možnosti než 3. řídící drát, který zvyšuje odpor. Možno použít např. elektromotorku. Taháním nebo „chozením“ se mnoho nedocílí. Start modelu 2–3 m dlouhý není předpisový tím spíše, když model po dokončení není ve výši ramen, ale 5–8 m vysoko.

Vinu na uvedených nedostatcích pilotáže mají částečně i dosavadní propozice. Bodové ohodnocení za stavbu makety a za let je téměř rovnocenné. Požadavky na let makety jsou nízké, což svádí k pohodlnosti.

Z připomínek soutěžících na CMS 1959 vychází así toto: Jeden by chtěl s maketou létat úměrně k letovým schopnostem skutečného letadla – vzoru, druhý pouze okruhy, házet bombou, křítit motor, přistávat na cíl, třetí úplnou akrobacii. Není ovšem možné rozdělit modely do tolika skupin a najít „spokojného jmenovatele“ pro hodnocení tak odlišných prvků.

Soudím, že je na čase a potřebné dosavadní pravidla pro makety doplnit pro rok 1960 podle následujících hledisek:

a) z propagačních důvodů a pro usnadnění startu a přistání i na horších terénech dávat přednost větším modelům.

b) Bohatším výběrem jednotné letové klasifikace a nadhodnocením vícmotorových a stavebně obtížných modelů dát jim možnost bodového vyrovnání proti jednoduchým obratným modelům.

c) Poměr bodů získaných za stavbu, shodnost se vzorem a za letovou schopnost upravit ve prospěch létání nejméně 1 : 2.

d) Urychlit průběh soutěže (tj. zkrátit pracovní čas na start a omezit dlouhé nebudované létání).

e) Zpřesnit bodování při ohodnocení stavební shodnosti se vzorem.

Navrhované změny v pravidlech pro makety na rok 1960 dostala k projednání koncem r. 1959 leteckomodelářská sekce ÚV Svazarmu. Lze očekávat, že budou-li změny schváleny, četné modeláře to uspokojí a mnohé zase nikoliv. To už patří k charakteru této kategorie, na níž se každý dívá především podle modelu, který má nebo chce stavět. I když je nemožné plně vyhovět všem, je nutné zdokonalení pravidel vyhovět většině a přitom zajistit jak technický pokrok, tak zvyšovat náročnost.

Také pořadatelé soutěží by neměli makety „odhývat“ jako dosud. Vždyť např. soudruzi v Bilovcích n. Svět. ukázali, že i soutěž jen pro makety může být hodnotným sportovním podnikem.



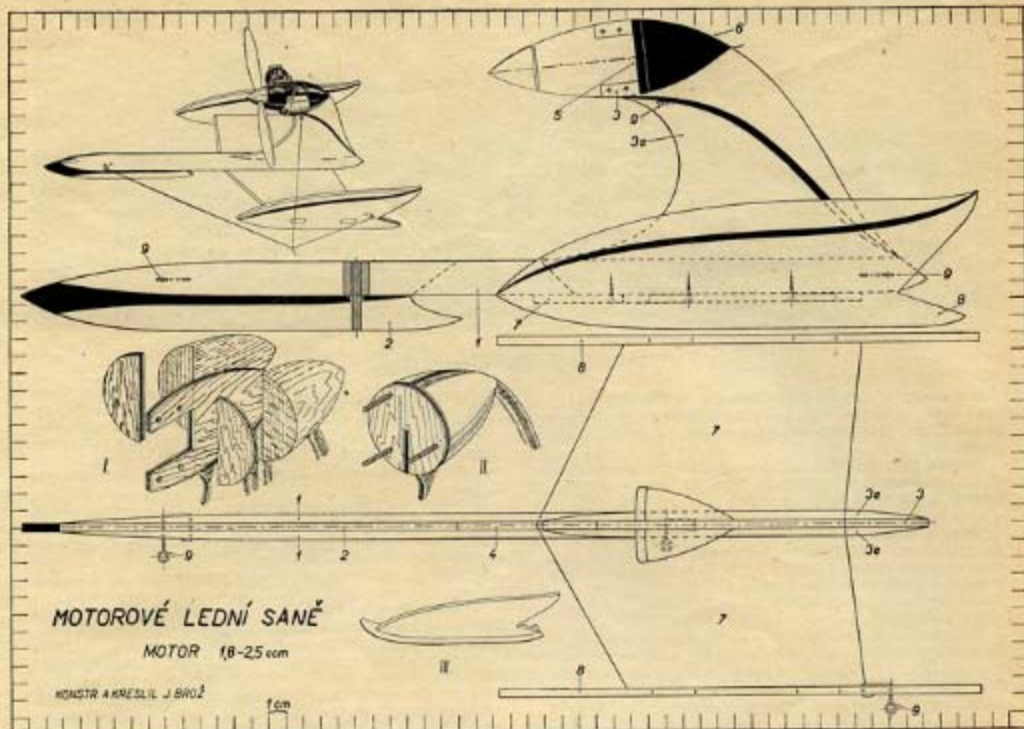
MISTROVSTVÍ POLSKA 1959
PRO U-MODELY

(sm) Loňské mistrovství Polska pro upoutané modely rychlostní a akrobatické se konalo ve Varšavě za účasti 23 modelářů z celé země.

Nejvyšší rychlosti ve třídě do 2,5 cm³ dosáhl A. Rachwał – 152,5 km/h. Druhé a třetí místo obsadili inž. H. Bazylewicz a S. Skotniczy, oba přesně stejnou rychlostí 145,7 km/h.

S. Kujawa zvítězil počtem 940 bodů v akrobacii s modelem, který vidíte na obrázku. Další byli A. Labedzki s 919 b. a R. Krusiec s 849 b.

Pro LM A. Koniakowski, Zabrze



Udělejte si na kluziště MOTOROVÉ LEDNÍ SANĚ

Je to model i pro úplné začátečníky. Postačí několik prkének, acetonové lepidlo, lupenková píle, ostrý nůž, zručné ruce a za tři večery máte model hotový.

ROZPISKA SOUČÁSTÍ

- | | | | | |
|-------|------------------|--------|----------------|-----------------|
| 1 | Páteř | 2 ks | smrk | 5 × 20 × 500 mm |
| 2 | Přední kluznice | 1 ks | překlíčka 5 mm | |
| 3, 3a | Konsola | 1+2 ks | překlíčka 5 mm | |
| 4 | Vložka | 1 ks | smrk 5 × 20 mm | |
| 5 | Přepážka gondoly | 2 ks | překlíčka 5 mm | |
| 6 | Gondola | 2 ks | smrk, lípa | 20 × 45 × 55 mm |

POSTUP PRÁCE

Z překlíčky tloušťky 5 mm vyřežeme přední kluznici 2 a motorovou konsolu 3, která je současně motorovým ložem a postranicí konsoly 3a. Přední kluznici 2, tvořenou dvěma smrkovými hranoly 5 krát 20 mm. Mezeru mezi kluznicí a konsolou vyplníme vložkou 4 ze zbytku hranoly

5 × 20 mm. Po slepení těchto součástí zůstane motorovou konsolou postranicemi 3a z překlíčky 5 mm.

Po zaschnutí hotového trupu zaprofilujeme motorovou konsolu a obrousíme celý trup skelným papírem. Potom vyřežeme zadní kluznici 8 a podlahu 7 z překlíčky 5 mm. Podlaha má po stranách vyřezány dva čepy, jež jsou vlepeny do vyřezaných otvorů v kluznicích. Čelek je pak přišroubován třemi šrouby do dřeva pod motorovou konsolou.

Zbývá již jen upevnit upínací oka 9 a saně jsou hotové. Jste-li zručnější, můžete si ještě udělat motorovou gondolu tvořenou přepážkou 5 a smrkovými hranoly 6, vhodné zaprofilovanými do kapkovitého tvaru. Motor můžete zakrýt krytem kasilovaným z vrstveného papíru.

Na plánu je motorová konsola kreslená pro motor Start 1,8 cm³, montovaný v ležaté poloze. Nádrž je umístěna na protilehlé straně. Sestavu motorové gondoly pro motor s postranními patkami vyznačuje detail I. Gondola pro motor s přírubovými patkami je na detailu II.

S motorovými saněmi si nejlépe zajezdíte na ledě. **Pozor při tom, abyste nikoho neporanili – saně jsou nebezpečně rychle a masivní!** Kdo chce jezdit na sněhu, musí opatřit kluznice lyžemi z překlíčky nebo plastické hmoty tl. 1,5 mm, jak ukazuje detail III.

Saně jezdí upoutané v kruhu. K upoutávacímu drátu jsou připevněny „váhou“ ze tří drátů. Rozvidlení „váhy“ je takové, aby osa upoutávacího drátu procházela těžištěm modelu.

Zpracoval Jar. BROŽ, Praha

OBCHODNÍ NOVINKY

(je) Ustřednímu modelářskému skladu Obchodu drobným spotřebním zbožím v Praze 12, Sarajevská 27, tel. 531-41 se podařilo zajistit některé nové druhy nejvíce žádaného modelářského materiálu. V době uzávěrky tohoto čísla byly objednávky většinou již potězeny a jakmile materiál dojde a bude schválena maloobchodní cena, bude expedován modelářským prodáváním (pohod si jej objednat). Bude jej též dodávat zásiłková služba pražského prodejny.

● **SKLENĚNÁ TKANINA** a polyesterová pryskyřice k zhotovení sklených laminátů (podrobný návod byl v LM 8, 9, 10/59) bude ke koupě pro modelářské účely (tkanina bude v několika druzích).

● „MIKELANTA“ je obchodní název plynoskladnosti nádrží speciálního anglického potahového papíru Modellspan. Mikelanta je vláknitý bílý papír tovární výroby, v rolích šířky 40 cm (vzáhna po délce pásu), vhodný pro potah vtrouh, motorových a upoutávacích modelů. (Je již na skladě.)

● Vyhledává se o dodávky zbytků kvalitní topolevé dřevy.

● **DENTACRYL** – plastická hmota pro amatérské zhotovování drobných doplňků odličiváním je již v prodejnách.

● **PROZATÍMNÍ GENIK** hlavních modelářských potřeb vám zašle modelářský sklad na požádání za úhradu poštovního.



● *Nejde o pozoruhodný model, ale spíše o pozoruhodného modeláře. Ono totiž F. Škardovi už dávno není dvacet (je mu přibližně 63 let), ale přitom s mladistvým elánem vede v Plzni-Boleci leteckomodelářský kroužek. A ne špatně! Soutěží o tom sto procentě docházka šestnácti zájemců na pravidelné středeční schůzky.*

Kroužek pracuje k plné spokojenosti ředitele školy i instruktora. A instruktora pracuje zase s elánem a láskou, která mnohým mladým modelářským instruktorům chybí.



V OKRESE ŠUMPERK MYSLÍ NA BUDOUCNOST

(Šk) Jak bude vypadat Svazarm zítra – to záleží na tom, jak se věnujeme mládeži dnes. A nikoli tak, jak to zrovna náhoda přilrháje, ale plánovitě, cílevědomě a iniciativně je nutno vyhledávat cesty, po nichž se Svazarm přiblíží mládeži a mládež Svazarmu.

V Šumperském okrese Olomouckého kraje podepřeli svoje plány socialistickými závazky, které vyhlásili v prosinci na okresní konferenci na počest 15. výročí osvobození naší vlasti. Tak základní organizace Svazarmu při závodě Železárny a drátovny v Horní Lábně se kromě jiného zavazuje dobudovat modelářskou dílnu, uspořádat v roce 1960 „Svazarmovské odpoledne“ a navázat styk s pionýry devítileté střední školy; založí po ně střelecký a modelářský kroužek. Základní organizace č. 5 v téže obci zorganizuje ke Dni

děti branný den. Podobný závazek uzavřela i ZO v Dolních Studánkách. Základní organizace při Závodě první přelétky v Šumperku zajistí střeleckou a jízdnímu a upoutaným motocyklem o Dni dětí. Také ZO Svazarmu v Jindřichově chce pořídit závody a soutěže pro děti. Samozřejmě přitom nebudou chybět modely letadel.

Nyní ovšem bude záležet také na okresním výboru, jak tyto plány a závazky zkoordinuje s činností ostatních organizací a výcvikových zařízení, aby výchovný a náborový účín těchto akcí byl co největší. Což tak tyto dílčí akce sjednotí srazem mládeže z celého okresu, např. na aerovlekové stanici, uspořádat přebor pionýrů ve střelbě ze vzduchovky nebo celookresní závody ve stavbě jednoduchého tyčkového modelu?

SWAZARM V MĚSTCI KRÁLOVÉ NECHCE MODELÁŘE?

Náš leteckomodelářský a lodní kroužek byl zásluhou učitele Cervenky založen loni v září. Škola v Městci Králové má obštné zařízení dílnu, kam se sedmáct dýchacích modelářů-záčetníků nastěhovalo bez starosti „o střechu nad hlavou“.

Chlápci jsou snaživí, ochotní a pracovití. Už zpočátku jsem zjistil, že nějake ty kluzáčky a větróně postavili, proto jsme se hned pustili do stavby lodí BG 47, jejíž gumový pohon jsme vyměnili za elektrický motor Iglu 2,4 V. Někteří stavi modely motorového člunu Pulec – plánek si překreslil z Leteckého modeláře. Při závodech draků, pořádaných zdejší školou, obsadili J. Novák a P. Louda z našeho kroužku první dvě místa.

Zdejší Mototechna si vzala nad námi patronát; díky za příkladnou péči patří především soudruhům Tichému a F. Novákovi, kteří se o kroužek starají a zřábují jej náradím a vůbec vším, co z závodů už mohou postrádat a modelářům udělat ještě dobrou službu.

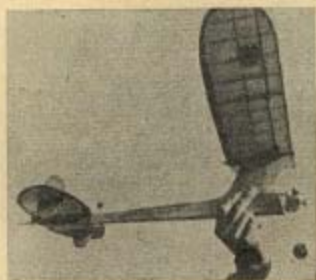
Do budoucna plánujeme výstavu ve škole a jarní závody větrónů a modelů lodí.

Všechno tedy jede celkem dobře. Jen mateřský Svazarm nemá po kroužek pochopení. Soudruzi znají jen motocyklové závody a estrádní vystoupení. Vymlouvají se, že nemají místnosti, ale nám o místnosti nešlo a nejde. Chceme, aby se o práci modelářů zajímali a snažili se poskynout alespoň malou finanční podporu. Pro sedmáct nadějných chlápčů snad už stojí zato něco udělat!

J. NOVÁK, Městec Králové

Soutěžily modely modelů

(išk) Starší modeláři se dobře pamatují na „Antarozery“ a „Superantarozery“, vysokořídlé (křídlo na vysokém pylonu) motorové modely s motorem o obsahu 6–8 cm³, které v letech 1943–7 u nás představovaly počátek skutečně výhonných soutěžních motorových modelů. Bylo tomu tak na celém světě.



Starší modeláři přirovnají na tyto „staré“ lavy vzpomínají a v Salt Lake City (USA) si dokonce uspořádali zájmovou soutěž. Podmínky byly jednoduché: Modely musí být napodoběnými soutěžních modelů zhotovovaných před rokem 1950. Nesmí být použito motoru o obsahu větším než 0,33 cm³ (0,020 cu. in.). Soutěžilo se ve třech startech s třímotovitými motory, startovalo se za zámě (složil svítilo) a doba chodu motoru byla omezena na 20 vt.

Účast v soutěži byla neolehkavám velká a objevily se vlnycky známé staré konstruktce. Zvítězil B. Taft s „naketou“ modelu „Interceptor“ (na snímku).

BUDE VÁS ZAJÍMAT . . .

● (h) Vpři sádem ovládných modelů v souvislosti s rozšířením tranzistorových přílmažů a miniaturních elektrických zdrojů vede k zmezožujícím se rozměrům modelů. V současné době nejvíce výjimeku jednoposlové modely u vyprávějí kromě 1 m s motorem 0,5 cm³. V NSR se už dokonce osvědčil rádiem řízený model o napětí 500 mm.

● (os) V USA byly natchévy dva řízené leteckomodelářské území. Jeden byl historii ovlápe, jenz se díky modelářství stal úpravám pířívce, druhý „Křídlo stráža“ byl připrava budoucích letců, která začíná modelářstvím.

● (h) Modelářství se technicky tak rozvíjí, že modelářské čtenáři na celém světě (většou LM – pozn. red.) stále hltají stáči uspokojovat nejvícejší zájmem. V Anglii to byli tak, že nejstaršího řízení ohoer – rádiem ovládné modely – soustředil od lodna T. r. do nového městečku „Radio Control Models and Electronics“.

● (h) Podle zpráv frunšého tisku je v této zemi v souvislosti s 100 organizací modelářských klubů celkem asi 500 členů.

● (um) Švýcařtí modeláři byli loni aktivní nejen na mezinárodním sportovním poli, ale též organizačně doma. Snaží se, aby v každém modelářském klubu byl převažoval (junior). Dosažili toho letmá dobytím vedením kroužků na školách, jednak propagacím letním při každé příležitosti. Jedem z největších propagacních modelářských modelů se konal v Schaffhause. Zúčastnilo se jej 6 povozných modelářských klubů z Německa a 20 různých modelů, pozvaní sportovní letci a aerovlekaři a na 3000 diváků.

● (h) Na měřítku Seijsarska pro motorové modely 1950 existují za dobrého počasí v bazénu při R. Kofeldt B. Kaufmann motor 700P (17 ústavních) a v kategorii modelů s motorem 2,5 cm³ R. Scheuler motor 850P (55 ústavních).

● (h) V Mačarsku se konal už od loňského listopadu přebor na světové mistrovství rychlých modelů, které bude v Budapešti. Mistrovství se bude letos v létě na letišti v Budapešti, kde se staví nová kruhová starovací dráha.

● (h) Tak zvanou, vydatně známého angličtého čtenáře „Aeromodeller“ bylo loni u nás dva měsíce přerušeno v důsledku těžké zdravotní ztíženího pracovního. Po úplné uzdravení pokračoval pracovat jako obvyklé, cena listu s 1,6 na 2 shalony. Vydatně své odhodlání zvládnout mí, přeládním vrtákem, to však není úsměvné. Patrně se, že vyléčí nějaký neřizů k úhí vyhodlání, vrtěk záměrně, jak je otrávil u kapitulacích záměk oběhů.

● (h) Po ustavení mistrovství modelů na gumu loni ve Francii si vyměnilí sovětské modelář Matvejev a American Haischek své modely jako projev sovětsko-amerického sportovního přátelství.

● (h) Po dovození přeslouce se kanala loni v NSR opět světě pobojovněk modelů (viz LM 8/59, str. 182). Teďže dříve odjevy za náčnou kaha čít 2000–3000 marek, museli se pořádati a světě byla „korespondence“. Každý si musel nalézt vhodně místo sím a byl postaven osmiměr výhledě do 15. července o rozběhu.

● V kategorie „mikrofilm“ – rozpětí do 25 cm³ zvítězil Wenzel, Stuttgart 11/98³ a haly 20 ve vysoke. V kat. „mikrofilm“ – rozpětí do 90 cm³ byl první Riehe, Berlin 17/24³ (haly 20 m). V kat. „papier“ – rozpětí do 90 cm³ došli nejvícejší lán – 7/4³ – Mannheim, Köln (haly 12 m).

TERMÍNY MISTROVSTVÍ SVĚTA 1960

Rádiem řízené modely od 23. 7. do 25. 7. v Dubendorfu u Zürichu, Švýcarsko.

Motorové modely od 30. 7. do 2. 8. v Cranfieldu, Velká Británie.

Upoutané modely od 8. 9. do 12. 9. v Budaörs u Budapešti, Maďarsko.

Československo pravděpodobně oběle úplnými družstvy všechny tři mistrovské soutěže. (js)

Poznáváme československou leteckou techniku

★
HODEK HK-101

★

Sportovní letadlo Hodek HK-101 patřilo k našim nejznámějším a nejvýkonnějším konstrukcím z období těsně po osvobození. Letecké veřejnosti letadlo viděla poprvé v r. 1947 na leteckém dnu v Praze, kdy prolétlo poutavým způsobem nízko nad hlavami diváků rychlostí, jakou by nikdo od tak malého stroje nečekal.

Historie HK-101 sahá ovšem značně dále. Stroj vznikl u bývalé soukromé firmy Sportovní letadla Praha (SLP),



prototyp, postavený později ve Vysocanech v závodě Aero, byl značný zájem nejen doma, ale i v zahraničí. Bohužel nejasná pozice tehdejší letecké výroby a nepříznivé poměry v našem zahraničním obchodu zabránily uvedení letadla do série a takovému rozšíření, jaké by si zasloužilo.

Obrazky HK-101 se ve své době objevily i v zahraničním tisku a došly poutají pozornost letců i modelářů. Kromě dopisů z domova, NDR a Polska jsme dostali do

klapek mechanický, konstrukce celokovová. Křídélka měla kovovou kostru a plátěný potah.

Trup eliptického průřezu byl vytvořen jako čistá duralová skořepina. Do plně zašklebené kabiny byl přístup z levé strany po odklopení obou hlavních krytů. Přední sedadlo, určené pro cestujícího, nemělo přístrojové vybavení ani řízení, ale to mohlo být podle přání namontováno. Zadní pilotní prostor měl kompletní sadu přístrojů na palubní desce, kompas byl pod obloukem



jak nazval svoji chystanou výrobu letadel Vincenc Hodek, výrobce přístrojů. V hrubých úvahách V. Hodka a inž. S. Kříže (proto „HK“) se projekt zrodil již za války, ale vlastní konstrukční práce, prováděné několika zkušebními odborníky z rozpuštěných konstrukcí bývalého Junkerse a Kauby a potom i výroba, se uskutečnily až po osvobození.

Mezi znárodněným leteckým průmyslem a V. Hodem došlo k dohodě, podle které měl Hodek vyrobit prototyp pro pevnostní a letové zkoušky a případnou sériovou výrobu měl převzít národní letecký průmysl. První zkušební let letadla HK-101 se uskutečnil 3. září 1947, nedlouho před zmíněným předvedením v Ruzyni.

„Stojednička“ měla ladné tvary a na svou dobu pokrokovou a účelnou konstrukci i vysoké výkony. O první i druhý

redakce žádost až z N. Zélandu, kde chtěli modeláři též postavit maketu HK-101. Podalifo se nám nakonec získat dílčí podklady, z nichž bylo možno zhotovit výkres, co do přesnosti nejdokonalěji ze všeho, co bylo o tomto technicky nadprůměrném letadle dosud uveřejněno.

TECHNICKÝ POPIS

Hodek HK-101 byl dvousedadlový, dvoumotorový, samonosný středokřídový jednoplošník se zatahovacím podvozkem. Konstrukce byla celokovová.

Křídlo eliptického půdorysu bylo trojdílné. Centroplán (tj. střední část křídla) byl pevně spojen s trupem a nesl motorové gondoly. Dvousnosíkové křídlo bylo celé z duralu, včetně potahu. Přistávací klapy štepného typu byly na odtokové hraně křídla mezi trupem a motorovými gondolami a mezi gondolami a křídélky. Náhon

kostry kabiny. Za pilotním prostorem bylo ještě oddělení pro zavazadla.

Ocasní plochy byly samonosné, jednoduše. Pevné plochy byly celokovové, kormidla měla plátěný potah.

Přistávací zařízení tvořil klasický podvozek s olejopneumatickými tlumiči, zatahovaný ruční hydraulickou pumpou do motorových gondol. Ostruha nezatažitelná, otočná o 360°. Brzdy mechanické.

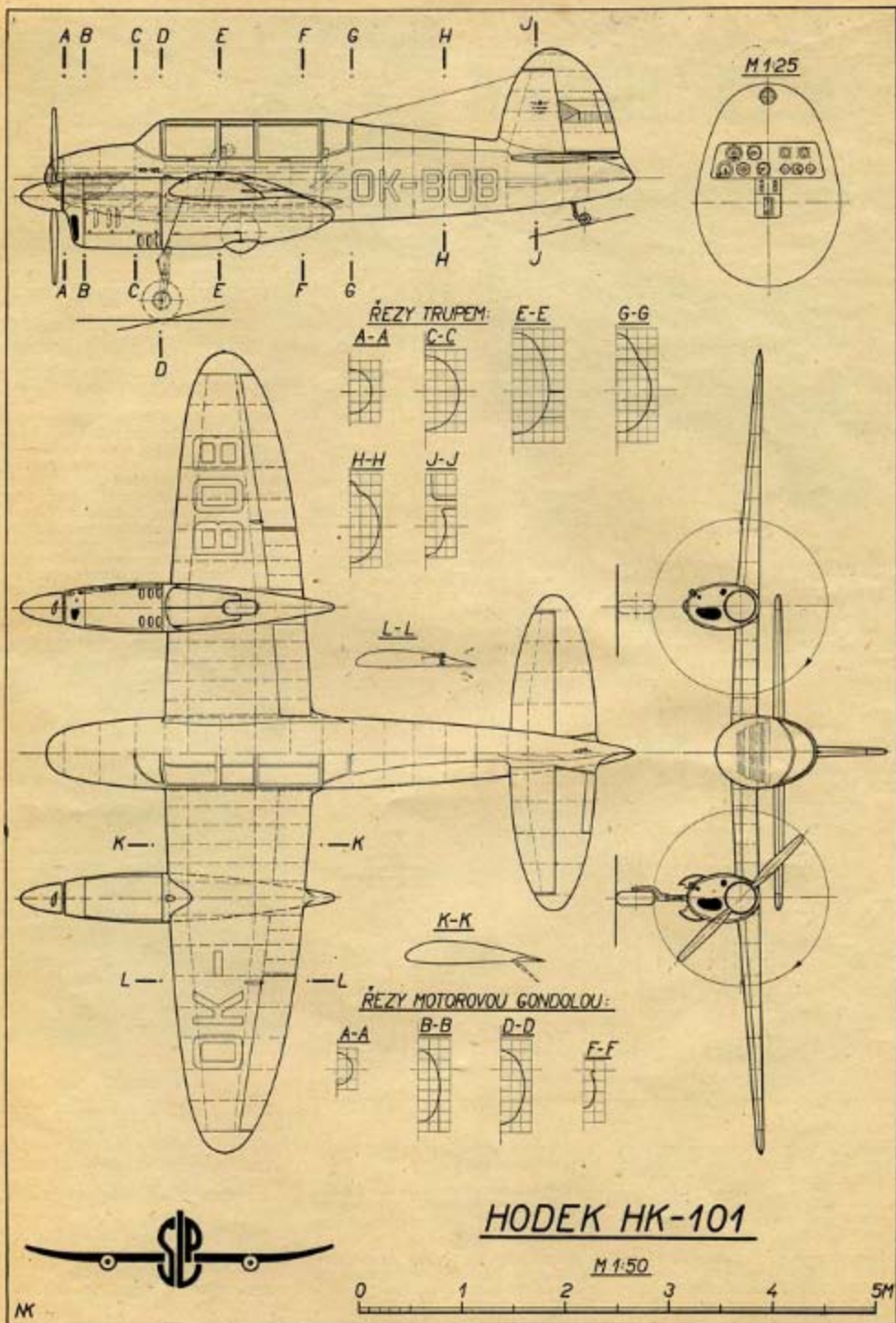
Motorová skupina. Dva invertní řadové vzduchem chlazené čtyřválce Walter „Minor“ 4-III po 105 k poháněly dvoulisté stavitelné vrtule. Po každé straně trupu v centroplánu byly dvě palivové nádrže.

Barevné schéma. Celé letadlo bylo v barvě duralového plechu, výsoco vyleštěného. Plátěnné potažené plochy měly hliníkový nátěr. Jedinou ozdobou byl červený pruh s „bleskem“ podél trupu a motorových gondol. Na přídí byly tři široké a jeden úzký červený pruh, mezi nimi pak úzké pruhy modré. Imatrikulace a značky (OK-BOB u prvního a OK-COP u druhého prototypu) byly černé, stejně jako značka HK-101 na boku přídě a špičce značka SLP, V. HODEK, PRAHA na kýlové ploše. Černé byl natřen i pruh na motorových gondolách v oblasti výfukových trubic. Kryty vrtulových hlav byly červené.

Technická data: Rozpětí 7,7 m, délka 5,91 m, výška 1,95 m, nosná plocha 8,6 m² prázdná váha 540 kg, v letu 820 kg, plošné zatížení 95,5 kg/m², nejvyšší rychlost 350 km/h, cestovní 300 km/h, s jedním zastaveným motorem 230 km/h, přistávací rychlost 95 km/h, dostup 7400 m, dolet 900 km, výstup na 1000 m za 3 minuty.

Václav NĚMEČEK





K. Gallas z Prahy se zabývá stavbou maket automobilů Škoda od prvního automobilu Laurin & Klement až po dnešní dobu. Jeho nejnovější prací je maketa Škoda „Felicia“ v měř. 1 : 12.

★ ★ ★



Rychlostní MISTROVSTVÍ MAĎARSKA automobil třídě 5 cm³

★

Konstruktér

Milan ZÁVADA

Motor je sériový Vltavan 5 cm³ opatřený setrvačnickem a převodovým ozubeným kolem.

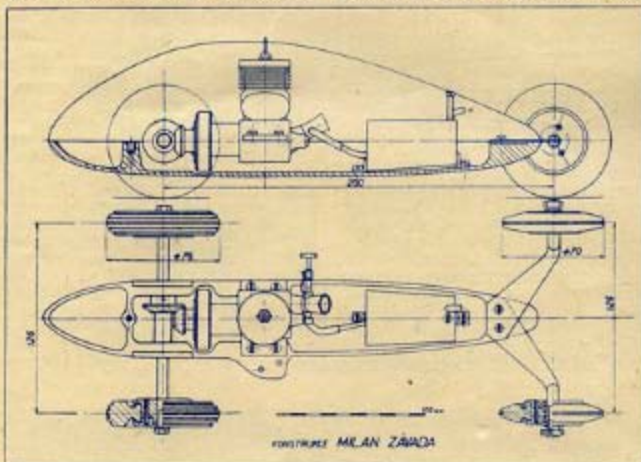
Úhlový převod 1:1,5 obstarávali dvě cementovaná ozubená kola s modulem 2,5. Hruška je unášena setrvačnickem, který je pevně naklínován na kříkovém

Přední osa je pružná, vyrobená z ocelové planžety tloušťky 0,8 mm. Je zakončena čepy, na které jsou nalisována ložiska předních kol.

Gumové obruce jsou výrobkem bratislavského Matadoru. Jsou staženy duralovými disky a přes konus přitlačeny na hnací

(lib) Na betonové dráze letiště v Budařers konalo se loni v říjnu II. celostátní mistrovství automobilových modelů. Navzdory nepříznivému, chladnému a větrnému počasí odstartovalo celkem 75 modelů.

Ve třídách 5 a 10 cm³ se pro poruchy na motorech uskutečnilo jen málo startů. Zato ve třídě 2,5 cm³, kde převládaly motory MOKI a nové Rekordy, byly výsledky pěkné. Závodily zde i dvě ženy a dosáhly pěkných rychlostí: Utassy Josefa 97,8 km/h (na obrázku) a Harasztí Zuzana 78,9 km/h. Vedle osvědčených sériových motorů se dobře uvedl i nový motor amatérské výroby sourozenců Vellových. Má obsah 1,5 cm³ a ačkoli není určen pro auta, dosáhl s ním model rychlosti 101,7 km/h.



KONSTRUKCE MILAN ZÁVADA



VÝSLEDKY

Třída 1,5 cm³: 1. Kriszma G. 111,1 (motor vlastní); 2. Vízomog G. 104,8 (vlastní); 3. Csibő S. 101,7 km/h (Vella).

Třída 2,5 cm³: 1. Pénzes F. 123,3 (motor Rekord S); 2. Elekfy Á. 118,4 (Rekord S); 3. Pénzes F. 116,1 km/h (Rekord S).

Třída 5 cm³: 1. Horváth E. 145,2 (motor Dooline); 2. Katona G. 119,2 (vlastní); 3. Mille B. 101,7 km/h (Kometa).

Třída 10 cm³: 1. Gutthón P. 159,4 (motor G-24 V); 2. Katona G. 138,5 km/h (G-24 V).

hřídeli. Talíř je nalisován za tepla na hnací osu, jež je uložena v kuličkových ložiskách.

Rám (šasi) je odlit z hliníkové slitiny s příslušnými nálitky, jak je vidět z výkresu.

Karosérie je vyrobena ze sklených laminátů obvyklými metodami, popsanými v LM 8—10/59. Tmelena je EPOXY 1200, broušena a lakována acetonovým lakem a několikrát celofixována.

osy. U předních kol jsou do disků nalisována kuličková ložiska.

Nádrž je z mosazného plechu tloušťky 0,3 mm a má obsah 45 cm³. Je upravena pro jízdu v pravých kruzích, protože tak lépe vychází do osy modelu.

Při tréninkových jízdách na ložiskách závodců v Bratislavě model dosahoval rychlosti 125 km/h. Závod bohužel nedokončil pro poruchu, jež byla zaviněna nemožností tréninku v Praze.

Loďní MODELÁŘ

BUDOU NAŠIMI KONKURENTY

V letošním roce se čs. loďní modeláři pravděpodobně po prvé účastní mezinárodní soutěže lidově demokratických států. Nechceme být pesimisty, zahraniční modeláře jsme neviděli, ale podle fotografií lze soudit na velmi vysokou úroveň, takže naši reprezentanti budou mít co dělat.



K OBRÁZKŮM Z POLSKA: Závědníci s maketami vojenských lodí čekají na povel startéra. – Tuto maketu námořní jachty postavil v měř. 1 : 25 J. Latkowski. – Start plachtetic mezinárodní třídy „10“. Smitky: J. Marczak, Varšava

Alcor je třetím vývojovým stupněm známého modelu Elektra. Může být poháněn elektrickým motorem nebo výbušným pístovým motorem do obsahu 1 cm³. Z elektromotorů se dobře hodí motor Isla 4,5 V nebo Pico 19 V.

Trup je konstruován tak, že nerovně přídové vlny. Pro poměrně velký výtlač až 1 kg je vhodný i k vestavění jednodílné rádiové soupravy.

Kýl tvoří smrkový hranol 5 × 10 mm, na nějž je nasazeno 6 žebér z překližky tl. 5 mm. Přední vaz je vyztužen ze špalíku topolového nebo olšového dřeva a přile-

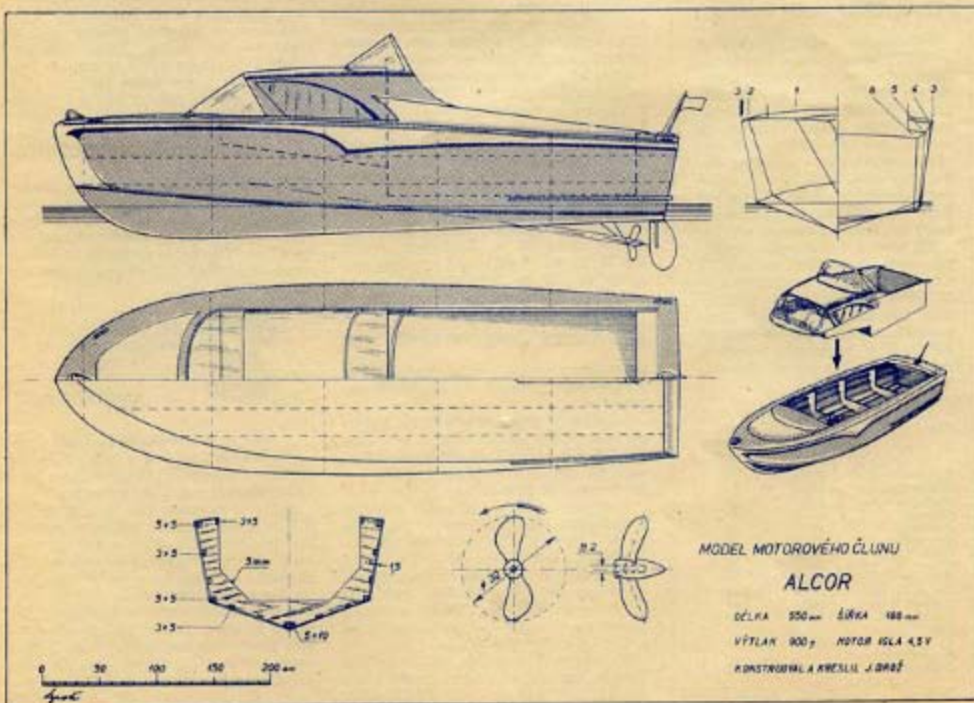
MODEL JACHTY „ALCOR“

pen k žebro č. 1. Obrubníky a outory 5 × 5 mm jsou před vsazením do žebér ohnuty nad plamenem do tvaru. Vnitřní obrubníky a pomocné výztužníky boků a dna jsou ze smrku 3 × 5 mm. Trup je pak poražen překližkou tl. 1–1,2 mm ve sledu: nejdříve boky, pak dno a nakonec paluba. Lepíme acetonovým lepidlem nebo Umacolem – B. Můžeme použít i horkého truhlářského křídla, který uděláme vodovzdorným přidáním lněného oleje.

Motor připevňujeme na dřevěné špalíky je umístěn mezi žebra č. 2–3. Dva suché články 4,5 V, jež jsou zdrojem proudu, jsou uloženy pod podlahou kokpitu mezi žebrem č. 4 a 5.

Hřídél šroubu z drátu do jízdního kola je zapouzdřen v trubce o vnějším Ø 4 mm. Pouzdro prochází otvorem v kýlu, kde je zatměno a přechovou přírubou připevňujeme na žebro č. 4. Hřídél je spojen s motorem gumovou hadičkou.

Lodní šroub o Ø 32 mm a stoupání 20–28 mm (podle použitého elektromotora) (Dokončení na str. 22)



toru) sestává z náboje a dvou do něho zapojených křidel z plechu tl. 0,5 mm. U spalovacího motoru do obsahu 1 cm³ použijeme tróubu o průměru a stoupání 25 mm. Kormidlo je též z plechu tl. 0,5 mm, k němuž jako hřídel je připejčen drát do jízdního kola.

Kajuta s kokpitem sestává ze dvou ostranic, spojených třemi přepážkami a dnem z překládky tl. 3 mm. Stěhuje kajuty tvoří dvě pomocná žebra a tulý potah z lísté 2×3 a 2×5 mm, lepených těsně vedle sebe. Okna a závětrný štít jsou z celulódu 0,5 mm nebo plexiskla 0,8 mm.

Model je lakován jasnými pastelovými barvami, jejichž kontury jsou patrné z výkresu.

LODNÍ SKUPINA USTAVENA

Dne 2. prosince 1959 se sešli na ÚV Svazarmu v Praze zástupci lodních modelářů z jednotlivých křesl, z nichž byla ustavena celostátní skupina lodních modelářů při ústecké sekci branného vodáctví.

Na první pracovní schůzi skupiny informoval pplk. Gopník o tom, že Československo podalo přihlášku do ústředních modelářských lodních demokratických křesl. — Skupina doporučila upravit kurs pro instruktory lodního modelářství a to v Praze v době 7.—12. března 1960. — Bylo schváleno vydání stavěbních plánů plachetnice mezinárodní třídy „M“ a lodišního člunu na elektrický pohon IGLA. — Během roku 1960 budou vyžádány certifikáty na modely vyhovující mezinárodnímu předpisu; modely se líbí budovat prokazovat za domáckých i mezinárodních soutěží. Modely budou zanevávány vypravováním značky a čísla.

Skupina se bude scházet vždy 3. den v úterý ve 14 hod. na ÚV Svazarmu v Praze 3. Opřelova 29. Předjednání programů soutěží lodních demokratických křesl, které došlo z Polska, bylo určeno na lednovou schůzi. Zpráva o tom oznámíme v únoru.

Rozdělovník balsy

ÚV Svazarmu zajistil pro letecké modeláře dřevo balsy v hranolcích. Balsy byla zaslána podle níže uvedeného rozdělovníku KV Svazarmu a Slovenskému výboru Svazarmu koncem měsíce prosince. Je určena jen modelářům-sportovcům, instruktörům a nejlepším členům kroužků, kteří jsou skutečně činní. Rozdělení v krajích provedou krajské modelářské sekce; modeláři nechť se obrací přímo na ně!

Při návrhu rozdělovníku vycházela leteckomodelářská sekce ÚVS z výsledků činnosti modelářů v krajích. Pro hodnocení byla posuzována tato kritéria: Plnění výkonových stupňů, body nalázané na veřejných a krajských soutěžích, pořadí při soutěžích a celkový stav modelářů.

ROZDĚLOVNÍK

Kraj	Bodů za činnost	Počet přidělených hranolců
Praha-město	555,4	27
Hradec Králové	479,2	25
Praha-vonšpatek	415,7	21
Olomouc	415,5	21
Pardubice	389,2	19
Gottwaldov	368,0	19
Písek	367,0	19
Liberec	361,3	19
Žilina	359,5	19
Ústí n. L.	345,8	19
C. Budějovice	325,1	17
Otrava	297,3	18
Hlava	296,6	17
K. Tary	283,5	15
Slezvácký výbor Svazarmu	parita	80

(m) *Leteckomodelářská sekce ÚV Svazarmu projednávala na své řádné schůzi dne 26. 11. 1959 a na mimořádné schůzi dne 9. 12. 1959 jako jediný bod „Návrh nových směrnic pro leteckomodelářskou činnost ve Svazarmu“. Směrnice mají vstoupit v platnost ihned po schválení ÚV Svazarmu. Předpokládá se, že rozmožněná směrnice budou rozvolány krajům během měsíce ledna 1960. V nejbližším čísle, kdy to bude časově možná, k nim přineseme homeťář.*

Součástí připravovaných směrnic je celostátní bodové hodnocení činnosti leteckých modelářů, v němž je zahrnut i oděb časopisu *Letecký modelář* (1 výtisk = 1 bod). První bodový ústředník otištějeme v tomto čísle na str. 17 nahoře.

„HÁZEDELA“ SE MNOŽÍ

(o) Po celoroční „dřině“ ve svých kategoriích sáhli pražští modeláři lažně po novince — házečích kluzácích, které svou jednoduchostí a vřepem získají určité oblibu i mezi ostatními modeláři.

Pražští propagatoré „házedla“ létají téměř každou neděli na Letenské pláni, kde mají vždycky četné obecenstvo. Někteří tatinkové se syny jsou už pravidelnými návštěvníky a začínají přinášet i své vlastní házečí vřevy(?)

Koncem listopadu byla na Letné již druhá soutěž. Hodnotil se součet z 10 startů: 1. Rohlena 297; 2. Trnka 295,5; 3. Šařfek 280; 4. Michalovič 200; 5. Bartoš 181 vt. — Nejezdil let 42 vt. zaznamenal Šařfek.

Celkem soutěžilo 19 modelů, vesměs dobře postavených z tvrdé balsy (z bedniček od kokosové mouky) nebo z tuzemského materiálu.

Michalovič měl spolehlivý model s křídlem zhotoveným normálním konstrukčním způsobem, podobně jako Bartoš. Někteří modeláři řešili své házečí kluzáky současně pro zavěšení raketového motoru čs. konstrukce (viz LM 10/59, str. 234), který dostali v několika prvních kusech k vřevkoušení.

Rohlena, Teuber a Šařfek měli kluzáky podle zahraničních vzorů. Všichni tři již zvládli obtížné zalátání s nulovým úhlem seřazení. Létají pravou stoupavou spirálou a levou zatáčkou v klouzavém letu. Takto seřazené házečí kluzáky mohou létat standardně okolo 60 vt. Zajímavým stylem létá Trnka, který má kluzák s velkým vzepětím do „W“ a uloží křídlo na pyton, za nějž model uchopí při vřevtění.

MAĎARSKÁ „CELOSTÁTNÍ“ 1959

pro všechny kategorie volně létajících modelů se konala ve dnech 4.—6. září v Budapešti.

Mistrovství začalo za příznivého a termického počasí soutěží letu na gumu. Zvítězil Benedek G. (900") před Krizsmou G. (885") a Antulem I. (868"). — Hodnoceno 82 modelářů.

Motorové modely startovaly za větší turbulence s výraznými stoupavými i klesavými proudy. To způsobilo, že jen Ördög L. dosáhl času 900". Druhý byl Frigyes E. (876"), třetí Mecner A. (869"). — Hodnoceno 80 modelářů. Dobře se uplatnily nové motory Rekord maďarské výroby a sourozenci Vellovi předvedli nový motor 1,5 cm³ vlastní výroby.

Ve větroních řízených rádiem zvítězil Egri A., když jeho model při třetím startu nalétal 15'07" a přistál 28,59 m od vysíláče.



Automodeláři v Poděbradech

připravují první soutěž u nás pro modely rychlostních automobilů s vrutli. Počítají s termínem koncem února nebo začátkem března. Bude se jezdit ve třídách 2,5 a 5 cm³ na ledě (pokud bude). Informace podá a přihlášky přijímá OV Svazarmu Poděbrady, Havlíčkova ul., tel. Poděbrady 403.

Větrón byl vybaven tranzistorovým přijímačem MOKI (= značka maďarského vývojového střediska). Egri získal 31,7 bodů před Benedekem (24,4 b.) a Rádócim (17,6 b.).

V motorových modelech řízených rádiem dosáhl nejlepšího výsledku Hársfalvi S. Jeho model byl ve vzduchu 17'01" a přistál 34,14 m od vysíláče. Byl řízen sovětským přijímačem RUM-1 s dvěma funkčními kanály. Pořadí: 1. Hársfalvi 32,7; 2. Benedek 28; 3. Rádóczi 9,5 bodů.

Mistrovství uzavřely větrón A-2 za ústati 107 soutěžících. Počasí bylo nepříznivé. V silném větru se mnoho modelů rozložilo a jiné dobré létly po 1 minutě letu k zemi. Zvítězil Fülöp S. časem 8'50" před Róserem P. (8'04") a Franciusem C. (7'95").

Zpracovala L. BAUEROVÁ

ZÁSIKOVÁ SLUŽBA pražské modelářské prodejny, Pařížská 1, Praha 1 prosl zákazník, aby lískavě omluvili, že nebylo možno vřevit všechny zaslání objednávků do vānoc. Důvodem zpōždění je jednak nāvāl objednávek, jednak nedostatek některých druhů zboží.



... řehť to ještē trochu rychleji, ale to nevād, pēřevádto se. Seď v oddělni letecké pēřipravky a sportu ÚV Svazarmu jako novy ústředni leteckomodelářský referent.

Zelād se vznamovāt vās ještē nemusíme. Kād ho nevād ze soutěžē, znā ho z Leteckého modeláře (viz „Co dlat, abych vřevādval soutěž“ v LM 6/1959). — Vřeváme ho jako zhušeného organizátora a ovědčleného pracovníka z KA Praha-město.

Jeho pēřevādčivce, vřevobecni milovavý Bohušlav Patěcha, nastāhval nyni funkci hlavněho sportovněho komisarē ARCS. Nemusíte se tedy bát pēřevādavat rekordy ani pādávat procesy — vřev bude v dobrých rukou! —rim—

Republikánská stanice mladých techniků v Kyjevě začala loni vydávat pod aštitou ministerstva ovčity „Leteckomodelářské noviny“ v ukrajinském jazyce.

Na 42 stránkách formátu 170 x 260 mm seznamuje časopis modeláře s historií, technikou a sportovními novinkami doma i v zahraničí. Články jsou doplněny technickými výkresy a fotografiemi. Na zvláštní příloze časopisu vycházejí výkresy modelů (v 1. úste vyjma „JX 0656“ J. Černého a „Pelikán“ R. Čláka). Časopis hodně těpá z čí. zkušebnosti, hlavně z L.M. Doposud vyšla dvě čísla.

Časopis můžete získat výměnou s modeláři z Ukrajinské SSR (adresy občas uveřejňujeme v Pomáháme si); vášní zájemci mohou napsat stanicu mladých techniků v Kyjevě nebo Charkov.

VÝMĚNA LETECKÉHO MODELÁŘE DO ZAHRANICÍ

Redakce může zadat ještě několika výspělým modelářům výměnu LM za polský časopis Modelarz, francouzský Modéle Magazine a belgický Model Avis. Zájemel necht' se přihlásit do konce ledna t. r.



ZDOKONALENÍ FIXÍRKY

Při stříkání modelu fixírkou je nepříjemné a nezdavé dýchání acetonové výpari, máme-li fixírku blízko obličje, tj. foukáme-li do ní přímo. Kromě toho silným foukáním se dostanou na model i kapky slin.



F Podle obrázku nasuneme na kratší trubičku fixírky bužírku (hadíčku) vhodného průměru, jejíž druhý konec zakončíme „náustkem“. Je to korková zátku, opatřená zářezem a destičkou, aby se dobře držela zuby. Foukáme tak přímo do hadičky a není třeba (jako při vsunutí samotné hadičky do úst) stále její polohu upravovat. Námět: H. JANKA, Olomouc

STŘÍKÁNÍ VYSAVAČEM

Víte, že lze nastříkat model velice pěkně vřavačcem? Používám k tomu typ „Stardant“, který je vybaven rozprašovacím. Není třeba úprav, jen vyjmutí přední víko a pracovní vak, aby motor nebyl zbytečně zatížen. Nechte-li vymývat nádobu po luku, přelejte jí z plechovky do nějaké úzké lahvičky a tu postavte dovnitř

a oblože třeba kouskem zmačkaného papíru. Luk správně zřede a dosáhnete snadno bezvadné povrchové úpravy modelu. Námět: J. FARA, Dblbice

STOJÁNEK NA PÁJEČKU

Leptí než všechny podložky a držáky na horkou páječku je úprava podle obrázku: několik volných závitů šroubová drátu o \varnothing 3 mm. Nožičky při svřecích nepřežehlíte.



a vlastní vahou se samy nastavují do příhodné polohy. Dř se zhotoví během několika vteřin, nestojí to třeba na a letit čas při práci, protože není třeba hledat na stole, tak dost zubarikádovaném materiálem, stojáček. Páječku můžete odkládat úplně poslepu, aniž je třeba se starat kam - a přece nic nepopálíte. Šk.

POMÁHÁME SI

KUPON Leteckého modeláře 1/60

Kupon vyřezáváte a nalepíte k novinkám, které chcete vyzkoušet. Jeden platí na 15 slov.

POZOR! Platí jen kupony 1/60!

PROJEJ

- 1 Fotoaparát Altix IV Trioplan 1:2,9 a blesku za 500 Kčs. V. Votržal, Švábovská 41/7, Písek.
- 2 Rádiový přijímač Miazor II za 450 Kčs. Do redakce L.M. ● 3 Angl. det. motor ED - RACER 2,5 cm³ za 200 Kčs nebo výměnou za malou leteckou motor NV-21 za 50 Kčs. M. Jirucha, Bulharská 19, Trutnov. ● 4 Vadochovy časovky Elmec za 50; zoptický mechanický časovák v přelohovacím za 60; vyřadí ALFA na 150; volný model s motorem Bllizard 2,5 cm³ a mech. časovacím; (bahový model rozpětí 1800 mm pro rádiové řízení (bez motoru) za 190 Kčs. B. Tmač, RA 242, Tlbeov. ● 5 Beranový stolní mechanický soustruh s příslušenstvím (t. d. 300 mm, výška lože 100 mm) za 2300 Kčs. V. Kohout, Cechova 243/12, Praha VII-Bukovč. ● 6 Nový motor MVVS 2,5 D za 200 Kčs. J. Helfman, Kralovická 6, Praha 10. ● 7 Vázy modelů s motorem AMA 2,5 cm³ časovky na oblépění vrutů za 350 Kčs. I. Pešárek, Obstáň 685, Hradec Králové. ● 8 Motory: MVVS 2,5 D za 200 Kčs; Vřavač 5 cm³ za 200; AMA 2,5 cm³ za 180 Kčs; různé modelářské materiály - seznam zašlu. O. Kander, Havlová II, 82 22 5. ● 9 Motor Letmo 2,5 cm³ po gen. opravě za 160 Kčs. Z. Stejskal, Čermáková 2, Šumperk. ● 10 Několik lahvi čistého nitrocelhau (500 g za 60 Kčs). Do redakce L.M. ● 11 Úpravovou tryznu 250 za 100 Kčs. M. Pábo, Na Zastávku 92/12, Praha 5. ● 12 Rýchlý U-model s motorem Vřavač 5 vteřové voliču za 420 Kčs. J. Jiskra, Kutilova 965/II, Rakovník. ● 13 Větší množství lepidla Glutofix; motor AMA 1,8 m³ po sčlebě na 150; pípa k motoru AMA za 15 Kčs. H. Mlý, Panská 52, Jablonec n. H. ● 14 Rádiový přijímač Tungsten 333 (s malou parou) za 200 Kčs. P. Slezák, Zámecká 182, AI. ● 15 Jakobův množství očerňovací bílicího drátu \varnothing 0,25 mm - 1 m za 25 hal. J. Synek, Praha 112, Letovice. ● 16 Polokouřový motor NV-21 za 40; elektronku IF33 za 20 Kčs. M. Hernal, nám. 28. října 19, Brno. ● 17 Motor Start s vrutů a in. strážkou za 75; poskožený motor (praktičtější) ovs. 2,5 cm³ za 70 Kčs. J. Riedel, Břkov n. J. ● 18 Axi 300 m (interakční) film 16 mm za 40; E. Ode, Seelánova 8, Michalovce. ● 19 Odlišky na motory 2,5 - 3,5 cm³ a 20; volnou motorevou polemketu Elektra pro rádiové řízení za 100; poskožený motor Kratoch 10 cm³ za 30; malý nsm. elektronky 24 V za 20; integrovaná polokouřovací tele T. Bv. 4/726 (Slovenec) za 80 Kčs. A. Jiráč, Minská 5, Praha 13. ● 20 Komplet 24 V rychl. a náhlidni elektronky soupravy Merkur (elektrika T2, dvě lžekony typu Albatros, 14 vřavač, 16 vřavač, vřavačky, trať) za 600 Kčs. V. Rožek, Zlinská 16,

Bratislava. ● 20a Motory: spec. 2,5 cm³ pro auto za 140; det. 1,5 cm³ za 70; Arem 1,8 cm³ za 45; Topso 5 cm³ za 120 (všechny po vřavač); náku- adivřový 10 cm³ za 110; U-model pro tryznu Letmo za 50 Kčs; odlišky a vřavačové součástky za motory 2,5 a 10 cm³ výřevy: I. Petr, Dolní Čermáček 8.

KOUPĚ

- 21 Dobrý benzínový motor 15-20 cm³ s kul. ložisky a pletním kroužky. J. Kratochvíl, Taboe 2, 40. ● 22 Balas tloučky 2-3 mm. J. Valoušek, Nový sad 4, Hrovo. ● 23 Plán ak. U-modelu Thunderbolt konstr. B. Polman, V. Veverka, Cechova 503, Hořovice I. ● 24 Měkkou a středně tvrdou baltu. J. Malý, VPS stavební AZ, Hradec Králové. ● 25 Plánek vřetone A-1 nebo A-2. J. Kouřil, Třelšova 13, Zábrheň n. Mor. ● 26 Ocelové láhve na sřačecí vřavač nebo kyslík ovs. 4-6 l. V. Vondrák, Stroučnická 2, Praha 7. ● 27 Zřavid svřku a jehlu k motoru Bora; plán na U-samokřidlo. J. Kutera, Kollárova 732, Ovčary u Prahy. ● 28 Balu, džbu, buř, jasan a lípa v jektřích; a edice Elektra „I“ převod, ceh, hřidel 2. Gamy z enoh. popeš. Š. Sieder, Havlová II - 23/1. ● 29 Plachtářský odznak „C“. Do redakce L.M.

VÝMĚNA

- 30 Dva Vřavačy 2,5 cm³ za dva det. motory 2,5 cm³. V. Votržal, Havlíčkova 1103/II, Rakovník. ● 31 Nový nezalobovaný Vřavač 2,5 cm³ det. motor 2 cm³ za motor MVVS 2,5 D M. Dušák, Velká Chuchle 81. ● 32 Nový motor Start 1,8 cm³ + 650 zahr. počt. známeč za motor MVVS 2,5 D nebo AMA 2,5 cm³. J. Šlachta, Senov 367, okr. Ostrava. ● 33 Motor Vřavač 5 cm³ za nový motor MVVS 2,5 D. V. Kořál, Tatarská Leninka. ● 34 Štřuka peronů (seznam zašlu) na motor do 2,5 cm³. P. Šafra, Závocná 19, Ostrava 6.

RŮZNÉ

- 35 Motory opraví M. Konečný, Horka n. Mornou. ● 219, okr. Olomouc. ● 36 5 modeličkou si chce doplnovat M. Rázer, Ouk u Rokycan č. 129. ● 37 Seznamčíteš německé modeličky si chce doplnovat č. modeliček nebo modeliček. Adresa: Christa Huchel, Zwickauer Str. 389, Kari-Marz-Stadt W 30, DDR. ● 38 Polský modelář si chce doplnovat, vyměňovat časopis a plány s č. modelářem. Adresa: J. Bieleckiński, Technikum Zeglugi Śródlasowej, Wrocław 30, ul. Brücknera 10, Polska. ● 39 Německý modelář nabízí za kompletní

223 600

je nové telefonní číslo naší redakce od 1. ledna 1960 (místo 526-52)

nový roč. LM 1956 výměnou časopis Modelharu u. Bosteln (Der Modellbauer) a to buď roč. 1957, 1958 nebo 1959. Adresa: Werner Kirschnick, Ziegelweg 74, Reichenbach i. V., DDR. ● 40 Mačarští modeláři, kteří si chtějí vyměňovat časopis Modelizaci za LM a doplnovat s č. modeláři: I. Katona István, Dook F. u 15, Budapest XXI; 2. Hubáček Antal, Tiera utca 38, Tatabánya 3. Kézvách István, Dorkovica G. utca 14, Szombathely; 4. Csáki Bela, Apaca utca 10 szam., Szeged, HUNGARIA.



Přesně řídičen řízení přistání na cíl. (auto-revue)



▲ Cvičná Delta a akrobat V. Lustyka z Fuděbrad. Rozpětí 940 (1460) mm, váha 750 (820) g, motor Torpedo 23 (Fox 35).



▲ Snímek z loňské celostátní soutěže U-modelů v Praze ukazuje co dělat, když se s modelem podaří přistát „na zrušení“.



◀ Zařízení na zjišťování výkonnosti motorů, které si amatérsky zhotovil švýcarský reprezentant R. Schenker.



▲ M. Dražek (vpravo) je jedním z pražských modelářů, kteří prakticky zkoušejí žs. raketový motorek typu Jetex z pokusné série. Po skončení zkoušek otiskneme podrobnosti a plány modelů.



Rádlem Fixný japonský model létajícího člunu. Rozpětí 1450 mm, délka 1500 mm, leťová váha 2800 g, dva motory OS 15 po 2,5 cm³, Fixné směrové a výškové kormidlo. ▶

Vítěz kategorie bezmotorových samokřidel v přeboru NSR 1959, K. Wilke, nalétal v 5 startech 599 vt. ▼



Tak vypadají stavebnice nových amerických volně létajících maket z plastické hmoty, o nichž jsme již psali. Otázkou ovšem je, kde je u takových modelů úhel modelářství. ▼

