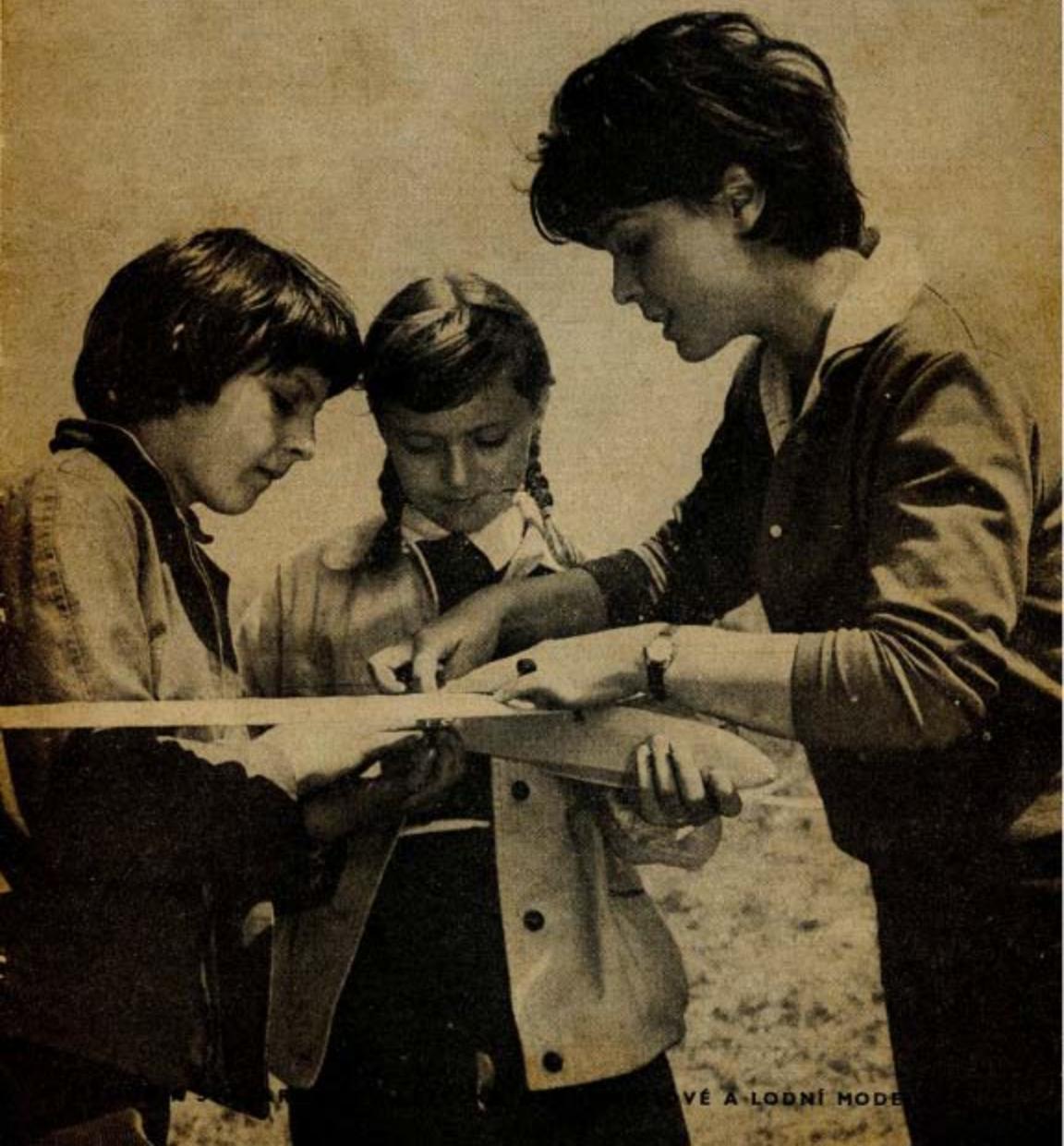


letecký modelář



VÉ A LODNÍ MODE

CO BYLO DOBRÉ A CO NE

Je již ustálenou tradicí novoročních úvodníků, že hodnotí prací v uplynulém roce a dávají perspektivy pro činnost v roce začínajícím. Z našeho hlediska je třeba, abychom kromě běžných kritérií, podle nichž hodnotíme práci, zdůraznili znovu II. celostátní sjednání naší organizace a ukázali, jak a co udělali v tomto směru letečtí modeláři.

Není toho méně: už v předsjezdové kampani pořádali výstavy, besedy, propagační letání. Podstatnou měrou se podíleli na celostátních akcích prvního ke sjezdu. Modely obohatily celostátní výstavu k II. sjezdu, modeláři instalovali výstavku v Parku kultury a oddechu J. Fučíka, závěrečné zasedání přilákalo pozdravit 200 pionýrů-modellářů, těsně po skončení sjezdu předvedli ještě pražští modeláři delegátům propagaci leteční a akrobatických modelů. Soustředujeme faktu o modelářích v Praze, kde se sjednával. To ovšem neznamená, že podobně nedělali v krajinách a okresech! Pochvalu zaslouží všichni, kdož se na akcích podíleli. Víme, že mnohdy bylo třeba více, než pouhé ochoty...

Závazky ke sjezdu splněny!

Začátkem loňského roku vyhlásili letečtí modeláři na počest II. celostátního sjezdu Svazarmu kolektivní závazek: udržíme si dobrou pozici mezi nejlepšími modeláři světa! Závazek ještě nemály, uvažme-li, že na mistrovství světa v NSR bylo zastoupeno 30, na mistrovství Evropy v Belgii 16 stářů, konkurence více než 100 modelářů se sešla i na mezinárodní soutěži v Rakousku.

Snažili se československých representantům bylo právě ve sjedzovém roce potvrdit výspěšnost a dřevotv. čs. modelářství, jehož dobré výsledky jsou podmíněny masovou základnou a vysokou úrovní výcviku. I v konkurenzi modelářů nejvyšších stáří – SSSR, USA, V. Británie, Itálie a dalších se to podařilo. V Rakousku jsme zvítězili ve třech ze čtyř letečných kategorií; na světovém mistrovství v NSR jsme obsazení předních míst potvrdili i jiného jedinobu z nejvýznamnějších a nejúspěšnějších kolektívů, v němž spoluhráče reprezentantů vynárala některé naše materiálové nedostatky. Na evropském kritériu

v Belgii pak zvítězilo naše družstvo – dokonce neplně – a získalo putovní pohár.

Naše mezinárodní sportovní úspěchy jsou pomohly i k zvolení dvou našich zástupců do odborných komisi FAI.

Příští akoly

Je naši povinností pokračovat v tom, co jsme dělali dobré a neopakovat chyby, kterých jsme se dopustili. Vodítkem pro příští práci nám bude rozpracování usnesení II. celostátního sjezdu. Seznámili jsme vás s ním na stránkách LMK, na aktuálně modelářských instruktorek jsme si vysvětlili, jak budeme postupovat. Hovořili jste o své práci z tohoto hlediska ještě i v klubech. Vite tedy, že nejdé o nic převratného, ale v zásadě o dosudné odstraňování nedostatků. V našem případě se týkají hlavně dílen, materiálu a zapojování nových instruktur. K úkotu patří i dokončit zapojení leteckomodelářských klubů do ZO Svazarmu. Stejně jako všechny ostatní svazarmovské kluby, musí i LMK plnit všechny úkoly – nejen sportovní – a stát se nedílnou složkou Svazarmu. Většina LMK již tento úkol plní, modeláři se zapojili a v mnoha případech byli hodnoceni v ZO jako nejaktivnější složka. Nebylo možné dát jednotnosť směrnic, jak postupovat při zapojování klubů, jež se během své existence vesměs osvědčily jako základní složka výcviku a sportu. Každý klub musí dobře uvážit všechny problémy, aby při případném rozdělení klubu neutrpěl významnou činnost.

Další leteční úkoly není třeba opakovat. Všechni dobře víme, kde nás „bota dala“. Znovu je třeba připomenout pouze instruktorskou činnost v tom smyslu, že je morální povinností každého výspěšného modeláře-sportovce, aby pracoval jako vedoucí začátečnického kroužku. Je povinností leteckomodelářských klubů, aby si dozvídaly instruktory z nemodelářů. Sportovně musíme usilovat, aby nám pomáhalo letečtě KA.

Před sportovní sezónou

Po pětičetné přerušovce budeme letos v červnu opět pořádat mezinárodní soutěž lidové demokratických států. Tentokrát pro ni byla vybrána nejnáročnější katego-

rie, kde máme mezinárodně co dohnádat – rádiem fixené modely. Očekáváme, že naši modeláři uvidí nejdříve soutěže a přimějí je k intenzivnější práci.

Předem modeláři musejí neprodleně začít s individuální přípravou na mistrovství světa U-modelů, které bude v září 1962 v SSSR, i s přípravou na ostatní mezinárodní soutěže. Víme z praxe, jak je dlouhodobá příprava důležitá. Je tedy v dobré paměti, že loni některí reprezentanti přišli spolehlí na závěrečné soustředění, kde si srovnali všechno dohmat. Způsob práce musí změnit i členové trenérské rady, aby znali výkonné modeláře nejen z osobního styku, ale především ze soutěží.

Znovu k materiálové otázce

Nedostatky v materiálovém zabezpečení neodstraníme planým kritikami, ale konkrétní spoluprací modelářů ve všech krajinách a okresech. Spolupráce má větší zájem o ziskání nových moderních stavebních plánů, vyhledávání výrobčů pro široký sortiment modelářského materiálu a k zlepšování kvality. Všední svazarmovci pracují prakticky v nejrůznějších výrobních podnicích a druzstvích. Rozhodně nesmíme opakovat loňské chyby: po celoročním volání a zdůrazňování potřeby byla ústřední leteckomodelářská sekce v listopadu nutena doporučit vydání sítce dobré, ale až 10 let staré typy modelů! Proč? Protože ani jeden z těch, kteří kritizovali, nebyl za celý rok schopen dodat plánek nového, vhodného a moderního modelu – třeba i školního...

Uvědomujete si, že při takovém „spolupráci a pomocí“ by se nezměnila dnešní situace ani za 100 let?

* * *

Byla by jistě hodně dalších problémů, o nichž by se dalo touto cestou diskutovat (pořádání a sportovní čistota na soutěžích, efektivnost při hospodaření s materiálem, spolupráce s OV a KV Svazarmu a jiné). Ale to si necháme na jindy – sejdeme se přímo na schůzích v klubech, modelářských odborech krajních aeroklubů a na soutěžích!

Mistr sportu Rudolf ČERNÝ, inspektor leteckomodelářského výcviku

EFEKTIVNOST NA LETIŠTI

S usnesením ÚV KSČ o prověrce efektivnosti jsme se všichni seznámili na svých pracovištích. Víme tedy, že na této v plné mítce i naši organizace. Jak užíval II. celostátní sjednání Svazarmu, jsou v naší práci nedostatky a mnoho je možno zlepšit. Právě jezdovým užívanem pobídlo nás, členy 95. ZO Svazarmu ve Slaném, abychom se porozhledli kolem sebe a uvedli, jak můžeme přispět k zlepšení efektivnosti na našem díelu.

Známost finanční položkou v krajinském měřítku jsou úhrady cestovního modelářům na jejich soutěže. Nelze omezovat počet soutěží – jsou a zůstanou i nadále představenem modelářských výkonek. Ale... Členové našeho LMK se např. v loňském roce zúčastnili 15 výjezdů na 7 mezikrajinových soutěží. Celková částka za cestovné činila 1480 Kčs. Při použití svazarmovského dopravního prostředku by se tato polohádká značně snížila, navíc by odpadla časová úhrazena nočními lety. Mimoto by si nemuseli nikterá soutěži účast v robotu dopoledne vybrat náhradní volno. Je pravidlo, že by se nezrypallo s několika modeláři je např. Garantem – je oslem možnost „oubírat“ modeláře z oblastí LMK. Jen pro srovnání – cestovné 12 modelářů z našeho LMK na soutěž do Mostu činí vlastním výdahem 240 Kčs!

Lze namíntat, kde vši vognila a řídí. Většina letišť je dnes vybavena vozidly způsobilými k přepravě osob. Mámte však

také autoučlenské, převážné dobré vybavené vozidly. A užití jdeš jenom přepravě svazarmovců! Navíc vám dobré, že náčelníci letišť pomáhají v minutách letech modelářům i za podnášení horizontu.

Nejdále nakonec jen o penize, ale o celkové udržování leteckomodelářské činnosti. Casto je obtížné např. uspořádat soutěž. Je-li však soutěž, nemůží být provoz. Z praxe všedlé, že tomu tak nebylo např. při soutěži v Mostě, kde traktor při tažení lan zničil s. Humilišen model.

Dominuje vše, se že by měli mít o letecké modeláře náčelnici letišť všichni rázem. Je mož snadněji vozit do plachtařského výcviku zdjemce a nerraz, aby měl nejdříve modelářský výcvik. Tento však převodčení, že čím více piloti bude zacinat modelářský výcvikem, tím budou letecké sporty ekonomičtější.

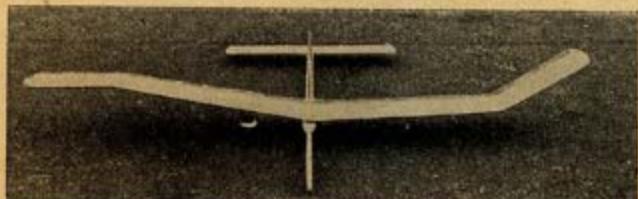
Natríváme proto, aby při hodnocení práce každého letiště bylo hodnoceno i to, jak pomáhá a jak se stará o činnost LMK v místě nebo v okolí.

Předkládáme tento návrh po důkladném uvažení. Budeme rádi, jestliže se k němu vydají náčelníci letišť i leteckomodelářských klubů v ostatních krajích.

D. ŠTĚPÁNEK, náčelník LMK Slaný

Co dovedou NAŠI MODELÁŘI

Podle plánu v LM zhotovil L. Svoboda z Mělníka (Českobratrská 402) modelový R/C větrov MOKI RV-1, který později motorizoval (Junior 2 cm nebo Vltavaan 2,5). Model o rozpětí 2,4 m a letové váze 2,5 kg je ovládán colotranzistorovým přijímačem amatérské konstrukce J. Bažnera. Konstruktér v něm zkouší vybavovat, pracující na elektromagnetickém systému; ovládá smírové komíndlo – neutrál, upraco, vlevo

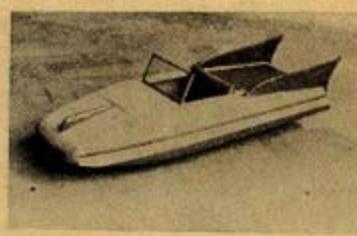


Pokrač. větrov „R-83“ velikosti A-1 je práci Č. Raka z Hořic v Podk. (Mánesova ul.). Nestojí lomení křídla má zabezpečit kroužení v nezávazné termice. Sestaven je do levcích kruhů. První výsledky jsou prý dobré a autor se chystá na podobnou A-dvojku

Cistě zpracovaný LAGG-3 dvojplošník J. Šabó z Přelouče je postaven v měř. 1 : 10 výkrajdul z tuzemského materiálu. Letoun váží 1350 g, rychlosť s motorem Vltavaan 5 předělávaným na benzínové palivo činí 90 km za hod. na 15 m drátech



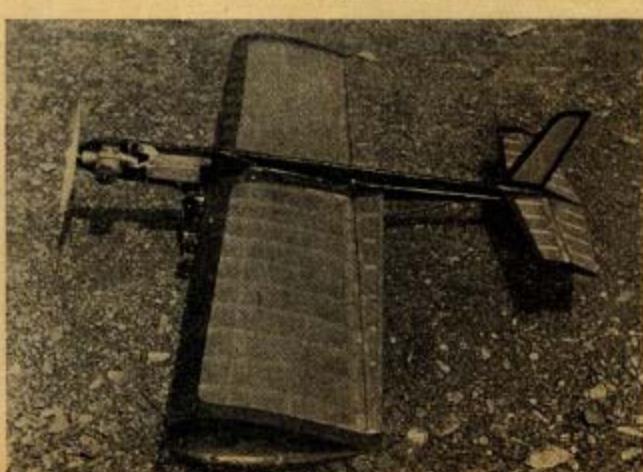
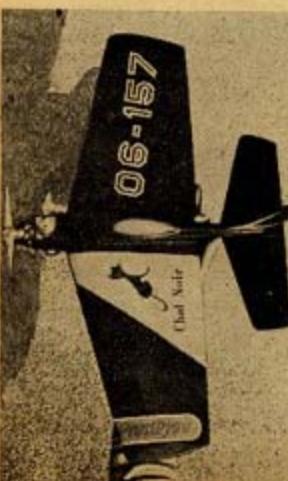
Maketu Mosquita postavil a užívá k propagaci svému létání s. Danišek z klubu Dřevorub u Berouna. Model o rozpětí 1330 mm váží 2600 g a ze dvou na motory po 5 cm létá rychlosť 80 km/h



Výsledkem „kolektivního rozumu“ protějovského klubu je celobalzoňový model pro souboj, jejž postavil J. Němc. Rozpětí 720, délka 460 mm; váha 430 g; plocha křídla 11, VOP 2,7 dm²; profil křídla 14% Martin M 1; rychlosť 120 km/h s motorem MVVS 2,5 D a vrtule 220/150.

J. Samek z Prahy 6 (Papírenská 25, ČSAV) používá 1/5krát zvětšeného člunu Jirka ke zkoušení R/C aparatury. Lod weze 2 kg „nákladu“, pohon je elektromotorem 24 V na 5 plochých baterií, vybavovat se servomotorém Picco

Členové klubu v Terveldu se učí létat akrobacii s použitím civilním modelům kostrukce J. Rubáče (Radlice 90, p. Loučnice u Jablonce n. N.). Rozpětí 1420, délka 830 mm; plocha 38,5 + 5,8 = 44,3 dm²; váha 1120 g; motor Vltavaan 5; vrtule Graupner-nylon 220/150; rychlosť 100 km/h při plném plynu



OK-12 STARTUJE



Film, zabývající se výchovným problémem leteckomodelářského prostředí, nebyl u nás dosud natočen. Tak vlastní M. Drlík a J. Pol, kteří si zvolili právě toto téma, vystoupili na neznámou pažu. Nejen oni – autori scénáře filmu „OK-12 startuje“ – ale i režisér J. Pinkava, který dal k filmovému zpracování popud, celý gotwaldovský filmový trubák i herci.

Hlavními postavami jsou dvojčata Petr a Pavel. Jejich otec odjel na delší dobu do Indie a srdce – pilot Stanislav Podlipný je odváží

Jak to dopadne? – Odstartoval Lojza Hrušinský se samokřidlem, jež po úpravách vážilo 3/4 kg!

Před snímky jdou modeláři s instruktorkou Dášou „OK-12“ začít. Model po startu míří v les. Petr a Pavel, kteří všechno sledují, model najdou a odstraní s její domácností. Při zkoumání konstrukce zlomí křídlo. Co teď? Ve výloze modelářské průdaje uvidí stejný model, chceji jej koupit. Prodáváka je instruktorka Dáša. Upozorňuje chlapce, že vystavený model není na prodej. Petr a Pavel přiznávají, co udělali a přináší poškozený model. Oba se vracejí do kroužku, s ostatními modeli opraví a jdou společně na soutěž.

TAKOVÝCH SI VÁŽÍME

V základní devítileté škole v Suchém Vrbném u C. Budějovic pracuje modelářský kroužek již léta. Modeláři v této okrajové čtvrti města má tradici od r. 1938 a nemarštily jí ani okupace. V roce 1945 se kroužek rozšířil na 40členný kolektiv, odhad vysí



Zasloužené uznání

Na návrh Aeroklubu ČSSR byl na koňském zasedání rady FAI v Paříži udělen diplom Paula Tissandiera soudruhu Františku Hanušovi, nositeli zlatého odznaku Svazarmu.

ZE ZASEDÁNÍ FAI

(s) Rádné podzemní zasedání Mezinárodní leteckomodelářské komise (CIAM FAI) se konalo ve dnech 17.–19. listopadu 1961 v Paříži. Jako delegát Aeroklubu ČSSR mu byl přítomen mistr sportu Rudolf Černý.

Kdo je František Hanuš? Žil od mládí ve východní části Krkonoš, kde působil když známý letecký průkopník L. Etrich. Jeho přelety z Libavy v tehdejším Prusku do Trutnova zapůsobily na mladého chlapce Hanuše tak, že se po celý svůj další život věnuje věmu, co se vztahuje k létu.

Po osvobození náslily vlasti už zakládala na žácičské škole modelářský kroužek. Po začlenění Svazarmu absolvoval kurs pro instruktory a v krátké době kolem sebe shromáždil jak prvňáci mladé naděje, tak i modeláře, kteří mají již nějaké zkušenosti a pomáhají mu. I přes různé potíže jen dnes vidět plodý jeho obětné práce. Nejen v Začleši, kde letečtí modeláři jsou jakousi samozřejmostí, ale i v rámci kraje. Modeláři trutnovského okresu byli za I. polovinu loňského roku vyhodnoceni jako první ve Východočeském kraji.

Soudruh Hanuš není už žádný mladík, smět křízku má na kruhu, ale nikdy se nenecha zahamit. Předlava své bohaté zkušenosti někdy i za cenu, že na součtu má sám na sebe málo času (staví větroně a samokřídla). O vyznamenání nám řekl: „Je to největší uznaní mezi prázdroj. Stále mi lidé říkají, co to znamená, že toho raději nenechám, atd. Já však vím, že s mládeží nepracuju nezádarmo. Jen když bych tak ke každému diplomu dostal aspoň malý špalek balení. To by byla věc!“

Takový je tedy „táta“ Hanuš a my mu přejeme hodně dalších úspěchů.

PhDr. M. Růžek, Začleši

Sdělujeme všem modelářům, kteří čekají se stavbou modelů pro letošní sezonu na zprávu z tohoto zasedání o eventu změnách, že CIAM FAI rozhodla neměnit stavební pravidla v žánru kategorie až do r. 1964. – Podrobnou zprávu ze zasedání otiskneme v LM 2/62.

Modeláři věnovali v letním tábore velkou pozornost i sportovní střelbě

s dobrou přípravou mnozí letci, např. Havel, Brojča, Vazáč, Blažej, tragicky zasmrť Novák.

Začátkem roku 1951 se za plné podpory jednotky Hálky ujal vedení kroužku L. Licháček – jeden z mistřích průkopníků. Jako uspořádávce CSD nemal volného času nazbyt, ale přesto pracoval s chlapci až do nedávna sám. Když se však přihlásil do kroužku byl sedm devětlet, bylo jasné, že je zapotřebí české vědy. Co teď? Vymyslel to dvočlánem – to by byla ikona!

O tom, jak si s. Licháček poradil, nám řekl sám: „At jsem ti lámal klavu sebevíc,

Nemáme práce rovných filmu začala scházka s modeláři, vyhledáváním dvojčat pro hlavní role, obsazováním rolí doplňků a telemním problému, jak nazádat modely ve vzdachu. Čas běžel neúprosně.



Strýc - Jiří Sovák se svými synovci Petrem a Pavlem při debetě, jak dovedně zachází s luppenkovou pilkou. Zainteresovanost všech tří není nařízenou, často měli list upřímně opacný...

Petra a Pavla (v cestě Petra a Vlídka) se podařilo najít v Praze-Smíchově, dokonce oba z modelářskou praxí. Vydatné pomohali i gornsdorfskí modeláři O. Babinec, F. Želáček a M. Kapusník; pracovali nejednu noc, aby byly modely pro natáčení včas připraveny.

nenoh jsem přijít na klonovou řešení. Bědoval jsem i doma - když tu se mi nafajdou vysíralo: snad by možna manželka, ale pořád pro první čas... jen dohlednout... Sibila a já jsme rádi: budu mít na starosti 14 chlapců, ona dlelat, to pojde práce plně. A víte, že jsem plněval dobré? Dnes vede manželka kroužek samostatně. Postavila sama několik modelů různých kategorií, aby měla příklad o dobrém znalosti."

Prádný manžel Lichamrová opět plánoval a výsledkem bylo čtrnáctidenní kreativní stanovení v Horní Plané, jemuž věnovali svou dovolenou. Program tábora? Velekraď sarmazovská činotnost: Ráno budítek, dopoledne základní branná příprava, po odpoledni se létales, někdy končí den reborovým dýcháním, jindy nočním přepadem. Pionýrským modelářstvím se v tábore libilo. A letos prodloužili tábor na tři týdny.

"Jak prospečují vaši seřenky ve škole?" - Na tu otázku odpověděl s. Lichamr s uspokojením: "Mohu říci, že dobře. Oml. totiž vidi, že na docházku do kroužku má vše spřátlení z žákovské kníže. A když někdo klopný, postaráj se ostatní ihned, aby se zlepší - nechť ještě strátit hamarda."

Rodiče oceňují obětavou práci manželů Lichamrových, protože poznají výchovný vliv kroužku doma na svých dětech.

TITULNÍ SNÍMEK

na obálce tohoto čísla je z nového modelářského filmu „OK-12 startuje“, o kterém piše na této dvoustraně. - Herečka Heda Škrdlantová ve funkci instruktorky vysvětluje modelářkám Hance a Zuzce, jak se přivázuje křídlo bezmotorového modelu gumou.

veny. - Model letadla „OK-12“ bylo totík třeba postavit ne čtyřech rozestavěních a polohyň variantách a ještě pět dalších, přesnějších modelů. Také dalších typů museli modeláři postavit několik. (Když natáčení skončilo, vznikal jeden model celý.)

Náročné natáčení se neobešlo samozřejmě bez zajímavých příhod. Model měl např. kroužit nad lesem a narazit do včeloňustromu. Dumalo se, padaly různé návraty - jako pouštět model po silnoverovém vlnění a jiné... Nakonec postavili filmáři nad lesem z trubkového leteckého věži, na ni vylezli kamerman Kolyn, asistent Siróvý, režisér Pinkava a odborný poradce Kapusník. Model vystřílel po „spadací“ a následoval se letu. Dole bylo připraveno z mladých autopilotů vodního a leteckého patrači slušba. Bylo ji zapotřebí - jen ji patří dle za nálezené modely. Ono totík letělo podle plánu režiséra a ještě k tomu se správně orientovalo, přesně v obraze - to není tak jednoduché. První let byl neúspěšný, model opsal závratku a přistál v korund stromu. Druhý byl výborný, ale v „pravidle“ okamžiku neodpadal od kamery plovoucí elektrický kabel... Kamery milély, zatímco model pomalu mizel v dálce. Terpěv za dve hodiny jej pátrala služba přinesla zpět. Modeláři opravili křídlo a model odstartoval poštěl, tentokrát k všeobecné spokojenosti.

Příští si tedy na své nejen pracovní filmové studio, obětaví členové leteckomodelářského kroužku J. Hrubého ve Slaném (kteří filmují v zdrovu soudží), ale i herci - představitel pilota-kapitána Jitři Sovák (natáčel závěrečný obraz s nohou v sádře), Heda Škrdlantová - instruktorka Dála, jejich partneri Lubor Tokol, Ladislav Trýjan a další.

Nakonec vystřílel z gotwaldovských ateliérů 45minutový černobílý střídmotázný film, který byl natáčen lenou od snova do Července.

První vidětý film prázdné děti - byl promítán na lounském festivalu dětských filmů. Práv byl jen velmi úspěšný. Vý ostatní jste jen možná jíž také viděli anebo uvidíte v kinech, kde se právě promítá. Jinou povídavou je 16mm kopie; informace o jejich zapůjčení vám dle kterékoliv pořízena. Můžete tedy posoudit, jak se „modelářská filmová pravda“ gotwaldovským filmářům podařila. A můžete jinu také náš názor napsat - jste na něj zváni! Adresa: Filmové studio Gottwaldov-Kudlov, studio dětských filmů.

Kdyby všichni modeláři...

Modeláři vyfotavají, pilují vrtule na kolén a nakonec stejně plíš pokorné i vyzývavé dopisy na adresu: soudruh Sibila, MVVS. A ten, i když je nazývaný „králem vrtulí“, nestačí všem zájemcům vrtule udělat.

Ono to není jen tak - a mohl by následovat popis náročné výroby, výlet družst, růst spotřeb v republice atd. Několik stáťaství-majetku zahraničních plastických vrtulí chodi dlečí, ostatní zpřehlávají do ciziny, nabízejí výměnu to i ono, londi a zbraně. To by se to letalo!

Ono to není jen tak - hrají představitelé modelářů na svých bouřlivých zasedáních. A s koutem cigaret ležatí cifry za lisovací formy - 20 000, 10 000 (jen jedna forma!) Nejmínil! Na jednom takovém zasedání přítomný Václav Parýzek ztratil trpělivost, škrál vzdálené dvacetisetice a nechal se slyšet: „... at mi tohle nikdo nepovídá, to by v tom byl...“

Ten nápad s plastickými vrtulemi naši výrobky měl soudruh Parýzek z LMK Hodňany už dávno. A když už to nešlo jinak, rozhodl se iit za jejich výrobu sám. Jednoduché to nebylo, lisovny neměly o náročnou práci zájem. Soudruh Parýzek běhal, sháněl, psal, nabízel jménem ÚV Svazu žarmur. Nepochodil. Až ve vývojovém oddělení n. p. Igla v Plzni, u soudruha Jelena, Sibila a soudruh Parýzek se staral o zhotovení forem také aktivisticky, tj. platil ze svého. Přes rok to trvalo, než mohl konečně na II. sjezdu Svazu žarmur - kde byl jako delegát - rozdat předním sportovcům první vrtule, pokusně zhotovené ve formách. Ačkoli predlohami byly osvědčené dřevěné vrtule MVVS, byly nutné ještě další úpravy forem, neboť plastická hmota má své vlastnosti. Nové pokusné odstřely, další vrtule rozšířily

modelářům k praktickým zkouškám a - tentokrát bez připomínky. Oficiální zkoušky v MVVS Brno jen potvrdily, že se vrtule opravdu zdalek a plně obstojí vedeným výrobkům ze Západu.

Tim iž mohla celá věc úspěšně skončit, ale neskončila. „Zapracovala“ ještě liknavost Obchodu drobným zbožím, takže teprve koncem lounského roku předal s. Parýzek výrobnímu závodu Igla v Černicích hotové formy. Na základě hospodářské soutěži tyto v budou vyráběny první série po 5000 kusech tak, že ve II. čtvrtletí r. by měly být vrtule už využitelné. Jde o dva druhy: ø 225/120 a ø 250/120. Výrobní náklady jsou oproti předpokládaným značně nižší, takže lze očekávat, že vrtule nebudu drahe.

Skoře neuvěřitelné, že čs. modeláři budou používat vlastních vrtulí z plastické hmoty. Vite, co nás přitom napadá? - Kdyby všichni modeláři republiky byli jen zčásti tak iniciativní a obětaví jako soudruh Parýzek, měli bychom už dávno dostaté list, potahového papíru, lepidel, nářadí, náhradních dílů i opravených motorů!

V. Parýzek z obži maketu „JAK-18“



NOVÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ směrového kormidla větroně

Franz HAK, LMK Desir Králové n. Labem

Při konstrukci zařízení jsem se snažil odstranit některé nedostatky u dosavadních běžně používaných systémů a navíc umožnit dle jisté míry řízení modelu větroně během vleku na šňůru. Se zařízením jsem letal se svou A-2 „Blanka III“ v leteckých soutěžích. Popisovaný systém umožňuje především:

1. Dodatečnou montáž s minimální úpravou na již hotový a zaletaný model
2. Používání levého i pravého kroužení během soutěže
3. Umístění startovacího háčku až po zaletání modelu, a to v libovolném místě na trupu
4. Dobré vodění modelu na šňůru, neboť se vlivem systému samočinně vyvíje do přímočrého směru
5. Použití na všechny druhy směrových kormidel se zvláštní výhodou u směrového nad trupem.

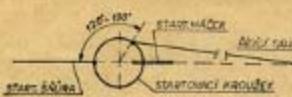
U dosavadních způsobů ovládání směrovky musejí se mocti zpravidla předem, tj. při stavbě trupu rozhoznout, do kterých kruhů (pravých či levých) bude model létat a podle toho již předem připevnit táhlo od zařízení na startovacím háčku ke směrovce. Po dohotovení trupu se na takovém uspořádání nedá již nic měnit. Vím však, že každý model má určitou větší nebo menší



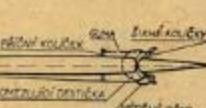
Pěkně postavený větroně A-2 „Medák“ je prací 14letého Jiřího Poláka z LMK Račnovsk (nepatří k článku)

se nesmí volně posouvat vzhledem k uchycení startovací šňůry. Vzácnost této polohy, kterou jsem vyzkoušel na svém modelu jako nejlepší, je okotování na obr. 1a.

Opačný konec fiduciálního táhla opatrně měděným očkem ø 10 mm, které násadíme



obr. 1a



obr. 1b

tendenci (podle přesnosti zpracování) zatačet na tu či onu stranu. Čili může nastat ten nepříznivý případ, že se směr předem zvolených kruhů nebude shodovat s vlastní tendencí zatačení modelu, což se projeví zhoršením letových vlastností modelu (klesavost), zvýšenou výrazností u modelu méně přesné postavených.

Takový případ, spolu s nevhodně umístěným startovacím háčkem vzhledem k téžitosti, vede pak při průměrném větru k pravým divům při vleku větroně – jak jsme toho často svědky při soutěžích.

Naproti tomu můj systém řízení směrovky je možno montovat až na hotový a zaletaný model. To pochopitelně uvedené postíže odstraňuje, neboť je možno seřídit model na takové kruhy, kam sami jeví tendenci zatačení a startovací háček je možno umístit na libovolném místě trupu vzhledem k téžitosti modelu (volim až 1 cm před tříšti).

U dobré provedených modelů je také možné měnit libovolně směr kroužení při letu – tak, jak to v dané situaci vyhovuje.

POPIS KONSTRUKCE

Na normálním kroužení startovací šňůry (jeho průměr jsem volil u svého modelu 25 mm) upěvňme ve zvláštní poloze (obr. 1a) fiduciální směrovku. Jako táhlo používám rezné nitě (silon) které by vzhledem k pružnosti nevhodný. Naznačenou polohu na kroužku musíme bezpodmínečně dodržet, tj. bod uchycení fiduciálního táhla na kroužku

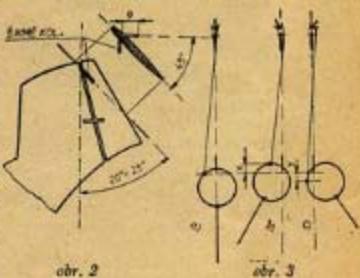
pro vhodnou polohu směrovky při vleku. Pro správnou funkci celého systému je třeba nutno volit nepříliš velké předpětí vychylující gumy, a to takové, které zajistí pouze bezpečné vychýlení směrovky po vypnutí modelu ze šňůry.

Pro názornost funkce jsou na obr. 3 uvedeny tri polohy modelu vzhledem ke směru startovací šňůry, a tím i vzhledem k modeláři.

V případě a) jede o přímém letu a model je veden ve směru pohybu modeláře.

V případě b) vybočil model vlevo z přímého směru a kroužek na startovacím háčku se pootočil. Tím se fiduciální táhlo posunulo dozadu přibližně o délku x. Tahem gumy se směrovka vychýlí vpravo – tím se model vydívá opět do přímého směru.

Obdobný je případ c). Model se vychýlí vpravo z přímého směru letu, kroužek se



obr. 2

obr. 3

pootočil tak, že táhlo se posunulo dopředu o délku y. Směrovka se následně vychýlí vlevo a nastalo opět střavnání modelu.

Je dáležitě si uvědomit, že uchycení táhla na kroužku musí být vždy na opačné straně vzhledem k podélné osi trupu, než je uchycen druhý konec tohoto táhla na směrovce!

Přibližně velikosti posunutí x a y by pochopitelně platily jen tehdy, když by startovací šňůra a fiduciální táhlo ležely v jedné rovině, dané rovinou kroužku. Při vleku modelu však svírá fiduciální táhlo s rovinou kroužku určitý úhel a velikost posunutí x a y je

mnohem menší, avšak dostatečná pro vložení vychýlení směrovky. Z toho vyplývá, že citlivost uvedeného systému roste s výškou umístění lítých kolků na směrovce vzhledem k poloze startovacího háčku.

Délku řidicího tablu pochopitelně musíme seřídit při takové poloze startovacího kroužku na startovacím háčku, kterou přibližně zajíme při vleku modelu, neboť při této poloze žádáme, aby byla směrovka v přímém směru. Mezera mezi háčkem a spodkem trupu musí být dostatečně velká, aby se mohl kroužek na startovacím háčku dobře mstáčet.

Celý tento systém, který jsem vyzkoušel na svém modelu, pracoval za všechny okolnosti spolehlivě a bezpečně. Přesto však nevyložuju jeho další zlepšení.

Z POSUDKU RECENZENTA: Popisovaný systém považuji za velmi vhodný především proto, že je výrobkem jednoduchý a že jej namontovat na hotový již model. Další výhodou je možnost úprav přímo v provozu. Zařízení jsem viděl na soutěži a pamatuji se, že s. Hák mohl přebíhat při vleku celé letní, aniž mu model někam „utekl“.

Václav HORYNA, Hradec Králové

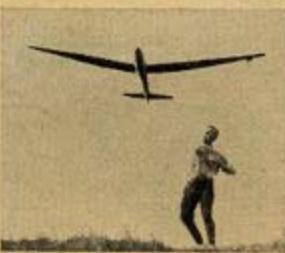
VYBRAL SI PŘEDLOHU PODLE VZHLEDU

Modeláři, stavějící bezmotorové modely, si upřímně nevýbírají – z výjimkou rádiem řízených větronů – jako stavební předlohu skutečný větrov. Jinými slovy, makety nebo polomakety jsou u větronů řidkým zjevem, přestože nové moderní skutečné větroně – také československé – ladují své teorie přímo iáhají k napodobení. Právna je v tom, že bezmotorové makety závidí letovýma vlastnostmi

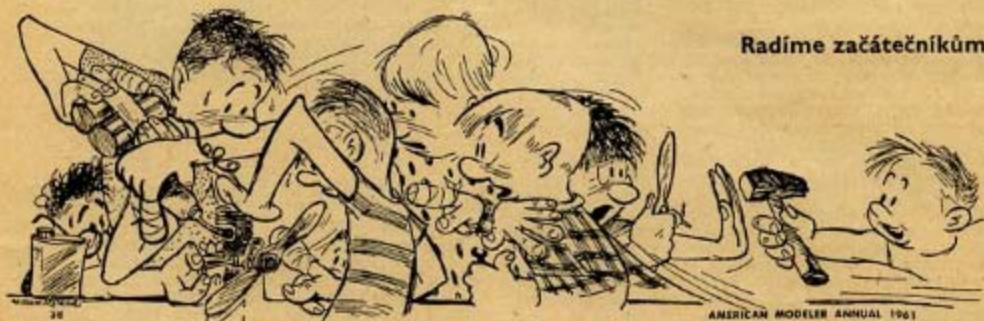


značku pozadu za soutěžním modelem, těsněm číslem „modelářský“.

Mezi ty, kdož nedodali až vyzývaté lidozby našeho větroně Lamindr, patří mladý Alex Appi z Jablonicka n. O. (nástrajérna Tesla n. p.). Na miniatice je s polomaketou o rozpětí 3010 mm, délce 1500 a letové váze 1500 g.



Radíme začátečníkům



AMERICAN MODELER ANNUAL 1961

JE tvůj TO první motor ?

V poslední době stále častěji vidíme, že modeláři si nedovedou poradit s motory. U začátečníků se to vždy volby typu a obsluhy, u pokročilejších sdrží a případně i oprav nebo zvýšení výkonu amatérskou úpravou.

Máme v úmyslu zafotit letos několik článek o motorech od našich amatérských konstruktérů. První napsal V. Stejskal, s jehož dvojma motory jste se seznámili v LM 7/61. Po uveřejnění dostal množství dopisů začátečníků, jimiž je určen následující článek. Red.

Modelář začátečník potřebuje jednoduchý, levný a provozně spolehlivý motor. Musí být robustní konstrukce, středního výkonu, použitelné pro všechny druhy modelů. Tento požadavkům vyhovuje nejlépe detonační motor o obsahu asi 1 až 3,5 cm³. Pod něho nad tento obsah není radno jít. Motor menší využívá praktické zkušenosť a zručnost. S motorem větším nutno kromě toho zacházet opatrně, aby nedošlo k úrazu. Pro začátek nedoporučujeme motor se žhavení svíčkou, neboť jeho obsluha je složitější a provoz dražší. Dobré výhovu motor s upravňovacími patkami umístěnými rovnoběžně s osou klikového hřídele (postranní patky).

JAKOU ZNAČKU?

Při výběru značky nebo typu poslouží zkušenosť ostatních modelářů nebo rada instruktora. Volba je do jisté míry závislá i na zásobení modelářských prodejen. V současné době jsou v prodeji motory Jena 2,5, Willo 1,5 a Zeiss 1 cm³.

Nelze-li koupit motor nový, můžeme zvolit starší, ovšem za předpokladu, že je v dobrém stavu. Hlavní ukazatelé jsou: polohujeme-li vrtule proti smyslu otáčení hadicových ruček a díváme-li se do výfuku, nesmějí utikat kolem pistole bublinky. To platí ien v případě, že pistole vykonává celou dráhu zdvihu, aniž pocítíme odpor způsobený tlakem ve válci. Hřídel motoru nesmí mít radiální váli v ložisku, to znamená, že jim nemůžeme vrtlat. Musí mít pouze váli do 0,5 mm ve směru osy klikového hřídele. Tato vále je nezbytně nutná pro správné mazání ložiska klikového hřídele. Skříň motoru ani jiné díly nesmějí mít trhliny, ze kterých uniká při běhu olej.

Koupě staršího motoru je vždy riskantní, protože je-li motor poškozen a nelze jej opravit, i levná koupě je ztrátou. Mimo motory vymenovaných značek, jež jsou v současné době k dostání nové, přicházejí jako starší v úvahu hlavně tyto: NV-2,1, AMA 1,8 a 2,5, Start 1,8, Junior 2 a MVVS 2,5 D. Jsou to všemž detonační motory, čísla označují obsah v cm³.

JAKOU VRTULI?

Pro zabíhání motoru potřebujeme vrtuli menšího stoupání, většího průměru. Musí být dostatečně těžká (buk, lisované dřevo), zvláště pro první spouštění nezáběhnutého motoru. Stále častěji se užívají vrtule s plastickými hmotami, zejména polyamidových (silon, nylon). Zásadně nevhodná je vrtule kovová, neboť může způsobit též zranění.

Pro zabíhání doporučují rozdíly vrtule:

Motor 1 cm³ → 160/stoupání do 100 mm

Motor 2,5 cm³ → 220–250/stoupání do 140 mm

Motor 3,5 cm³ → 250–280/stoupání do 160 mm

Pro motory jiného obsahu zvolíme průměr a stoupání vrtule v poměru k uvedeným hodnotám.

PŘÍPRAVA K SPUŠTĚNÍ

Motor příkroubujeme za všechny upevňovací otvory k loži z prkénka doslužky nejméně 8 mm nebo z duralového plechu 3–5 mm tloušťky, kde upneme truhlářskou svírkou na srál anebo sevřeme do svéraku. Motor nespouštějme v ruce; je to obtížné a můžeme jej poškodit neto si přivodit uraz. Motor nikdy neupínáme přímo do svéraku, neboť vše se deformeuje nebo praskne kliková skříň.

K zabíhání nového motoru vždy užíváme zabíhacího paliva, do něhož ještě přidáme navíc trochu samotného oleje. Používáme pouze ricinový olej, minerální motorový olej ještě nevhodný pro značné procento dehtu, který tvorí karbon. Ten způsobuje u modelářského motoru předčasné oporebení pístu, klikového hřídele a ojnicích pouzder. Nemůžeme-li koupit palivovou směs hotovou, namíchejme ji – pokud výrobce nedává jiný předpis – takto:

Zabíhací: 1 díl petroleje, 1 díl éteru, 1,3 díl ricinového oleje.
Po záběhu: 1 díl petroleje, 1 díl éteru, 1 díl ricinového oleje.

Namíchaný palivový potřebujeme: 1 arch filtrářského papíru, odměrný válce cejcován v cm³, nálevku průměru asi 15 cm, láhev se zabroušenou zadkou obsahu 500–1000 cm³. Tyto potřeby lze koupit v n. p. Chemodroga.

Postup: nálevku s filtrem dáme do odměrného válce a přefiltrujeme 1 díl petroleje. Potom dojíme zbyvající díly éteru a oleje. Kvalitní rafinovaný ricinový olej lze koupit v modelářských prodejnách. V lehkách lze získat chemicky čistý olej, který je poněkud dražší. Poté bývá s obstaráváním éteru, neboť je to látku výbušná, hořlavá a osmarná. V omezeném množství jej můžete koupit v lehkém dospělé osoby.

S palivem pracujeme vždy jen v době větrné místnosti nebo venku, v žádném případě v blízkosti zdroje otevřeného ohně!

K zabíhání potřebujeme nádrž na palivo o obsahu asi 10 až 15 cm³. Zhotovíme ji podle připojeného obrázku. Vhodný použitým plech získáme z prázdné konzervy (zejména od kondenzovaného mléka). Palivo doplňujeme injekční stříškou, vzdach z nádrže uniká ovzdušňovací trubičkou (na obrázku čárkován).

Na přívod paliva od nádrže ke karburátoru motoru použijeme hadičky s 2–3 mm z PVC. Nedoporučujeme hadičky gumové, protože olej je leptá a rozpuštěl. Palivo s rozpuštěným kaučukem se pak dostane do motoru a může způsobit poruchu.

Vrtule upevňujeme tak, aby jeden list svíral se svislou osou úhel 30–40° (proti směru otáčení), když je pist asi 2 mm před horní hranou.

SPOUŠTĚNÍM MOTORU

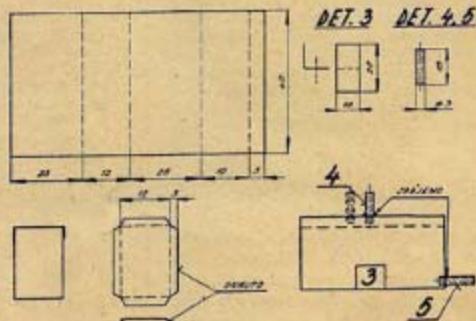
Plnou nádrž umístíme tak, aby hladina byla asi o 2 až 4 mm výše než osa karburátoru. Z úplně zašroubované polohy (otáčení doprava) pootočíme jehlu karburátoru dvakrát kolmo (doleva), zakryjeme suci otvor karburátoru prstem levé ruky a pravou rukou otočíme několikrát vrtuli. Motor si nasaje něco paliva. Potom protipříjem pomocí pásky na hlavě válce nastavujeme kompresení poměr tak, že pásku pomalu zašroubováváme do hlavy tak dlouho, až při prudkém protáčení vrtule vyláskne výbuch motoru. Páskou otočíme celkem jen o 1/2 až 1 otáčku. Potom povolíme trochu pásky a pootočíme jehlu palivo. Opět prudce otáčíme vrtuli až motor naskočí. Po spuštění zvýšíme komprese zašroubováním pásky asi o 1/2 otoky a jehlu změníme přítok paliva.

Takto seřízený nový motor necháme běžet ve středních otáčkách asi 1 až 2 minuty. Otáčky zbytečně nevyžíváme, motor by se mohl zadít. Před každým dalším během necháme motor vychladnout. Nenaskočil-li motor po této přípravě, může být přesný. Poznaměte to podle toho, jestliže z výfuku vyletují kapky směsi. V tom případě snížíme komprese povolením pásky, užavřeme přívod paliva a protáčíme vrtuli tak dlouho, až přibytcené palivo výfukovými kanály vylétnou ven. Potom celý postup opakujeme, dokud se motor nerozběhne. Nepodaří-li se to ani tentokrát, může být v palivu malo éteru, který skladováním vypichal.

Stačí jej dolít a promíchat. Zpravidla dolevíme asi polovinu celkového množství, iž má směs obsahovat.

Všeobecně trvá spuštění nového motoru dle, neboť je nutno nejdříve palivem rozpuštět olej, jímž jej výrobce důkladně propracoval.

Nemůžeme-li nový motor vžebec spustit, nerozebíráme jej, ale dáme si jej v záruce opravit nebo zkontrolovat výrobcem. Než motor nesejme do opravy (tam, kde byl koupen), musíme si uvědomit, že spouštění je věc cviku a zručnosti. Časem nabude



Postup zhotovení zabíhací nádrže z konzervočního plechu

každý takového cviku, že spuštění jakéhokoli motoru mu nebude činit potíže.

Jehožkoliv opravy, vnější či vnitřní, může na motoru dělat jen zkušený pracovník. Nezkušený takovým zásahem téměř vždy motor vážně poškodí nebo zničí!

Václav STEJSKAL, recenze Zd. Liska

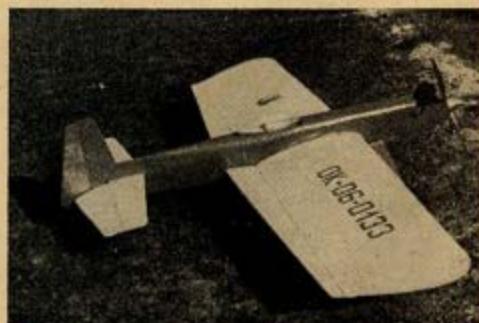


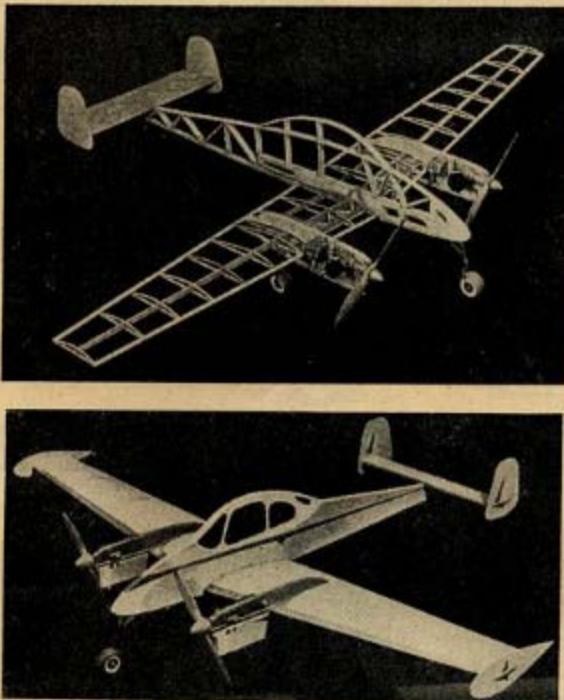
VYZKOУENÝ LEVNÝ OCHRANNÝ

Zjistil jsem, že vrchní nádrž známým Celofixem* chrání povrchovou úpravu z nitrolaku jen tehdy, je-li model pořízen déformacním motorem. Alkoholové palivo pro motory se žádá většinou vlnak Celofix a potom z nitrolaku narůstá, zvláště je-li přimíšen nitrometan. To mne donutilo hledat jiný ochranný materiál, především do-

* Celofix = plexisklo rozpustěné v benzolu.

Autor článku vyzkoušel nášter na modelu, s nímž startoval také na mistrovství republiky v Kolínach. Akrobát vyzkoušel jít přes 100 startů. Je převážně z tuzemského materiálu, má rozpětí 1450 mm, letovou vahu 1300 g a pohánějí jej motor MVVS 5,6





Jak

L-200
MORAVA

se vám líbí?

(sa) Upoutávka polomakety L-200 „Morava“ na mimořádnou prací mládežnických modelářů M. Štolce a L. Svobody. Model z tuzeckého materiálu byl navrhován jist podle skutečnosti, která soudruzi získali s několika kusey podobné letouny polomakety Aero A-200. Co chybí nebo rozdíly shodnosti se vzorem, je chyba „doholení“ vybarvenin, takže model na první pohled skutečnou „Moravu“ připomíná.

Polemaketa o rozpětí 1340 mm a letové vzdálosti 1250 g letadlo s motory Jena 2,5 rychlosťí přes 90 km/hod. na 16m drátech. S kterými kolji jedním motorem má ještě rychlosť 50 až 70 km/h a je bezpečně volatoladitelná. Dobré letové vlastnosti postavila zimní zkušba: za mrázu 6 °C a mýky se po několika okruzech využívala nádržava, takže při přistání byla tloušťka řídících drátů téměř 1,5 mm.

Model je postavený k propagačnímu letání a proto má odnímatelné křídlo k usnadnění přepravy. Tříkoly podvozku umožňuje přistávat s jedním motorem v chodi, pojízdit a odstartovat, aniž se pořekdi vrátit.

Můžete nám napsat do konce ledna na korespondenční listku, co si o modelu myslíte (nic jiného k tomu nepřipisujete, nebudeme odpovídat!). Podle výsledků ankety se zaridíme s event. otištěním výkresu. Zajímá nás také, zda by lépe nevyhovoval podobný model jednomotorový.

Red.

NÁTĚR PROTI ÚČINKŮM PALIVA

stupný a lavný. Ozvědil se mi lak z pěnového polystyrenu, rozpustěný v toluenu.

Odpadový pěnový polystyren je k dostání v modelářských prodejnách a toluen v drogerii nebo v prodejně „Barvy - laky“ v ceně až 3,20 Kčs za litr.

PŘÍPRAVA LAKU. Pěnový polystyren rozpustíte na hustotu řidičho nitrolaku, nejlépe v uzavírávané láhvici, abychom rozpustení urychли i protřepáním. Stáhněte pěnovou hmotu načeštět nožem na houšky, které projdou hrudí láhvě. Doporučuji po rozpustění nechat stát a ponítit až druhý den.

LAKOVÁNÍ. Ochranný nátěr namálejte plochou měkkým štětem a to nejvíce do vnitřku. Thunty vrstva už nemá význam a obyčejně se loupe. Nevynechte-li při namálení žádoucí větrov, můžete jedna.

VÝHODY. Nátěr je lehký a lehký. Při namálení se netyčí do vnitřku jako u Celofixu a nezdalek tolík na vlností vzdachu (matnou mísu). Nátěr pomáhá schme (zaujímá nitrolak včetně lesklý), což umadňuje namálení. Nelze pohlednout ani láč a skutečnost, že rostou některé nebezpečné zdroje.

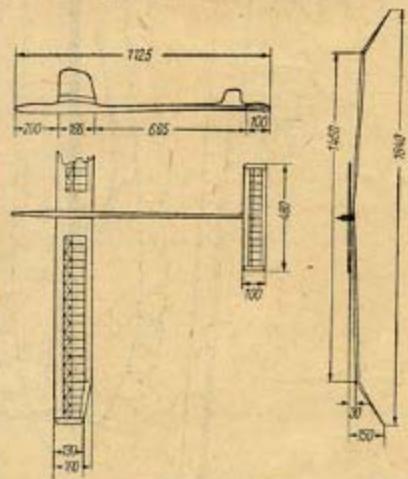
NEVÝHODY. Nátěr (polystyren) narůzuje většina běžných chemikalií (benzin apod.), a výjimkou právě paliva pro „dřavíky“. Proto můžeme model umývat jen vodou a saponovanými přípravky. Dobře je mi osvědčil tampon z mý „Sapon“, který je k dostání v drogerii. Během stáčí užit model suchým hadrem. (Dlouhodobě písounění paliva nemá na ochranou vrstvu rušivý účinek.)

OPRAVY. Postup je stejný jako u modelů nalakovaných Celofixem. Acetonové lepidlo na polystyrenovém nátěru dobré nedráží, proto je možné na poškozené ploše odstranit. Použijeme bud hadříku namáčeného do čistého toluemu či benzolu nebo natěr oškrabeme a obroušíme.

Alois CHALUPA, Gottwaldov

MISTROVSKÁ A-DVOJKA Z NDR

(s) Autorem modelu, který za nejtěžších povětrnostních podmínek získal na přeboru NDR 1961 mistrovský titul časem 870 vt., je Hans-Peter Hauer z okresu Halle.



Doplňující technická data k výkresu: plocha křídla 28,8 dm²; profil Gò 485; plocha VOP 4,76 dm²; profil Si 5300/6; úhel seřazení: křídlo +3,5°, VOP -0,5°; letová váha 495 g.

Podle Modelbau u. Basteln

- Loni uveřejněné modely tohoto druhu nalezly velký ohlas zejména u mladých čtenářů. Pokračujeme tedy a připravili jsme polomaketu známého výkonného česko-slovenského větroně VT-100 „Démant“.

VT - 100 »DÉMANT« HÁZECÍ POLOMAKETA Z PAPÍRU

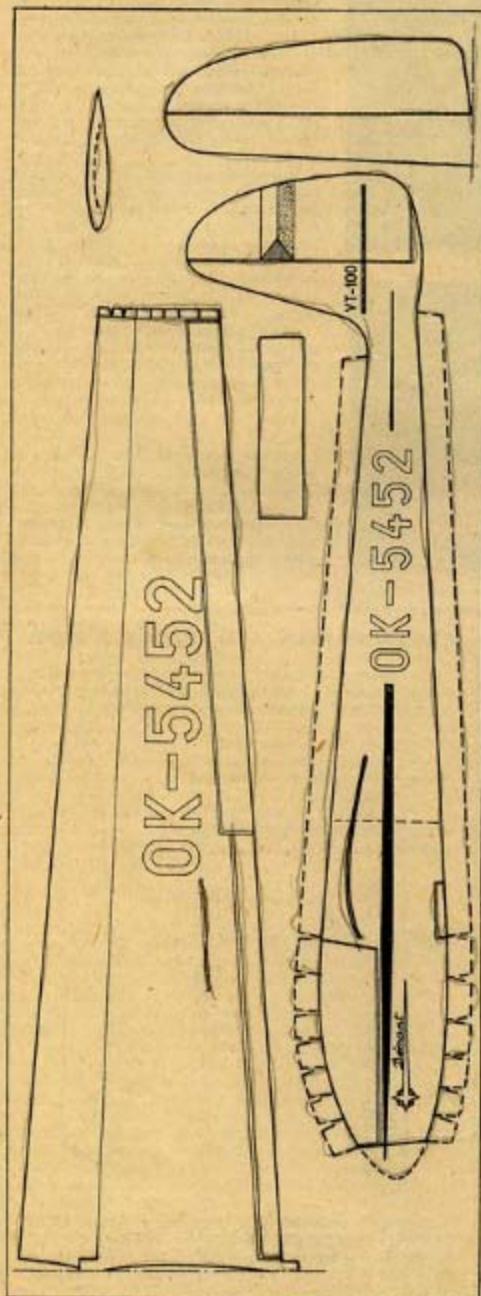
PRACOVNÍ NÁVOD

Vystříhneme nebo vyzlijeme z kladivkové čtvrtky všechny části modelu podle tlustého plného obrysů na výkresě. Záložky na trupu jsou kresleny pírušovanou čárou; znamená to, že budou jen na jedné půlce. Přední část trupu je z pevnostních důvodů dvojitá až po tenkou pírušovanou čáru. Vystříhneme tedy předek trupu ještě dvakrát, ale poněkud menší – nahore i dolu asi o 1 mm (pro snadnější sestavování).

Z stejných důvodů je zdvojená též náběžná část křídla. Přehneme ji podle tenké čáry po protlačení tupým koncem nože nebo nůžek. Výzvuku středu křídla (obdélník) vystříhneme dvakrát. Koncová vřetenka křídla (při papírovém provedení jsou to jen kapkovité plochy) jsou dvojité. Vystříhneme je z předem slepených konců čtvrtky. Pírušovaná čára vyznačuje polohu vřetena vůči křídlu.

Obrys dvojítou tenkou čárou na nosních plochách jsou jen vzhledové – ohraňují polybilé plochy na skutečném letonu.

Jednotlivé papírové části slepujeme nejlépe modelářským acetonovým lepidlem, jež rychle schně, výborně drží a zpevňuje slepené plochy. V papírovém dostačujeme rovnocenné lepidlo v tubě zn. „Kanagom“.



Na snímku K. Manžidka vidíte skutečný větroně VT-100 „Démant“ v letu

Při sestavování postupujeme takto: jednu výzvuku trupu přilepíme celou plochou zevnitř na tu část trupu, kde jsou záložky a zatížení. Po zaschnutí na ni přiložíme druhou výzvuku, záložky přehneme a přilepíme pouze k výzvuce. Potom lepidlem natěme výzvuku, záložky a obrys svíslé ocasní plochy; zatížíme a necháme dobu zaschnout.

Mezitím jsme přehnuli a přilepili (a samozřejmě zatížili) náběžnou část křídla. Pozor! Neslepit záložky na koncích! Dobje zaschlé křídlo prohneme do profilu, jehož charakteristický tvar vyznačuje výfuz v trupu (raději poněkud více – vrátí se).

Zdvihnieme konec křídla do vzepětí asi 2 až 2,5 cm (tvar široce rozvíjeného písmene V) a přeplíme kapkovitý výfuz ve středu sboru i zdola obdélníkovou výzvukou, kterou dobre po celé ploše pesty přitiskneme s držkou, dokud lepidlo nezaschně.

Do zaschlého trupu vyřízneme otvory pro křídlo a vodorovnou ocasní plochu (VOP) v potřebné šířce (křídlo 3—4násobná tloušťka papíru, VOP jednoduchá). Potom opatrně předkem vkládáme mezi stěny trupu tenku násadku nebo kularový tyček (až až do půl SOP). Zsobolený koncem v trupu uformíme dutinu čočkovitého průřezu, takže bude 5—6 mm široký. Takový trup je mnohem pevnější než plachý a vzhledem se podobá trupu letadla.

Trupem provlékнемe dobré zaschlé a ztvárané křídlo, když jsem předtím ustavovací záložky přehnuli zpět, aby nepřečinavaly z obrysu. Správně ustavené křídlo klepeme dobré sboru i zdola s trupem.

Stejně upravíme i VOP. Dbáme přirozeně na to, aby vzájemná poloha všech částí byla správná a vše bylo rovné a souměrné. Na konci křídla přilepíme kapkovitou vřetenu a přecinající zaťožky po zaschrnutí odstříháme.

A - dvojka R 64

výsledek zkušenosti

Během dvouleté modelářské činnosti se mi podařilo dosáhnout mnoha neúspěchů. Přemýšlím jsem nad nimi a výsledkem je model, s nímž vás seznámím. Vzhledem k jednoduchosti nebudu popisovat pracovní postup, pouze několik slov k konstrukci.

Dospěl jsem k názoru, že bezmotorový model musí

1. mít dobré letové vlastnosti,
2. být co nejvíce jednoduchý, levný a snadno opravitelný.

Cas, který věnujeme modeláři roč zádibí, má využít především k letání s modelem, nikoli ke stavbě.

Pod pojmem „dobré letové vlastnosti vůči termínu“ si nepředstavujte neúčelnou honbu za tím, zda model poletí v klidu 140 či 150 vteřin. Považují za pravotadé jednak dokonalou stabilitu za letu, jednak spolehlivé kroužení s minimálním polomolem závrtů. Model „R-64“ splňuje dobré tyto požadavky.

Trup bylo možno postavit ještě primárnějším způsobem, ale vyhodnotíme tato konstrukce: bočnice z borovicových listí 3×3 , nahoře mazí podlínky zlepěna balsy 3 mm. Stejiny za křídlem jsou z balsy 3×5 . Max. šířka trupu je 16 mm, předeck až k hřbetu potažen plecháčkou 0,8 mm.

Rozměry materiálu na nosné plochy jsou uvedeny na výkresu žebrovým 1:1. Žebra křídla jsou z plecháčky 1,2 mm, čtyři střední v místě spojovacího duralového jazyku a jedno v místě závratu z plecháčky 3 mm. V koncových částech křídla jsou žebra z plecháčky 1 mm a také nosník je tenký (viz výkres koncového žebra). Nábludně i odtokové listy jsou v místech lomu přeletěny silikonem.

Vodorovnou ocasní plochu má pro odlehčení žebra z balsy 1,5 mm, střední žebro z plecháčky 1,5 mm.

Svislou ocasní plochu tvoří vylehký rám z plecháčky 1,5—2 mm, potažený ze stran balsovou 1,5 mm (opracováno do souměrného profilu).

Neupokojí-li model letové vlastnosti představy, vade je bud v silnější pokroucení nebo v nedostatečném seznámení s modelem. Měli modelář znát svůj model, je podle mě zkušenosti minimální norma alespoň 10 letových hodin za rok, tj. až 300 startů.

Důstojník Česlav RAK

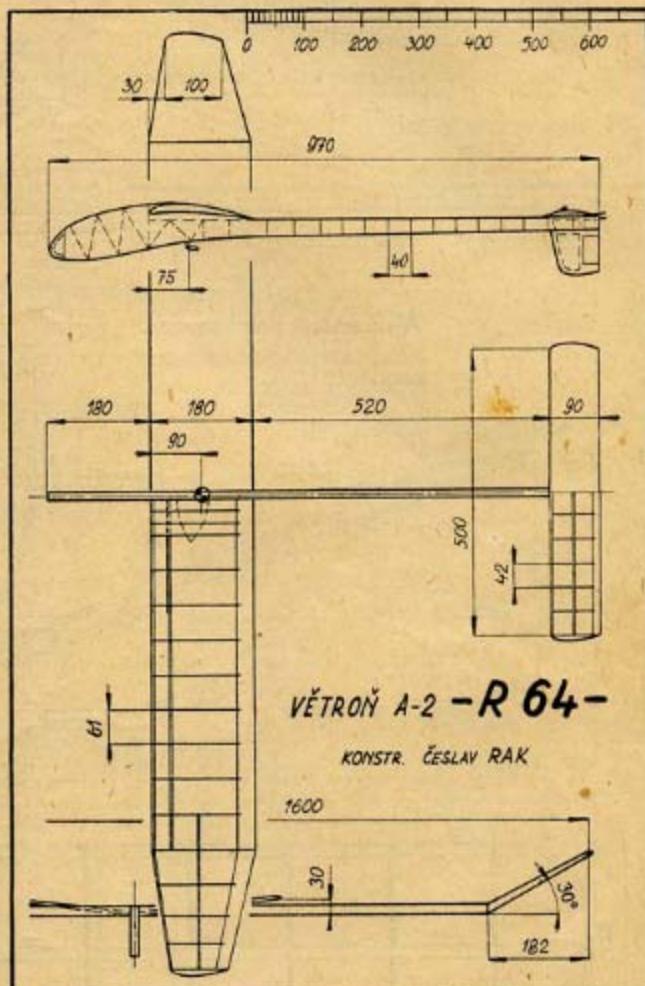
Zbývá vyfuzat ze dřeva nebo zbytku balsy předeck trupu. Za- lepíme jej v délce asi 5–8 mm do trupu a po ztvrdnutí lepidla opracujeme do ohlášeného tvaru. Předtím musíme ovšem model dovráždit tak, aby těžistě měl v 1/3 hlobub křídla od náběžné hrany. Může být spíše poněkud těžší na hlavu (seřidi se „nasužením“ výkyvů).

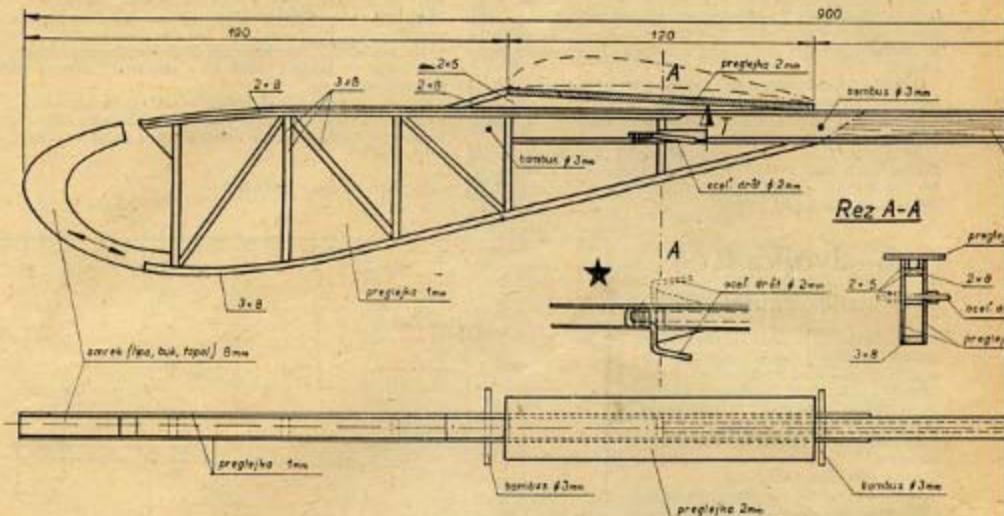
Nás malinký „Démant“ velmi dobře klouje a plachtí ve svabovém větru i v termice. Můžeme s ním letat i některé základní akrobatické obraty.

Kdo si potřpí na pěkný vzhled, vyznačí orýsovaným tuší ohrys pohyblivých ploch, vybarví vlnku, imatrikulaci číslo (černé – na pravém křídle shora, na levém zdola) a ozdobu na trupu (červené, modré).

Napište, jak jste si zalíbali!

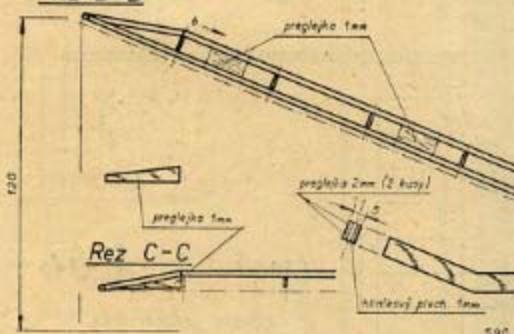
Zdeněk LISKA, Praha



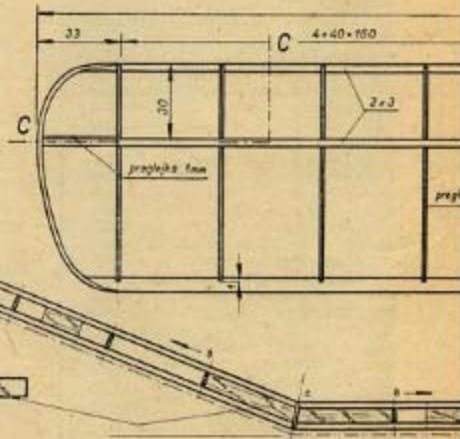


Startovací kód je nesložitě na této straně
trupu, na kterém model bez rychlyenia
zazáří v oči a krk!

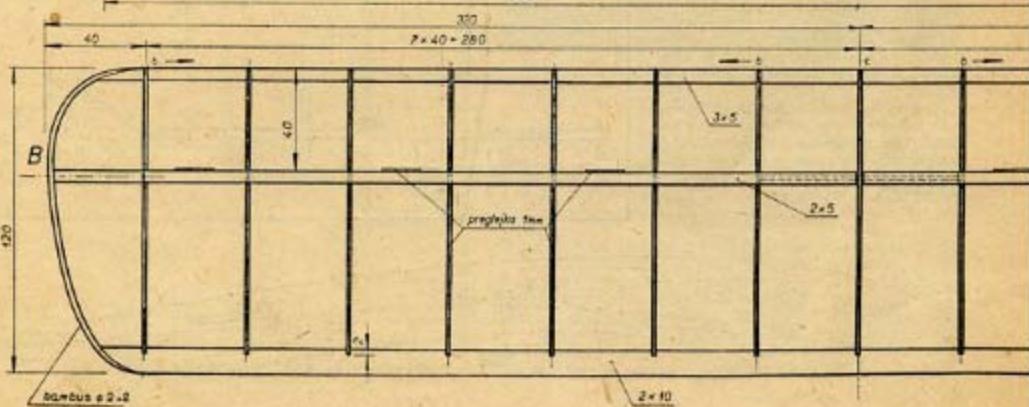
Rez B-B

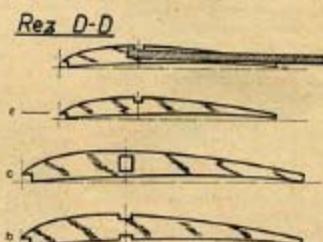
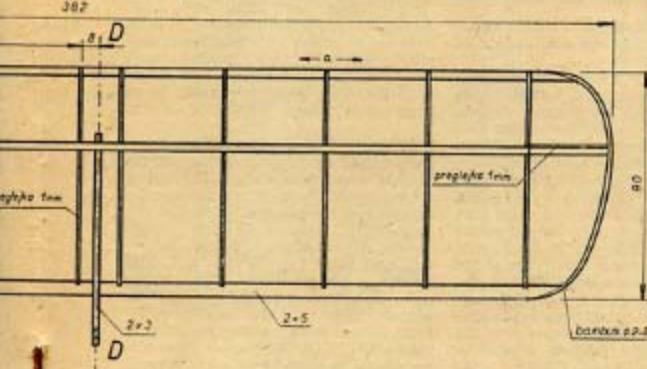
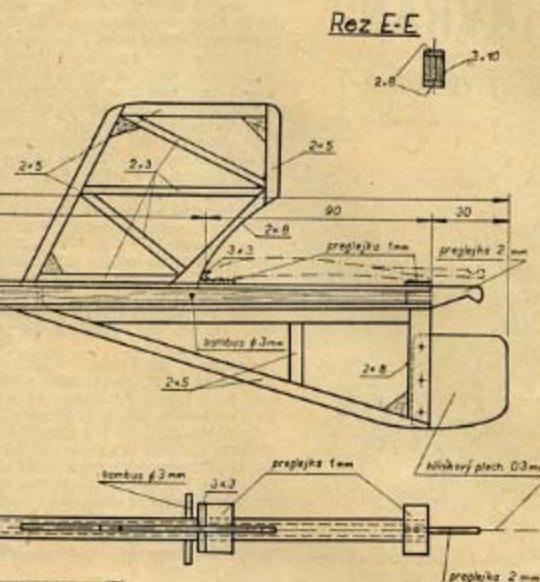
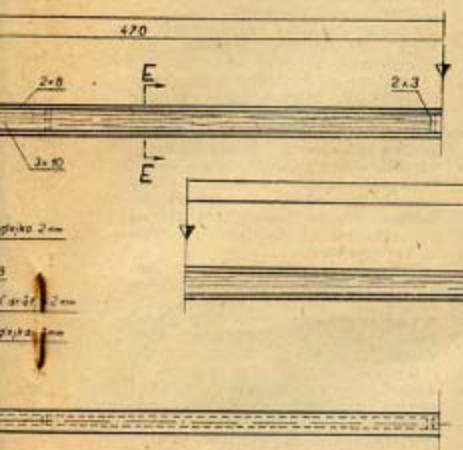


Rez C



20





<u>Materiál</u>	<u>tm</u>	<u>preplňuje tm</u>	<u>350-250 mm</u>
látky 2x4	5m		2m (120-50 mm)
2x5	5m		
2x8	2m	šířka (šíra)	
3x5,2x8	2m; 1m	délka, šířka (šíra)	65-65 mm
3x10	2m	oséf délka 2 m	5 cm
		temperák	10 cm
		pedik 8 mm	1m
		bláznivý plech 0,3 mm	40 x 40 mm
		osaf lepidlo	50 gr
		kravíz	50 gr
		bláznivý plech 1 mm	80 x 50 mm
KABLO I			
papír KABELKA			2 hárky
		MÍKELAHTA	

Lokaler Testosteron mit lokalem

Model řízeného vzdáleného kontroly A

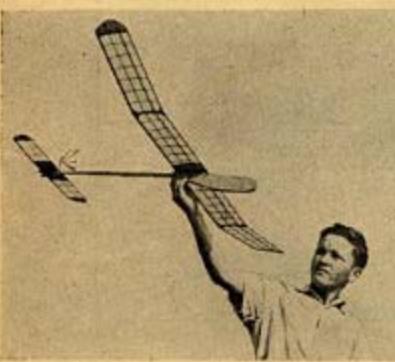
HAVRAN

Rozpále	1480 mm	Plocha krídla	14,26 dm ²
Délka	500 mm	Plocha výškovky	3,4 dm ²
Průří krídla	vložení	Celková plocha	17,6 dm ²
Průří výškovky	vložený	Najmenší výška	230 gr
Doba letu z 50m	90 sek	Zadání	15 g/dm ²

„HAVRAN“

školný vetroň A-1

Pre LM napísal majster športu J. Gabrík



Dat do rúk juniorom materiálne dostupný, nemáročný a pritom slušné lietajúci model – to bola myšlienka, ktorá má viedla pri navrhovaní modelu Havran. Za posledné dva roky postavili juniori v Západoslovenskom kraji niekoľko desiatok Havranov v rôznych úpravách. Posledná verzia, ktorú predkladám širokej mladej modelárskej rodine, sa ozveďala ako najvhodnejšia. Svedčia o tom spomienky limity III. výkonnostnej triedy. Okrem toho niekoľki modelári práve s týmto modelom splnili podmienky pre udelenie II. výk. triedy (650 sek.).

Priemerná výkona Havrana za kladného počasia sa polohujú okolo 80–100 sek. Vyspelejší juniori použili na krídlo profil B-7406-F, ktorým sa priemerné výkony zlepšili na 110–120 sek.

STAVEBNÝ POPIS

Trup znacíname stavat skriňovým nosníkom. Tvorí ho dve bočné lišty o rozmeroch 3 × 10 mm, ktoré zukosíme na potrebné rozmer a dve lišty 2 × 8, do ktorých musíme pred zlepšením výrať otvory pre nábežné a odtokové hrany hornej a dolnej časti smerovky. Medzi bočné lišty nezabudnite zlepíť vymedzovacie kolíčky, ktoré sú naznačené na pláne. Skriňový nosník zlepíme na pracovnej doske pomocou špendlíkov. Horná a dolná časť smerovky zhotovíme podľa plánu v špendlíkovej žabline. Po zaschnutí a prebrúsení prelepte rohy smerovky kresliacim páperom.

Po zaschnutí skriňového nosníka trupu preprímeníme na plán a začneme so stavbou prednej časti trupa. Hlavicu zhotovíme z dosky o hrúbke 8 mm (smrek, lipa, buk). Horný obrysový nosník trupa nám prečnieva zo skriňového nosníka. Všetky lišty konštrukčnej časti trupu majú rozmer 3 × 8 „Boru“ zhotovíme v špendlíkovej žabline na pracovnej doske. Po dokladnom zaschnutí celý trup prebrúsení a po priviazaní a zlepení startovacieho hákca prelepte ho preglejkou o hrúbke 1 mm,

ktorá siaha až po odtokovú hranu krídla. Potom zlepíme obidve časti smerovky, aby boli v sviskej ose trupu. Do konca trupu – skriňového nosníka – zlepíme hŕachí determinizačnú preglejkou 2 mm. Na dolnej časti smerovky preprímené koridlo z tenkého durálového plechu. Na vyznačených miestach, pred a za krídlem, ako aj pred nábežnou hranou výškovky, vyvŕtame otvory pre upínacie kolíčky.

Lože krídla z 2 mm preglejky, ako aj lože výškovky z lišti, zlepíme až po dokončení nosnej a stabilizačnej plochy tak, že ich priviažeme k trupu gumou a skontrolujeme správnu polohu.

Vodorovná chvostová plocha jednoduchej konštrukcie pozostáva z 10 kusov reber z preglejky 1 mm. Nábežná hrana, ako aj nosník, sú z lišti 2 × 3, odtoková hrana 2 × 5. Okrajové oblioky zhotovíme z bambusu podľa výkresu alebo z preglejky 2 mm. Po zlepení kolíčkovou determinizáciou strednú časť výškovky prelepite kresliacim páperom.

Krídlo. Predovšetkým výrežeme rebrá z preglejky 1 mm, a to: 26 kusov s označením b; 2 kusy s označením c; 2 kusy s označením b, ale z preglejky 2 mm (stredné rebrá). Rebrá b a c, t.j. 30 kusov, spoločne opracujeme a potom odobereieme dve rebrá 1 mm, ktoré budú slúžiť ako c. Do reber b spoločne vypúslime otvory pre lišty. Povrchové umiestnenie nosníkov neznamená letové vlastnosti modelu.

Nábežná lišta krídla je 3 × 5, nosník tvorí dve lišty 2 × 5, odtoková lišta je 2 × 10.

Krídlo pozostáva zo strednej časti a „užív“; každú časť stavíme samostatne na pracovnej doske.

Pri zlepovaní odtokovej lišty (aj u výškovky) pamäťte na to, že odtokova lišta nie je rovnobežná s pručovnou doskou, ale má sledovať horný obrys profilu. Odtokovú lištu nezberíme do klinu, ale len zaguľatíme. Na hlavné nosníky zlepíme podľa výkresu naglejky z preglejky 1 mm.

Po dohotovení jednotlivých častí krídla spojime ich pomocou spojky tvaru rovinutého „V“, ktorú vsumieme a zlepíme medzi hlavné nosníky krídla. Spojky môžeme zhotoviť zo pancierovej preglejky o hrúbke 5 mm alebo lamelovaním v tvare 2 mm preglejky a 1 mm durálového plechu. Nábežnú a odtokovú hrancu spájame na typu. Odtokovú hrancu v mieste spojenia prelepte páiskom kresliacim páperom alebo silóvanou tkaninou. Stred krídla v rozmedzí dvoch stredných profíkov oblepte kresliacim páperom.

Oblepenie, lakovanie. Krídlo a chvostové plochy oblepujeme stredne silným páperom Kabilo, alebo lepšie Mikelantou.

Poľah prilepíme riedkym kascinovým lepidlom. Keď budeme oblepať Mikelantou, doporučujeme pretiahnut tento papier vodou tak, aby keby sme ho farbili „Dúha“ farbami, aby sme z neho odstránil lesklý skrobivočitý vrstvu. Potom sa s ním bude lepšie oblepať a bude sa tiež lepšie lakovat.

Lakujeme redskom napínaním nitrolakom (C-1106). Po každom nátere musíme počkať aspoň 24 hodín a následne naniesť ďalší náter. Po každom nátere ulozime krídlo s výškovkou do žablony. Lakujeme tak dlho – v prípade Mikelanty – počas krapage laku premikajú na vnútornú stranu papiera. Po poslednom nátere nechajte oblepené plochy čo najdlhšie v žabline, aby sa potačiť ustálil. Rýchla práca pri lakovani nevyplýva!

Zaliatvanie. Hotový, nalakovaný model využíame podľa výkresu. Doporučujeme zachovať polohu žabiska. Došľačenie modelu v terene robíme podkladáním odtokovej hrany výškovky alebo dozložením olova, v krajnom prípade podložením odtokovej hrany krídla (uhol nábehu). Počas zaklazania modelu z ruky musíme si višimnúť, na ktorú stranu krúži bez vykrievania smerového kormidla. Keď je už klážený modelu využívajúce, urobíme prvé štarty na krátkom lanku. Startovacie lanko zavesíme na tú stranu trupu, na ktorú nám model volne krúži! Napríklad, keď krídlo doprava, štartujeme pravým háčikom.

Pro použití bočného startovacieho háčika model nestúpa na lanku priamočiare, ale opisuje oblikuživu dráhu obráteného zmyslu, ako je prirodzená záťačka modelu. Táto oblikuživu dráha príponou $\frac{1}{4}$ znamená otazník (?). Model musíme smerovým kormidlom zlatiť tak, aby kulminačný bod oblikuživej dráhy pri použití 50 m lanka nedal hľavu vliečuceho modelára.

x x x

MODELÁRUM, kteří sú členy Svazu amu a chtějí model hned stavět, poskytne redukce bezplatnou službu. Bezplatnou v tom smyslu, že z výkresu zmieněnoho na prostrední dvoustranu dáme zhotovit planografické kopie ke skutečné velikosti (formát A1) a zašleme je poštou. Pořizovací cena jedné kopie je 3,50 Kčs, obal a poštovné jsou započítány. Platí předem pošt. poukážkou na peníze typu „C“ na adresu: Redakce LM, Lublašská 57, Praha 2. Dozadu na poukážku napíšte ještě jednu HŮLKOVÝM písmem svou uplnou adresu. Neposílejte víc peněz za kopii, tím vytížení neurychlíte – naopak, protože vaše vám musíme přeplákat vracet! Vyřízení trvá 3–6 týdnů. Objednávky výkresu „HAVRAN“ přijímáme do 31. ledna 1962. Později došle nevyhodime!

BUDE VÁS ZAJÍMAT...

- (dm) Soudruh P. Horan z C. Budějovic, z jehož ukázkovou maketu Meta Sokol jsme se seznámili v LM 5/61, již model záležal. Rychlosť je zatím 76 km/h a využitým podvozkem Konstrukčně pří přijde letos soutěžit – těžlivo sel!

- (ba) Na modelářské výstavě v Anglii vzbudil pozornosť Petar Farr, ktorý vystavoval malícké modelárske makety 1:300 (!) rôznych typov letadiel.

- (dr) Italy zájemne mrází neúspěch v rychlosťních modelech na londýnskom Evropskom kritériu. Časopis Rassegna di Modellismo venuval plne 4 stránky

bojuj Čechoslovenskú a Maďarskú a dojel k záveru, že občina pomohlo k prievezu nad Itáliu jednodrárové fízeni, kdežto motory MVVS a MOKI byly prí jäzdené prémierne.

• (c) Československá letecká technika a odborná literatura mají v zahraničí dobrý zájem. Potvrzuje to také zpráva, že mezi leteckými sportovními fajnoualky v USA se platí 32 dollari za knihu V. Nitmecká „Československá letadla“.

- (ba) Zájem anglický modelář R. Gibbs ustanovil nový národní rekord ve řididle 10 cm v rychlosťi 260,818 km/h. Specialní motor zhotovil Fred Carter s použitím hlavních dílů z motoru Dooling 61.

RÁDIEM OVLÁDANÁ POLOMAKETA

V loňském 10. čísle LM byl otištěn tranzistorový přijímač soudruha Kaduly z našeho klubu. Hlásím se jako konstruktér modelu, pro který byl přijímač zhotoven, byl v něm vyzkoušen a ověřil se.

Model „MJ-6R“, řešený jako sportovní kabínový hornoplošník – polomaketa, je již poměrně starý. Byl záležán na podzim 1958 potom zkoušen bez rádirového zařízení, až jeho letové vlastnosti byly bezpečně ověřeny. Jako rádiem řízený létající model loni. Má dobrou stoupavost a s ohledem na spec. zatížení je dosti rychlý,



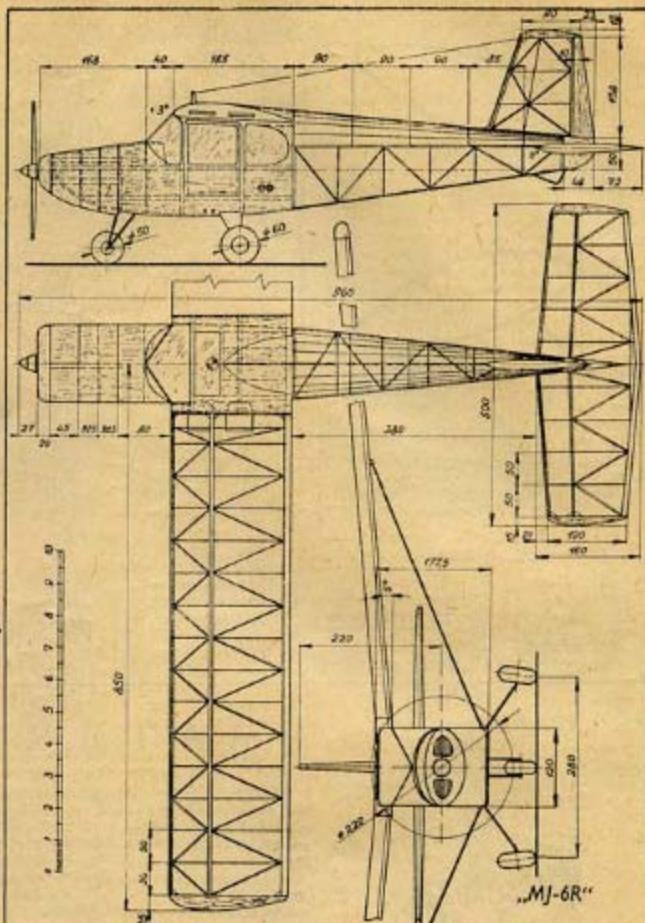
takže se může pohybovat i proti slabému větru. Cítivost na směrové kormidlo je skoro nadměrná, hlavně pro krátký trup.

Doplňující technická data k výkresu: plocha křídla 31, vodorovný ocas, plochy 7, celkem 38 dm²; letovací váha s úplným řízením 1600 g; prázdná váha 1150 g; specifické zatížení nosné plochy vztahem na letovací váhu 51,5 g/dm². Původně zamontovaný motor Vltavaan 2,5 se neosvědčil pro malý výkon a nespolehlivosť. Nahrál jsem jej motorem MVVS 2,5 D.

Model je většinou z tuzemského materiálu, jen na některé výplně a zakončení křídla a ocasních ploch jsem použil balvy z bedniček od kokosové mouky.

Zážáza prototypu byla neobvyklá. Byl rozbíjat volným motorovým modelem Pluto, když stál na zemi a Pluto do něho narazil v ostré rychlé zatáčce. – Tato nehoda stojí jistě za povšimnutí jako zkušenosť pro společné létat!

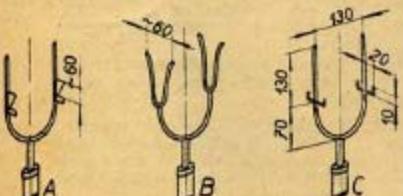
M. JUNGWIRTH, Vsetín (Ohrada 698)



JAK UPRAVIT VIDLICI PYLONU

Po zkušenostech z loňské sezóny s létáním rychlostních U-modelů ve vidlici pylona upravené podle sportovního kódů FAI, povahuji za potřebné se zmínit o zjistěných nedostatečnostech a navrhnu řešení. Měl jsem příležitost vyzkoušet dvojí úpravu vidlice pylona pro dvoudrážkové řízení.

Vidlice A pro dvoudrážkové řízení, zhotovená přesně podle sport. kódů FAI, byla k dispozici na Evropském kritériu v Belgii. Nevhovuje proto, jelikož střední kolík řidicí rukoujeti je možno vložit jen z jedné strany, a to ve výškovém rozmezí jen asi 60 mm.



Pilot tudíž musí před vložením kontrolovať natočení vidlice, čímž zruší kontrolu nad modelem.

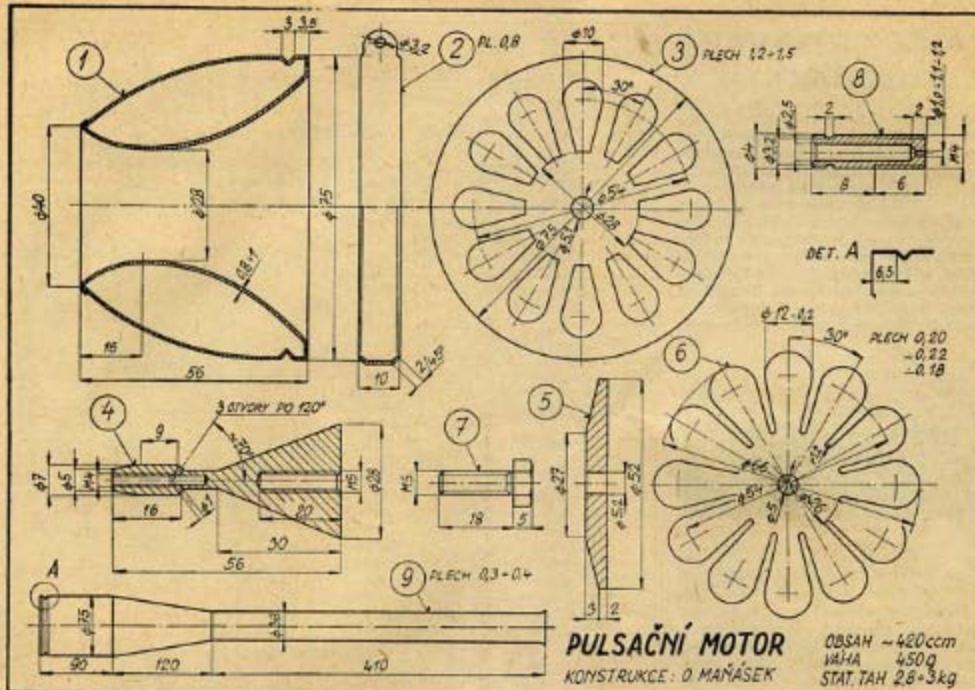
Vidlice B pro dvoudrážkové řízení (výrobek MVVS) byla na mistrovství republiky v Košicích. Nevhovuje také, protože je třeba kontrolovat vžijemné natočení vidlice a středního kolíku. Stává se u ní, že pilotovi se podívá na zadní střední kolík jen z jedné strany. Let je pak bud neregulérní nebo jestliže pilot vyjmé rukoujet a snaží se ji nasadit znovu správně, časoměříci mu let často neměří, protože povahuje jeho jednání za provedený pokus. Pro jednodrážkové řízení pak tato vidlice nevhovuje ani není regulérní.

Vidlice C, kterou navrhoju jako zlepšení, je v podstatě zlepšeným vidlicí A. Pilot se zde nemusí starat o natočení vidlice, neboť může střední kolík přikládat z obou stran, a to ve výškovém rozmezí asi 130 mm. Po dotlačení kolíku k vidlici nechá jej pilot sklonit po vidlici až k přivářeným háčkovým zárazkám, aníž se přitom musí na vidlici dívat a přestat sledovat model.

Vidlice D pak je vhodný typ pro jednodrážkové řízení, jenž odpovídá sport. kódů FAI.

Jsem toho názoru, že pro rychlostní závody U-modelů v letocké sezóně, kdy se též bude konat mistrovství světa, by se měli poradatelé postarat o to, aby byl k dispozici pylon s vyměnnými vidlicemi typu C a D podle připojených obrázků. Jediné takové opatření pomůže zajistit dobré výkony národní i přípravu reprezentantů na MS.

Inž. Zbyněk PECH, mistr sportu



Konstrukce a zpracování her LM

O. Maříšek, VAAZ Brno,
J. Fara, Praha

A M A T É R S K Ý P U L S A

Přímáline výkres a popis pulsacního (trysekového) motoru, s nímž souhlasil O. Mařásek, lze získat titul mistra republiky. Motor se liší obsahem 420 cm od většiny u nás dosud uvedených motorů v ohnisku do 250 cm. V tom směru navazuje na motory sovětských amatérských konstruktérů, kteří premi zatáčí zlepšovat obnou nad obvyklými. Pohled svým zájmem o motorovou konstrukci může obnovit dosud nezrealizované.

Pokud všechno, nechal by nás jiný motor podobného většího obousílu dosud uvedený. Nové číslo dle upozorňujeme na to, že popisovaný motor je součástí rychlohmerného modelu „Asymetrik 61“, který jsem popsal v LM 12/61. Pro spolehlivosť dodávám, že dva umělecké motory obousílu 250 cm³ jsem uvedl v LM 8/1955 (konstr. E. Brauner) a v LM 5/1969 (konstr. J. Urbanek).

A black and white illustration showing two men from behind, working on a large, dark, irregular object on the ground. One man is leaning over, while the other stands beside him, gesturing towards the object.

VÝROBNÍ POPIS

DIFUSOR (1) zhotovíme na kovotáctitelském soustruhu ze dvou částí, které ve spojích bud zavřeme nebo zalemujeme. Vhodným materiálem je měkký hliníkový plech AMC-AM tl. 0,8–1 mm.

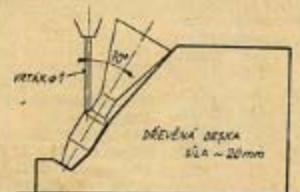
OBJIMKA (2) je z plechu nerez(AKVS, AKVN, AKC) tl. 0,8 mm. Nejlepše se vyrábi na kotouci z tvrzeného dřeva nebo hliníku doklapaném úkosových okrajů. Před vyklepáním zavařit nebo nabodovat padky pro šrouby M3, stáhnout na kotouc a do klepat.

MEZISTĚNU (3) zhotovíme z ocelového plechu 1,5 mm (stačí i 1,2 mm). Duralové mezistěny se totiž velmi brzy znehodnocují nárazy ventilů. Rozteč otvorů musíme dodržet s přesností alespoň $\pm 0,2$ mm. Je vhodné mezistěnu zakalit a z obou stran nebrusit.

ROZPRAŠOVAČ (4) zhotovíme na soustruhu z duralu (D1T; D16T). Tři otvory $\varnothing 1$ mm vyvrátme pomocí jednoduchého přípravku (viz obrázek), abychom dodrželi sklon k ose 70°.

OMEZOVAČ (5) vytvoříme na soustruhu z duralu. Dbáme na dodržení $\approx 27 \pm 0,2$,

poněvadž průměr přitačné plošky silně ovlivňuje funkci motoru. (Mění frekvenci ventilů.) Zmíněný σ 27 je nutno upravit podle tloušťky plechu na ventily, případně podle změněné frekvence motoru a ventilů.



Vrtání otvoru v rozprášovači s pomocí přistřívánky

VENTIL (5) je z ocelového plechu tl. 0,20—0,22 mm (případně i 0,18). Lze použít plechů ČSN 13 160; 13 180; 14 260. Vyrábíme-li ventily ručně z měkkých (nekalených) plechů, postupujeme takto:

- Zhotovíme si vrácí tablonu pro 12 otvorů s $2,2 \times 2,4$
 - Nastříháme konouče plechu o ≈ 70 mm.
 - Vyvrtáme společně alespoň 10 kusů plechu (otvor $\approx 2,4$)
 - Zhotovíme po prorývání jeden přesný vzorový kus
 - Podle vzorového kusu orýsujeme všechny plechy tak, že drážky vzorového kusu ustavíme na předvrtné otvory $\approx 2,4$
 - Dostříháme ostrými malými nůžkami drážky a oblouky na všech ventilech
 - Hrotovou ventily kalíme:
 - a) teplota $810^{\circ} - 850^{\circ}$ C po dobu 3 min.
 - b) okamžitě (tj. max. za 15 vt.) po vytázení z kalice pece položíme na rovnou ocelovou desku a přiklopíme druhou ocelovou deskou
 - c) ventily po zakalení jsou velmi křehké, je nutno je popustit při teplotě 320 až 360° C.

Uvedený způsob je poměrně pracný.
Ventily je též možno zhотовit z pěrové
oceli známými metodami, tj. různici upod.
ŠROUB (7) je ocelový - M5x18 se lesí-
hrannou hlavou.



Změna pravidel je nutná

(js) Oficiální časopis britských modelářů (SMAE) Model aircraft otiskl v říjnu zajímavou redakční poznámku pod titulem „Přemotorizován“. Časopis tvrdí, že soutěže motorových modelů podle předpisů FAI ztrácí popularitu a stávají se doménou několika speciálních vybavení, tj. motoru a především časovačů. Redaktek nechápnal něco proti speciálním motorům a kvantitativně jenomým zářením tam, kde mají oprávnění, jako u rychlostních a rádiem řízených modelů. Nesouhlasí však s tím, aby výsledek letání byl rýze závisl na kvalitě průmyslové výrobených částí a zarizení. Snaha o „raketové“ stoupání modelů do několika desítek metrů v několika vteřinách provokuje a drží. O takové lety se též často smál i modeláři s tak malými zkoušnostmi, že všechno ohrozily ostatní uživatelé letiště.

Závěrem Model aircraft doporučuje pořadatelům, aby vypisovali soutěže s ta-



se doménou několika speciálních vybavení, kteří mají speciální vybavení, tj. motor a především časovač. Redaktek nechápnal něco proti speciálním motorům a kvantitativně jenomým zářením tam, kde mají oprávnění, jako u rychlostních a rádiem řízených modelů. Nesouhlasí však s tím, aby výsledek letání byl rýze závisl na kvalitě průmyslové výrobených částí a zarizení. Snaha o „raketové“ stoupání modelů do několika desítek metrů v několika vteřinách provokuje a drží. O takové lety se též často smál i modeláři s tak malými zkoušnostmi, že všechno ohrozily ostatní uživatelé letiště.

Závěrem Model aircraft doporučuje pořadatelům, aby vypisovali soutěže s ta-

kovými propozicemi, které by omezily „balistické“ stoupání a připustily tak dlouhý motorový let, aby jedna nebo dvě vteřiny rozdílu v motorovém letu nemohly zásadně ovlivnit výsledek. To prý povede k kvalitnějšímu letání a širší účasti na soutěžích.

Pod tuto poznámku se jistě můžeme jenom podepsat a doplnit ji přání, aby již brzo i ostatní členové CIAM FAI dotírali k názuřu, že plánování stavění a soutěžní pravidla pro volně motorové modely jsou nadále neúnosná.

Dálší modelářský Winkel

(cel) Na loňské britské výstavě konstruktér modelářský rotací motor konceptu Winkel. Je to patrně iště takový modelářský motor na rotači (prý byl postaven v Polsku, druhý v USA). S nejpravděpodobnějším ještěm, když některý z našich amatérských motorářů nám posleží popis svého motoru této koncepcie.

O nejmenším motoru

(sch) Jak jistě již napsali, nejmenším sériovým motorem v současné době je Cox Tee-Dee 0,16 ccm. Amatérské konstrukční budou znamenat výsledky zkušebního měření, provedeného pro časopis Aeromodeller (10/61).



Měření působilo mimodějně potíže. Kroužec moment je tak malý, že normálně užívaná brzda nebyla dost citlivá. Pracovní otáčky motoru napospol zase převyšují rozsah běžně používaných strobskopů. Také měření vibrací otáčkůměřením nebylo možné vzhledem k rozsahu otáček, hlavně však pro minimální vibrace motoru. Tyto potíže byly určitých opatření překonány, je však třeba dosažené výsledky uvažovat s opatrností a nepovažovat je za absolutně hodnoty.

Z naměřených motorových křivek je zřejmé, že nejvyšší kroužec moment asi 710 gcm se dodržuje při 24 000 ot/min, nejvyšší výkonnost 0,028 k při 33 000 ot. za min. Zjistěné specifické výkonnénosti jsou 172 k/l a 1,12 kg/kW, čili abnormálně vysoké. Zkušební byly vykonány s nitroványm palivem. S motorkem se dodává plasticková vrtule Cox 3 x 1,75" (76 x 44,5 mm), se kterou totiž 27 000 ot/min.

Italové získávají mládež

(dr) Koncem loňského roku se dalo dohodlo představitelstvo leteckomodelářské sekce italského aeroklubu se zástupci firm vyrábějících leteckomodelářské materiály (plastové stavebnice) na úzké spolupráci při propagaci leteckého modelářství. V tomto smyslu byly otevřeny dvě nové národní týmy výkonností pro mládež.

PRVNÍ, „juniorská tíha“, má umožnit mládeži účast na sportovních podnicích i hned bez jakéhokoli dalšího omezení. V této třídě byly pro jednotlivé kategorie stanoveny tyto základní podmínky:

Vážení: max. rozpětí 800 mm; min. vaha 60 g, lanko 30 m.

Modely na gumu: max. rozpětí a délka 650 mm; max. průřez rovnaku 24 mm². Je zakázáno použít delšího rovnaku, než je

vzdálenost háčku, právě tak jako vrtule se sklopnýma listy.

UPOUTANÉ modely: max. obsah motoru 1,65 cm, min. letová vaha 200 g. Rychlosrání závod se měří od startu na trati 1000 m (14 okruhů na dráze 11,37 m). Podvozek musí být pevný, dvounohý.

DRUHÁ, tzv. „sportovní tíha“, je připravována pro stavbu modelů FAI. Platí pro ni základní podmínky:

Vážení: max. celková plocha 18 dm²; min. vaha 220 g; lanko 50 m

Modely na gumu: max. celková plocha 13 dm²; min. vaha 130 g; max. vaha rovnaku 20 g

Motorové modely: max. obsah motoru 1 cm; poměrné zatížení 300 g/cm; doba chodu motoru 10 vte.

Upoutané modely: max. obsah motoru 2,5 cm; vaha a plocha libovolné; pevný podvozek. Stejný model musí provéti doživotky: první na rychlosrání, měřeném od startu na trati 1000 m (10 okruhů na dráze 15,92 m); druhá je závodka v akrobacii z omezeným programem.

Meteorologové jsou v lodi omylni

(js) Představitel XI. kritériu U-modelů v Belgii se samozřejmě též předem zainteresoval o počasi. Požádal o předpověď pro listopadu tří organy – státní meteorologickou službu, vojenskou službu a službu civilního letectva. Všechny tři meteorologické daly, prý mimořádně, jednotnou odpověď: „Vlakend (sobota a neděle) bude deštivý, mlha, nárazový vítr a teplota klesne.“ Pořadatelé říkají zajištění soutěže pro toto počasí. Mezi jiným byly připravovány zrušení letkého dne, plánovaného na neděli odpoledne.

A skutečnost? Vítr sice chvílemi byl, jinak však jasno, teplo. Takové teplo, že v neděli odpoledne bylo problémeh sehnat na letišti něco k pití.

VÝZVA MAKETÁŘŮM

Loutkový film, skupina Jiřího Trnky, Pha I., Bartolomejská 11 žádá modeláře, kteří mají fotové nelétající nebo létající makety tryskových a turbovrtulových letadel a vrtulníků zahraničních vzorů, aby je zapojili pro připravovaný loutkový film Jiřího Trnky.

Hledáme makety, jejichž rozměry se pohybují mezi 50–70 cm délky trupu. Modely zhotovené v poměru 1 : 60–1 : 70, jsou pro naše účely příliš malé. Není třeba, aby modely skutečně létaly. Mimořádný důraz klade me na dokonalou povrchovou úpravu a estetický vzhled.

Modeláře, kteří makety udávají rozměry, mohou prosim o zprávu na výše uvedenou adresu. Zapojení modelů přichází v úvahu koncem ledna na dobu asi 6 týdnů.

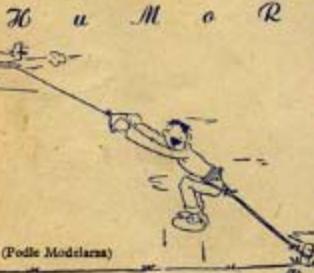
Č NÍ M O T O R

DÝZU (8) z mosazi a 4 zhotovitelné aspoň ve třech kusech s otvary ø 1; 1,1; 1,2. K jemnemu seřizení použijeme tenké drátky.

SPALOVACÍ KOMORU (9) z výtokovou trubicí z plechu AKVS, AKC tl. 0,3–0,4 mm zhotovitelné běžným způsobem ze 3 částí a zbudujeme. Je možno ji též využívat ze dvou pělek a sváfit roztavením lemu.

SPOUŠTĚNÍ MOTORU

Při bolaté směsi (větší dýza) se motor spustí běžným způsobem velmi snadno. Spouštěním je na chudou směs, musíme pozorovat, zda palivo střílí aspoň dvěma otvary z 1. Nahřívání spalovací komory nedoporučují. Tryska nejlépe „chytrá“ na studenou palivo a se studenou spalovací komorou. Je možno použít jiskřivé svíčky ve vzdálenosti asi 30–35 mm od ventilů.





Poznáváme leteckou techniku

HISTORICKÉ LETADLO ANATRA „ANASALJ“

V prvních letech po ustavení samostatného československého státu po první světové válce bylo naše rodiců se vojenské letecky vyzbrojeno letadly nejrůznějších typů. Mezi nimi bylo také několik strojů ruské konstrukce Anatra „Anasalj“, součást výzbroje, kterou s sebou přivezly legie z Ruska. Anatry sloužily na různých vojenských leteckých, upravený na dvoumístná školní letadla s dvojím řízením. V polovině dvacátých let se materiální situace vojenského letectva zlepšila, protože nás průmysl je dokonal již plně zásobit vlastními konstrukcemi. Proto neopohlcivé Anatry, jimiž se často za letu vznášoval motor, mohly být vyradeny. Tři z nich pak ještě řada let používal Západoceský aeroklub v Plzni a jedna se dostala do sbírky Národního technického muzea.

Anatra, která je dnes zavěšena ve velké hale NTM Praze na Letné, je světovým unikátem. Ani v sovětských muzeích není zachován tento typ a v bouřlivých revolučních událostech vzaly za své i veškeré výrobní podklady. Naše Anatra je tedy jediným zdrcujícím informaci o tomto historickém letadle.

Soudruži Masařík a Vančura pořídili řadu speciálních fotografických záběrů, s jejichž pomocí bylo možno zrekonstruovat podle daných možností přesné plánky, určené pro stavbu makety. Je to novoroční

dárek LM našim i sovětským modelářům, jimž pomůže stavět významné letadlo nejstarší historie ruského letectví. Naši plánky jistě uvidí i modeláři jinde na světě, kteří se o rubriku „Poznáváme leteckou techniku“ velmi zajímají.

Anatra „Anasalj“ byla jedním z mála domácích ruských typů, které vznikly za první světové války. Čarské letectvo bylo totiž orientováno především na francouzskou a britskou leteckou techniku. 25. července 1916 byl zaletán prototyp tohoto průzkumného letadla, využitý a postavený továrnou Anatra v Odise. Továrna patřila bankéři Anatrovi, který dovezl našest cestu, jak vymoci povolení sériové stavby svých výrobků. Proto byla v lednu 1917 po ukončení letových zkoušek zahájena výroba, jednak v základní továrně v Odise, kde se také montovalo, jednak v pobřežních podnicích v Simferopolu a v Petrohradě. Celkem bylo dohotoveno 60 až 70 kusů, z nichž se větší část ještě podařilo dopravit k leteckým jednotkám. V období občanské války se dostala většina Anatér do rukou bělých a část vypadala s sebou při odchodu na Sibiř legie.

TECHNICKÝ POPIS

Anatra „Anasalj“ byl dvoumístný dvouplošník určený původně k průzkumu, pak po přestavbě k výcviku.

Rámec měl celodřevěnou dvounosníkovou konstrukci s plátnovými potisky. Horní nosník byl dvousídlinský, spolehlí nad stupněm na bělavého. Střevorstnost nosníků byla 4,5°, okennice letounu maly výšku krátka, zlepšená o 100 mm dozadu, avšak horní byla bez stupně. Křídla byla jen na horním křídle.

Trup měl pítíhradovou konstrukci z dřevěných pásů a přepážek, vyzáblenosou strukturou a posádkou plátnem. Přid byla kryta hliníkovým plechem až k prvnímu dvoukroku vzpěry. Pilník sedadla bylo vpředu, posuvnoucí se vzdutí.

Ocasní plochy byly jednoduché. Kontra byla v ocelových trubkách, potaž plátnem. Svista ocelní plocha měla dvě varianty tvary, vyznačené na výkresu.

Podvozek byl jednoduchý, pevný, na ocelových přesilovaných výpratech. Tloušťka bylo gumovým provázem, navinutým mezi usy a vepří. Ostruhu byla dřevěná s klasickou ocelovou ručkou.

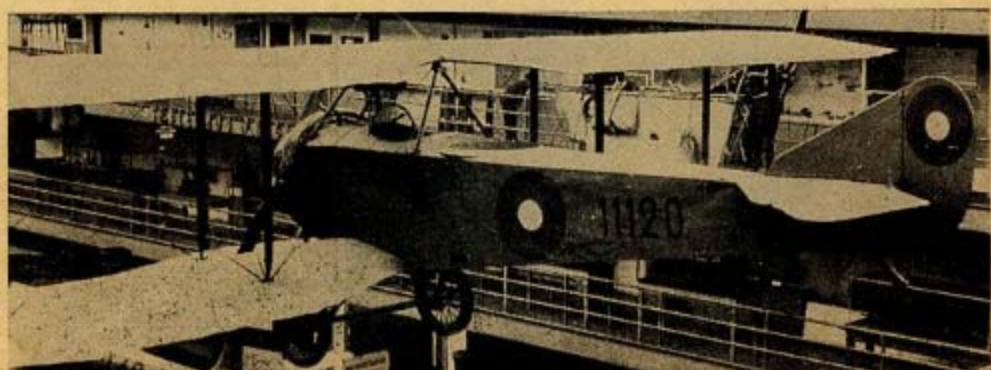
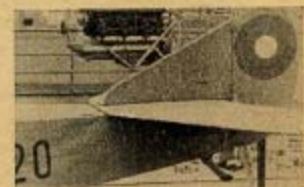
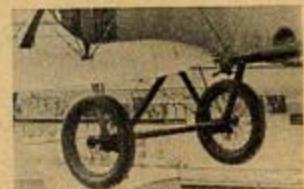
Motor byl hvězdicový dvíválec Salmon 9U o 150 k, vedený elektricky. Byl to motor s vysokou výkonností, ale i vysokou hmotností. Chladidlo bylo na sledových výpratech pravým. Za ním byla spojovací sídelka, z níž dodávalo palivo malé čerpadlo, polohovatelnou ventilem. Vrtule byla dřevěná, dvojdílná.

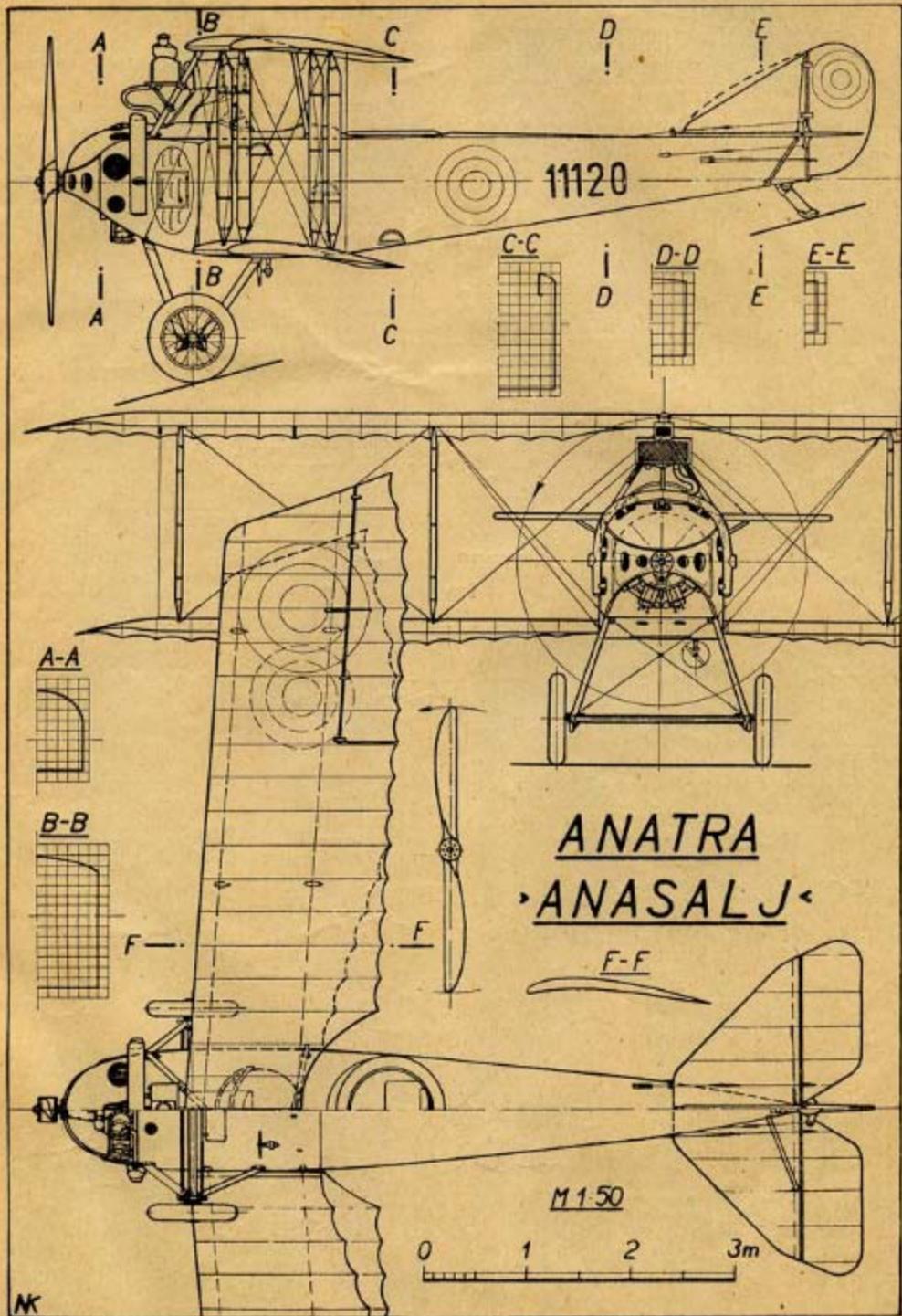
Vzbrzdrov byla pouze u původních přesilovaných typů. Tvaril je pevný synchronizovaný kulomet Vickers 7,7 mm na trupu před pilotem a polohy kulomet Lewis na obléhání kruhu pozorovatele. Obzvláště kruh byl posázený u nás naštěstí dřevěným průsečníkem.

Charakter: Letoun byl na všechny plachobě zcela neorientovaný, rád trupu měla unavení očí. Chladidlo bylo chladivo. Na stíhací trupu a ocelových plachobě byly výšetřené znaky českého letectva, které jsou v prvních letech ČSR převzaty i my - konkurenčně s počátkem barvy červená, modrá, bílá od vnitřního k vnitřnímu kruhu. Císařské logo bylo černé.

Technické údaje: Rozpětí 12,37 m, délka 8,1 m, výška 3,16 m, nosný plocha 37 m², prázdná váha 750 kg, startovní u prototypu 1130 kg, u sériového letounu 1160 kg, plné zastílení 30,5 až 31,5 kg/m², maximální rychlosť 144 km/h v země, ve výšce 2000 m až 17 km/h. Dosah 4300 až 5000 m, výstup na 1000 m až 6,3 min., na 2000 m až 13 min. Dolet 600 až 800 km.

Zpracoval Václav Němcov

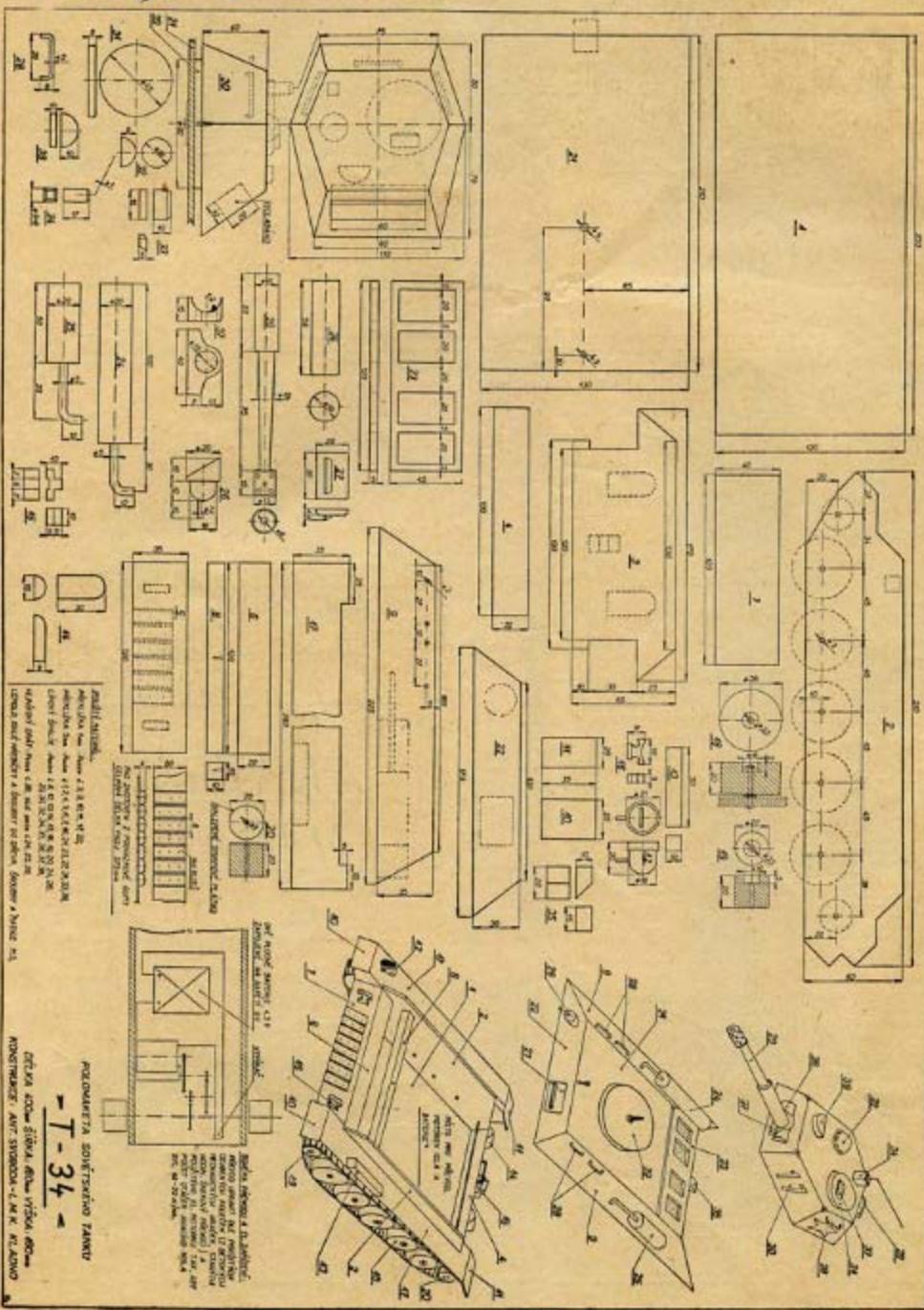


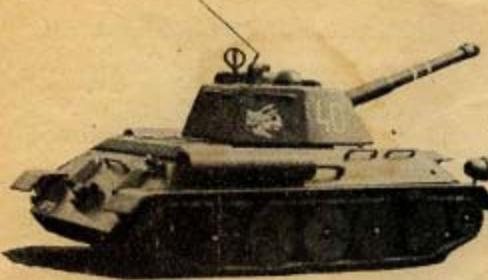




Polomaketa tanku »T-34«

Když jsem loni posílal obrázek polomakety tanku T-34 redakci LM k uveřejnění (byl v LM 9/61), netušil jsem zdaleka, jaký zájem





model vzbudil. Nemohl jsem pochopitelně odpovídat na stopy dopisů, poslat výkres nebo dokonce součástky, jak náležet chtěl.

Model jsem stavěl jen podle fotografií v Obraně lidu a jak říkají modeláři, co se oku líbí a co ruka dře. Použil jsem zbytky modelářského materiálu a toho, co řek běžně koupit. Proto také když budete model stavět, nemusíte se dřít přesné materiálové rozložky na výkresu. Např. namísto překlášky 5 mm můžeme použít mřížkovou nebo litrovou průkruhu, věž může být ze smrkového dřeva apod. Převod, který nevolej zajímat modeláře, je vytažený strojek z traktoru – hráčky. Je napojen v obráceném poměru převodu. Hodi se i jakýkoliv jiný servisníkový strojek – z různých mechanických kratek, hradů apod. Důležité je pouze napojit jej do pomalá, aby hrací kolo bylo méně než 40 až 50 ot/min. Nevidí, bude-li mit méně otáček, tím jen zavrství kroužci momentu na hnací kolo. Když otáčky byly vysoké, byl by model nepoměrně rychlý a strojek by neměl potřebou síly.

Při sestavování celého hnacího agregátu postupujte od hřídele hnacího kola. Na hřídel připejte osazené kolo, napojejte pás, který máte k dispozici a na něj posadíte motor. Při sestavování motoru a převodovky abejte, aby všechnoilo dobré do osazené kola a celý hnací mechanismus lehce běžel. Vypomozte si pudláním jednotlivých částí senkou překláškou. Elektromotorkem IGLA je upomínka

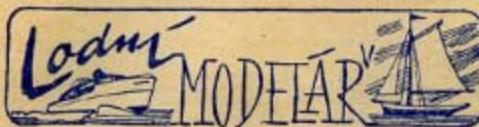
dnu karoserie plechovým třmenem a dvěma troubkami, převodovku povrtávat a přitáhovat šrouby M 3 ke dni. Motor musí být lehce sedna na jednu plochu baterií 4,5 V při sejmujících pásech. Po nasazení pásu uspojte motor na napětí 9 V, vzděleně model a motor opět musí běžet lehce.

Výrobci pášů i hnacího kola jsem proti prototypu znalezl sjednodušil. K tomu, aby hrací kolo utahlo pásy a neprokluzovalo, postál pouze nalepit smrkové plátno nebo zdánit malými špendlíky, ježichž hlavíčky odštěpíme. Předtak použil jako materiál na pásy podvozování guma, na kterou upomíne jednotlivé články špendlíky; splul svůj úkol jak vzhledově, tak mechanicky. Při nasazení na kola musíme upravit napětí pásu tak, aby nebyl příliš silný odpor, ani aby nepospadl. Nemáte-li k dispozici soustruh na zhotovení kol, kanounu a klebovou kanounu, můžete tyto díly udělat z tyčové kvalitní příslušenství rezinář, která by ho kopou v obchodech pro domácí.

Tímto vše zjistí výkresu, kde jsou jednotlivé díly označeny čísly jak v detailu, tak v náčrtu celkovém sestavu. Celý model makulujeme nízkotlakou barvou khaki, doplnky jsou černé, čísla bílá. Ručním páčkou hřebenu olejemame bílé.

Model s elektromotorkem IGLA a zdrojem 9 V (2 ploché baterie zapojené za sebe) jezdí velmi dobře, překonává i překážky s minimální velikostí a hlučnou připomíná skutečný tank. Určitě budete mít o záboru postaráno, právě tak jako členy kolem vás při zaučívání pro lampařských rezinářů.

MODELÁŘUM, kreji jsou členy Svazuarmu a čtří model hned stavět, poskytne redaktek bezplatnou službu. Beplatnou v tom smyslu, že z výkresu změněného na prostřední dvoustranu dárme zhotoveni plamografické kopie ve skutečné velikosti (format A1) a zaileme je poštou. Pořizovací cena jedné kopie je 3,50 Kčs, obal a poštovné jsou započítány. Platí předem pošt. poukázka na peníze typu „C“ na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Dozadu na poukázku napište ještě jednu HULKOVÝM písmem svou úplnou adresu. Nepoužijte víc peněz za kopii, tim vyřízení neurychlíte – naopak, protože navíc vám musíme přeplatit vracecí. Vyhlášení trvá 3–6 týdnů. Objednávky výkresu „T-34“ přijímalme do 31. ledna 1962. Později došle nevyřídime! *



Na zkušené u madarských modelářů

! Obdobně jako jsem se v LM 12/61 vrátil k mezinárodní soutěži v Bulharsku, v tomto čísle se podrobím rozepisůmu o Mistrovství Maďarska, jehož jsem se loni zúčastnil jako pozorovatel (krátká zpráva a výkres v této výšce byly uveřejněny v LM 9/61). Jelikož dnes, když porovnávám naše možnosti s podnáškami, v nichž pracují madarskí modeláři, připadám si trochu jako „odložené dítě“. – To jen závodem.

Společníkem po dobu pobytu mi byl známý madarský modelář Bandi Bacskai. Vyzvedl si mne v pátek na nádraží v Budapešti a v pěti minutách jsem se ocíl u bazénu v městském parku. O tréninku

jsem silně zapochyboval, když jsem viděl na hladině rejdit asi 30 lodík z půjčovny. Mezitím, co jsem odhadoval rozlohy betonovaného bazénu (asi 100 × 50 m, hloubka 50–70 cm), opustili „lodkaři“ bez repání místo. K mému údivu ani později neničili pylon či stabilní vyznačenou trať pro R/C modely, a tak se trénink odbyl bez varujišcích příhod.

Druhého dne ráno odvezl autokar braničné organizace MHS závodníky na místo mistrovství – do města Pécs (asi 200 km od Budapešti). Mezi zúčastněnými družstvy hned začalo lodní-modellářské cyperantato, jež se zrodilo už ve Varszávě. Tam totiž tlumočníci obletovali pouze vedoucí družstev. Prostý modelářský lid, který rovněž pocítil potřebu se domluvit, sáhl k svépomoci a během několika hodin

„vypracoval“ speciální esperanto, jež se uplatnilo i v Maďarsku.

Závodníci s rychlostními modely trénovali v Pécsu na bazénu městského parku; na jezeře rekreačního střediska Abaliget, kde jsem se ocíl i já, začalo ve 14 h. mistrovství R/C modelů.

Všechn 20 soutěžících jezdilo s maketami – co do ovladatelnosti modelů se jim mohlo rovnat asi nás 1. Kubíček z Liberce. Na nejvýše propočítané madarské modeláři teprve přecházeli, a tak jezdili normální NAVIGA trojšteky, jak jež známe u nás. Pouze dotknutí se bojí nebylo počítáno a minutu branek nezměnilo diskvalifikaci – soutěžící se prostě vrátil a najízdil tak dlouho, až branou projel. Poradí určely dosažené časy při projetí všech branek, každý soutěžící měl nárok na dva starty.

Jako host byl pován vítěz II. mistrovství Evropy 1961, rakouský modelář p. Fenrich, aby předvedl, jak se správně jezdí sestava NAVIGA. Jeho model nebyl



Lodní mistr Evropy v R/C modelech, p. Fenrich z Rakouska (vlevo). Model budapešťského družstva (nahoře)

máketou a předvedení bylo tak dokonalé, že nás pěšil veský humor.

Mistrovství R/C modelů skončilo za tmy; když jsme se v noční vratili do Pece, prvnítočky nás nejdříve a řev rychlostních modelů, jejichž majitelé trnovali za společného uličního osvětlení (čas byl měsíc podle světla ve výsufku). V hotelu mne čekalo překvapení v podobě Bandlu, jenž tu stál jak „svatý na mostě“. Při tréninku totiž pěkně zdemoloval svůj model. Významným „motor-kch“ upozoroval, že chybí klikový hřídel a nějaké další detaily. Do rána jsme měli co dělat – o deplování modelu, já jsem upravoval motorové lože a vyráběl vrtule na svůj motor MVVS 2,5 R, který jsem mu chtě-nechtě půjčil. Na zájetu modelu již čas nebyl...

Mistrovství rychlostních modelů zahájily v neděli ráno současně modely s vrtulí tlidy 2,5 (15) i modely se kroužkem tlíd 2,5 (16) 5 (12) a 10 cm (8) – v závorkách počet startujících. Min. Bandlu „vibraval“ nervy – Bandl byl totiž v modelech s vrtulí tlidy 2,5 dosavadním držitelem národního rekordu (asi 100 km/h) a zde již v prvním kole docílil třetího titulu soutěži rychlosti 101–104 km/h. Podle zákona schvalnosti startoval Bandl až poslední, ale rychlosť 106 km/h nakonec zvítězil.

Modely se kroužkem dělají madaristi modeláři oproti nám poněkud menší a lehčí – zjevně kvůli buzenímu, na nichž jezdí. Ve vývoji modelů jsou u tom asi stejně jako my, tzn. zkousejí všechno možné. Na startu se objeví např. metr dlouhá „štángle“, nad níž vlníčkoví knouti hlavou. Konstruktér však klidně prohlásí: „Banfi-klein super modelák nicht gut, speed hop hop looping, motor kaput!“.

Pak odstartovala a mimo perfektní přemět ještě zlomil model vejpál.

Motoru zahraničních známk je v Maďarsku mnoho. Difekvaly Cox-Olympic, Mac Cay, Super Tigre i domácí MOKI. Znáčně oblibeny jsou zde jená Aktivit z NDR, s nimiž jezdí madaristi modeláři standardní okolo 75 km/h. Všechny motory jsou rozdělovány do krajů a zdarma přidělovány aktuálním modelářům. Vybavení motory vrátí modeláři k opravě a dostanou novéj obdobně je rozdělovány i madarským materiálem.



Maďar Elekffy postavil maketu jachty Elektra jako R/C model. Zejména s ní na mistrovství Maďarska 1960 i na mezinárodní soutěži socialistických států v Bulharsku

1961

*

Dvoudenní Mistrovství Maďarska bylo zakončeno slavnostním vyhlášením výsledků, předáním poštuří vítězům a upomínkových cen zahraničním hostům. Následovaly velké oslavy, když pokračovaly další den rekreace na Blatenském jezeře. Poslední – čtvrtý den jsme věnovali prohlídce Budapešti a navštívili jsme ústředni

MHS. Už při vstupu zde upoutal velká vikuná tabla. Mezi fotografem mistru Maďarska všechn sportovní odvětví jsem měl i lodní modeláře. Zjevně jiná země, jiný mrav... Já osobně jsem došel k přesvědčení, že bývalou mobili „převzít muravu“ právě od maďarských modelářů – už se od nich a vzít si příklad z jejich organizace i výkonu. **JIRI BAITLER**

Z LODNÍ SKUPINY

(jde) Na prvníocí schůzi ústřední skupiny lodních modelářů bylo projednáno:

- Sportovní a turistické národnostní výdaje brožury „Jednotliví sportovní klasifikaci“, v něž jsou obsaženy limity pro dosažení výkonnostní tlidy a titulu mistra sportu v lodním modelářství. Cena je 10,40 Kč.

- Je schváleno, aby se 5 lodních modelářů Svazarmu zúčastnilo ústředního kurzu lodních instruktorů, který bude letos v Polsku.

- III. evropské mistrovství NAVIGA obejde ČSSR pouze dvěma pozorovateli. Po stručné výkrocí z tohoto mistrovství i výkonu čs. modelářů bude definitivně rozhodnuto o vstupu ČSSR do mezinárodní organizace NAVIGA.

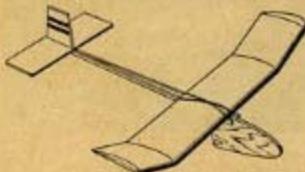
- Mezinárodní soutěže v Bulharsku se pravidelně zúčastní pod vedením trenéra festiválního družstva čs. reprezentantů.

- Na letním III. mistrovství ČSSR lodních modelářů budou pravidelně startovat družstva SSSR, NDR, Polska, Maďarska a Bulharska.

- Jednotlivé krajské přebory, rozhodující o postupu do mistrovství ČSSR, musí být uskutečněny nejpozději do 15. 7. 1962.

NOVĚ VYDANÝ STAVEBNÍ PLÁN

(s) V prosinci 1961 vylelo s podporou ÚV Svazarmu nové vydání osvědčeného školního kluzáku OGAR, konstrukce V. Procházky, který je vhodným typem pro začátečníky v leteckomo-

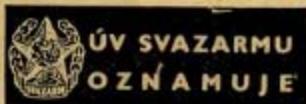


delářských kroužcích. Model o rozpětí 725 mm má celkovou nosnou plochu 11,9 dm² a váží 130 g. Výkres i stavební potřeby zdejte v modelářských prodejnách.

• CO a KDE koupit • •

• ACETONOVÉ LEPIDLO si nemohou modeláři z venkovu vždy koupit v modelářských prodejnách ve speciálním balení. Mohou je však nahradit syntetickým lepidlem RESOLVAN, jež je k dostání i v malých drogeriích. Prodává se v plechovkách po 50 g, cena za kus je 2,80 Kčs.

(Upozornil S. Král, Moravany)



Ve dnech 29. a 30. listopadu zasedali v Praze krajní leteckomodelářskí instruktoři a předsedové model. odborů krajinských aeroklubů. Přinášíme výtažek z hlasování bodů jednání. Celostátním aktivem přejatým usneseny nabývají tímto zveřejněním platnosti směrnice.

• Ve všech krajích bude dříkladně povídáno respozitivně usnesení II. sjezdu Svazarmu, pokud se tak již neslo. Pravidelnou kontroly bude sledováno plnění mnoha zvláštního programu místní činnosti. Nejvíce a trvalejších je kladen na zavádění dalších instruktorů.

• Všechny MOKA a kluby prověří možnost využívání finančních a materiálních prostředků podle daných zásad. Jde zejména o plánování výroby nových modelů, když je možné využít výrobky z výroby závodu, které budou jistě celkem v jednom KA za celý rok uchovávány. Při rozdělování materiálu, ať už speciálního nebo nezámožného, je třeba ještě vše přidělenou k příslušnému klubu, zejména přesfektovi instruktory s dobrými výsledky.

• Byly povídány novodostatky v pořádání soutěží v r. 1961, hlavně časová a činnost komisí, dobrovolníků a správce sáhání po výsledku. Bylo rozhodnuto, že nejdříve všechny ročníky na mezinárodní soutěži v leteckém modelářství, kteří nevezmouci výsledky, zdejším činům a neznamostí juniorů, se hrubě převelí pro dlejnější a znamostí výhledově významnější výsledky pro hodnocení a debatit.

• K 30. 11. 1961 bylo vydáno 31. přes 2000 licencí. Je nutné stále přinášet do rámce plnění podmínek k stanovené vzdálové licence.

• Připomínají jednotlivých krajů k hodnocení činnosti byly předány k dalšímu zpracování uvedené tečecky.

• Zapojování klubů do ZO Svazarmu je třeba provádět odpovídále, aby návštěvě debru pracující kulečníky nebyly narušeny. Nejdříve problemem jsou otázky dleby a zavíjení dleby.

• Zájemce DZ Praha informoval skupinu modelářského výrobců o stavu výroby v leteckém modelářství v letech 1960–1961. Zdejší autor u výrobců modelářů, aby zmontovali všechny kapoty podélky pro zavedení výroby nízkorozdílných modelářských materiálů a zlepšení kvality u stávajících výrobků.

• Při projednávání sportovního kalendáře r. 1962 bylo rozhodnuto upřít počty výběrových soutěží pro kategorie B, C a na 7. 10. (místo dosavadních 4) a v kategorii A a C je treba upřít i pro 11. VT. Pouze v výběrových soutěžích bude pak testován závodník, pro který bude zadáno významné výsledek, nežel neplnil 3 výsledky. Pro výběrové soutěže byly tak stanoveny termíny a místa pořádání (významné spoju se sport. kalendářem v LM 2/62).

• U ostatních kategorií (IAC, U-modely) platí pro výběrové soutěže zásada, konkrétní soutěž 3 výsledky z všech výběrových soutěží podle kalendáře výrobců krajinských kol MR.

• Po výběrové soutěži musí mít ústřední předepsaný VT v katalogu, ve kterém se soutěž, datum a ostatní všechny součásti se výsledkem pořádání výběrové soutěže.

• Od 1. 1. 1962 se změní vlastní plán soutěží výsledky také bez ohledu na rok mimožemenné činnosti výrobců. Minimální délka výsledků závodů ještě 5–6 dní.

• Po zadání datem pro blížení nových soutěží k zařazení do sport. kalendáře je 30. 6. 1962, při splnění podmínyky 9. června před konáním soutěže. Po tomto datu nebude zásadně schváleno pořádání soutěží.

• Jako poslední termín pro pořádání soutěží byl stanoven 15. listopad. Pořadatelem se doporučuje, aby nepořádal soutěže od 1. listopadu.

• Výběrové soutěže jsou označeny typem nové kategorie jako minima.

• A-1 také pro seniory. Coupe d'Hiver – max. váha svazu 10 g, min. vzdáv. 100 g, max. průběh plnění 20 cm.

• Sváhové modely | podle FAI Samokřídlo

• V kategorii A-1 (min. i sen.) a Coupe d'Hiver se hodnotí model 7 letů, iž se může do 120 vztížit.

• Jako stanoveny limity pro MR 1962 volných modelářů. Limitem pro postup je splnění II. VT (650 m) na krátkém přeletu, který musí být upořádán tak, aby výsledková listina byla na



▲ Není divu, že počet smrtonosných a dalších úrazů mladých „raketýrů“ v USA roste, stavějí-li takovéto „modely“. Pohonnou látkou v tomto případě je plyn



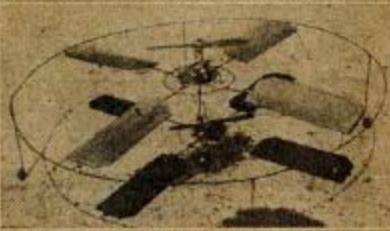
▲ V SSSR rostou stovky mladých týmů, jež zatím nepotřebují lipickové motory k tomu, aby ovládly dokonalé techniku pilotáže a spolupráce. Na snímku si mladí modeláři ve stavropolském aeroklubu prohlížejí vzorový model studenta V. Šilkinina, který budou stavět

Jedna z cest k získání mládeži pro motorové modely je, umožnit plánky, materiálem a malými motorky stavbu jednoduchých a libivých polomaket s plochým trupem

SNÍMKY: Para, Koku Fan, Kryšťáľ Rodiny, Škrydzianska Polka, Model Airplane News, Smola, Šmejkal



Proslulá vojenská letadla „Katzle“, stavěná těž náli továrnou Avia, byla konkrétním vyjádřením pomoci SSSR naši vlasti již před 2. světovou válkou. Na snímku je maketa v měř. 1:15, jíž na 2 motory Zeiss 2,5 ccm postavil J. Para z Dáblíč. Osvědčil se model, otiskneme výkres



Japonský model vrtulníku s motorem 1 ccm má motor chráněný před poškozením zvláštní drátěnou konstrukcí



Pojízdné prodejny modelářských potřeb mohou velmi prospít polytechnické výchově v odlehlejších místech.
Na snímku je prodejna firmy Graupner, instalovaná v dodávkovém voze, jež byla na loňském mistrovství světa v NSR

