

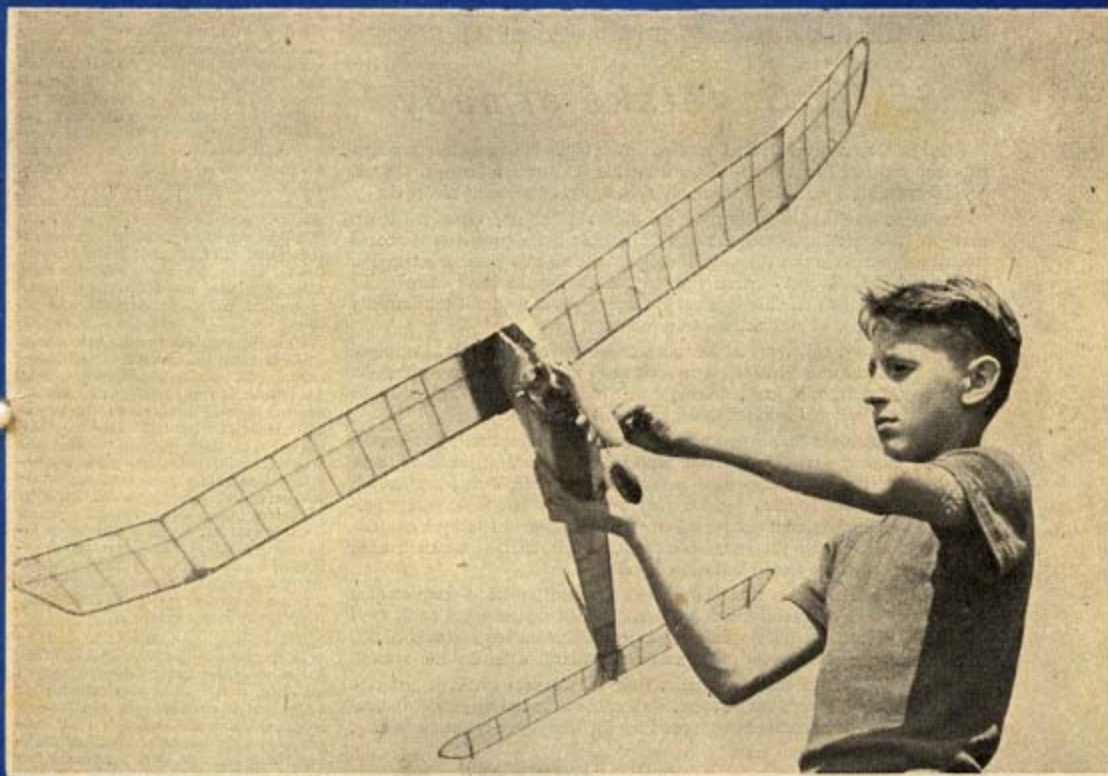
Letecký

2

ÚNOR 1953
ROČNÍK IV
CENA 4 Kčs



modelář



Za nové leteckomodelářské rekordy v roce 1953!

Obsah



35 let Sovětské armády • Modelářství a účelovost • Prvý motorák • Naše vyhlídky v upoutaných modelech • Čížek • Stalingradská bitva • Pomáháme si Na pomoc kroužkům • Vyprávění o letcích • Postavme si sleňový model • „Donald“ soutěžní model větroně • Modelářské výstavy v Ostrově a v Jáchymově



VZORNÝ PRACOVNÍK V MODELÁŘSTVÍ

Při hodnocení nejlepších pracovníků v Pražském kraji za II. pololetí 1962 byl mimo jiné za nejlepšího modelářského pracovníka Svazarmu navržen soudruh Karel Bittner, funkcionář základní organizace Svazarmu Tatra-Křížák.

S. Bittner pracuje v leteckém, hlavně pak v modelářství již od roku 1924, kdy byl mezi prvními, kteří začali vést modelářské kurzy. V této práci setrval až dodnes, kdy za příkladnou práci v základní organizaci, za vedení modelářských kroužků v pionýrském domě v Praze-Karlíně a za dobrý poměr k mládeži byl vyhlášen nejlepším pracovníkem Městského výboru Praha. Přejme mu další úspěchy v jeho práci.

Pražští modeláři.

Modelářství

Nale letecké modelářství dozrálo za uplynulých období nebyvalého růstu. Celostátní soutěže pořádané každým rokem nám ukazují pokrok, jak po stránce organizační, tak i technické vyspělosti a výkonů. Porovnávali bychom všechny soutěže, vidíme, jak rok od roku jejich úroveň stoupá.

Nale sportovní letecké profíky od roku 1945 několikrát údobími růstu, organizování a změn. Po osvobození naší republiky Sovětskou armádou v roce 1945 uniklo do našich aeroklubů mnoho buržoazních živelů, jejichž cílem bylo obnovit aerokluby podle tradic předválečné republiky, vytvořit si pevnou střední základnu ve sportovním leteckém, udělat si z aeroklubů tribunu proti všemu pokrokovému. Tato činnost se samozřejmě odrazila i v našem modelářství, kde přes živelnou snahu mnohých cílevědomých modelářských pracovišť se nepodařilo dosáhnout žádných výsledků.

Teprve slovní Únor 1948 odstranil z našeho života a budování všechny zjevné nepřátelské živy, vyrazil oštěp z rukou buržoazie a dal plnou moc dělnické třídě. Toto se plnou měrou odrazilo i v našich aeroklubech. Tvořily se dělnické aerokluby organizované při závodních a podnikových, byla vyhlášena budovatelská soutěž aeroklubů, kde námo jím hrála jednu z hlavních úloh modelářské činnosti. Toto údobí umožnilo našemu modelářství největší růst co do množství. Zde po prvé dostával stál rámcové úkoly v rámci celostátní organizace, Budovatelské soutěže, v mnohém více i spíše zaměřená a jako celek nezáprávně sestavená, pomáhala našemu modelářství. Pomohla proto, že vyžadovala, aby se soudruzi z ostatních oborů zabývali otázkou modelářství, aby pomohli vychovávat kádry, aby tvořili letecké zálohy.

V Československém svazu lidového letectví a hlavně pak v Dozletu dostával modelářství změněná úkoly výchovná, modelářský materiál pro výchovné záarmo, a to nejdůležitější — možnost školení instruktorů v ústřední modelářské škole, přičlenění ÚV Dozletu. Avšak stálým narůstáním nových modelářských kroužků, narůstáním nových zájemců o modelářství se začaly projevovat nedostatky jak materiální, tak organizační. Začal se projevovat nedostatek instruktorů a průběžné kontroly výchovy. V čem spočívaly tyto nedostatky? Pokud se týká materiálu, jest vyřešitelné snadně. Materiální vyjizdování modelářů se provádělo cestou soukromé výroby a prozatím nezávisle vybudován socialistický sektor, který by nám zásoboval.

Otázkou nedostatku instruktorů, kteří by vedli kroužky a vychovávali nové modeláře, jest nutno chápat takto: Činnost vyspělých modelářů, za kterých čerpáme instruktorové kádry, jest v převážné míře zaměřena na sportovní létání, soutěžení. Zde se nám projevují důsledky nezáprávně zaměřené Budovatelské soutěže, ze které začátečníci jsou dnes vyspělými modeláři. Systém „Starší se o mě a já budu na organizaci soustředit“ se stal u mnohých hlavním heslem činnosti. Na instruktorství a organizační práci nebyl čas.

Jsou však i takoví soudruzi, kteří chápou nutnost správné výchovy a organizační práce. Můžeme poukázat na příklad bratří Cerných ze skupiny Tatra - Křížák, kteří po dobu sed působnosti byli opravdovými vzorem ostat-

35 let Sovětské armády

V těžkých bojích proti nepříteli revoluce, proti bílým bandám a intervenčním armádám čtrnácti kapitalistických států zrodila se Sovětská armáda. Dostala největší křest hned při svém vzniku, ale získala první své slavné vítězství.

Mnoho knih a filmů je o slavných dnech zrodu Sovětské armády. Mnoho slavných vítězství: Leningrad, Červená hůrka, kde Stalin proti všem odborně vojenským námitkám velitelů podnikl útok s moře na tuto pevnost a dobyl ji. Tím uchránil Leningrad před bílými. Slavná Caricynská bitva ukázala, jak umí svobodný dělník a rolník bojovat. Na severu vojáci nové Sovětské armády bili české legionáře ve službách kontrarevoluce.

Jak těžký to byl boj, vyprávěl čs. rudoarmějce poslanec Vodička. Do mladé armády přicházeli mladí dělníci a rolníci, kteří neprošli žádným vojenským výcvikem. Nepřítel však krutě doléhal a nebyl čas na výcvik. Zkušení vojáci cvičili nováčky přímo v boji. Při útoku je učili nabíjet, střílet, mířit.

Sovětská armáda v tomto úporném boji zvítězila. Údobí mírové výstavby bylo také údobím výstavby Sovětské armády. Na základě stalinské vojenské vědy byli vycvičeni velitelé a vojáci, armáda dostala nejlepší zbraně z nových továren. V několika bojích s Japonci vždy zvítězila. V této době také v pionýrských kroužcích se učili pionýři bránit svou vlast. Stavba leteckých modelů, lodí, mostů atd. později jim pomohla k tomu, že byli mistři ve stavbě letadel, jejich řízení, mistři ve stavbě lodí a řízení lodí.

V bojích proti fašistům tyto pionýři byli již mladí vojáci — komsomolci. A zde prokázali svou statečnost a hrdinství, zde šli cestou svých otců, kteří v občanské válce zachránili Sovětský svaz. Jen ve Stalingradu bojovalo 20.000 komsomolců, z nichž mnoho má vyznamenání „Hrdina Sovětského svazu“.

I tento boj Sovětská armáda vyhrála. Dnes při slavném výročí je Sovětská armáda nejmocnější armádou na světě. Podle ní se učí všechny armády tábora míru. A po jejím boku budou bojovat proti nepříteli, kdyby se pokusil o útok. g.



a účelovost

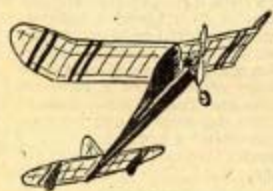
ním. Dovodí téměř z ničeho vychovat ozorný kolektiv, který dosáhne celé řady vynikajících úspěchů, hlavně ve starobě pokojových modelů. Je celá řada dalších známých i neznámých pracovníků, kteří dobrou prací vychovávají nové kolektivy. Bylo by zapotřebí, aby své zkušenosti i s poukázáním na nedostatky zveřejňovali a tím pomáhali nám všem ke zlepšení činnosti.

Dnes po slouzení, při budování nové vlastnické organizace Stazarmu, kdy naše sportovní letectví přechází na činnost příslušné účelovosti, jest nutné i v modelářství sklonit se samoúčelnosti a přejít ke konkrétním úkolům pro každého jednotlivce. Činnost nás všech musí být cílevědomá, účelová, celku pomáhající. Co nám budou platny úsilí a stovky modelářů, kteří si nebudou vědomi, jakého cíle, jakého stupně znalosti chtějí modelářstvím dosáhnout, kteří si nebudou vědomi, kolik prostředků se vynakládá na jejich činnost.

Využití vymaložených prostředků pro výchovu modelářů znamená uplatnit všechny vědomosti a znalosti každého jednotlivce pro jeho budoucí povolání. A modelářství samoúčelné jenom proto, že to nikterak našim souhrnným vychováním? To by znamenalo hrát se zpět, hledat na modelářství jako na hračkaření několika jednotlivců. V socialistické společnosti, kterou všichni budujeme, není a nebude samoúčelnosti v jakémkoliv oboru. Každý má své úholy, které v zájmu budování socialismu plníme. Není samoúčelnosti v socialistickém soustředění ani ve zrychlování produktivity práce. Totéž musí platit pro modelářství!

Mnozí naši modeláři kladou otázku, proč je modelářství opomíjeno, zdali je zájem, aby se vůbec modelářilo. Na toto není odpověď těžká a můžeme říci, že nikdy dříve nebylo větší potřeba než dnes, abychom zájem měděře o letectví od samého začátku podčtyli a utmírnili, za pomoci modelářství. A máme možnost abychom tento střešší úkol plnili? — Mám! A máme dostatek kádřů, abychom tyto úkoly zajistili? — Také máme a mnohdy velmi kvalitní! Z toho vidíme, že není podstatných překážek, které by naši práci znemožňovaly.

Příčiny nedostatků jsou hlavně v nás. Řekněte sami, odstraní modelář nepřetržitý názor na modelářství tím, když se stará jen o sebe, o své modely a své výkony? Nikdy neodstraní, naopak utvrdí osamě a přeřezáči o samoúčelnosti své práce. Každá činnost, která by měla takového výsledky, bude vždy a pravem kritizována. Z toho vyplývá jediná závěr: Jak se bude modelářství podílet na výchově nového člověka, takového



ocenění doráhně. Toto jest hlavní zásadou socialistické společnosti.

Přesto jsou ještě mnozí, kteří tyto zásadní zmolky nechápou, podporují starý způsob práce v modelářství, tím naši práci brzdí, mnohdy i znemožňují. Na jejich adresu chceme říci:

Zřejmě v neobyčejné době, v době molutného zápasu všeho pohrobového lidstva za udržení světového míru. Mezinárodní imperialismus ve svazce podmanit si celý svět usiluje o rozpoutání nové světové války, chce z krve národů vytvářít slata. Tato stvára se násití žádných prostředků, aby oslabil obranný schopnost zemí tábora míru. Její drápy emkaly a snaží se nadále evaknout do všech odvětví našeho života. Náš pracující lid, vedený slavnou Komunistickou stranou Československa, počtým na XIX. sjezdu KSSS ústy s. Stalina titulem „Úderná brigáda“, dlk bálosti a ostružitosti odhaluje a zneškodňuje všechny pokusy o narukování a zneškodňování naší vstavby. Nemaly zájem mají naši nepřátelé na narukování vchoty nového člověka. Z toho vidíme, že zastávat a propagovat starý způsob výchovy — samoúčelnosti, znamená být nepřítelny pomocníkům nepřátel socialismu.

Pod tímto zorným úhlem musíme chápat své poslání v rámci Stazarmu, v letecké sekci. Věřim, že většina našich modelářů, hlavně pak tabových, kteří dlk svým vřdomostem a schopnostem se mohou státi vzorem ostatním, se plně do práce zapojí.

Modelářství nám musí sloužit jako jeden z prostředků při výchově mladého člověka, musí od začátku růstu nového člověka podčtyt jeho zájem o letectví, tento usmírnit a připravit k dalšímu růstu. Musí připravovat schopnou základnu pro náš letecký průmysl a pro další letecký výcvik. Naši modeláři sportovci musí nadále zrychlovat a rozvíjet úroveň československého modelářství, pčlovat o růst nových kádřů, tvořit nové rekordy. Celkovou modelářskou činnost jest třeba rozdělit do tří skupin:

1. Modeláři do 15 let projdou výchovovou osnovou I. stupně, ve které získají pověštné znalosti o letectví, leteckém materiálu, aerodynamice a meteorologii do takové míry, aby vědomosti takto získané mohli uplatnit v dalším výcviku.
2. Modeláři od 15 do 17 let prodělávají branný výcvik ve Stazarmu, kroužky letecké přípravy k vlastním výcvikům, speciální kurzy, nebo — rozhodnou-li se nadále pracovat v modelářství — výcvikovou osnovu II. stupně.
3. Modeláři sportovci od 17 let výše. Mají složenou zkušku z osnovy II. stupně, jsou přijati za členy krajského, neb okresního aeroklubu, pracují jako instruktéři leteckého modelářství, starají se o výkony a výzkum, organizují modelářské soutěže pro příorytné a školní kroužky, pracují v leteckých sekcích Stazarmu při zajišťování a plnění úkolů v modelářství. Za odměnu mohou být jmenováni „Mistry let. model. sportu“, je jim umožněn nákup speciálních potřeb, účast v reprezentáčních družstvech, jsou postaveni na roven plachtařů a motorářů v oceňování práce, jsou za vynikající výchovnou práci a za vynikající výkony odměňováni.

Přáli bychom si, aby tento článek pobídl dobré modelářské pracovníky, aby také oni napravní o tom, jak naši práci zlepšit a jak odstranit nedostatky. Je to povinnost nás všech, kteří máme k modelářství nejléšší. L. Němec, pracovník aparátu KV Stazarmu Praha.

Krista Bezdová

FEBRUÁR 1948

Mašiny zamkly, kov chladl na nákově, před bůrkou ticho stuhlo v níveti. Úžasný silu bylo cítit v slove, dav zastaviv se výbuch zavetřil.

A na plavici dejného sůdu okvěly zhluk pod níporom rúk, keď pred ním zhrmel ozbrojený pluk: Odteraz všetka moc a vláda ľudú!

A keď sa potom kolá roztožily, spievaly ako vtáci z celej sily, rozkvitol človek ako kvet.

Že je to krásne, všetci rozprávali, keď veľkou silou mocnó človek malý, mívajúc krídlom na rozlet.

★

Dne 23. února 1953 vzpomínáme 50. výročí narození národního hrdiny

JULIA FUČÍKA



František Brantšl

FUČÍKŮV ODZNAK

Pro život náš, již slunečný, umral Fučík - hrdina. Vrací se z bojů do svých knih. Pro tebe cesta jediná: poznávej a buď statečný!

Neboďeš nikdy nevděčný. Tak káže každé hodino, o stránka nevěrnějších knih. Vede tě Fučík - Fučík hrdina, pro tebe cesta jediná.

Ten jeho úsměv slunečný dech pracujících prolíná. Dnes šťastně ždří z očí tvých. Pro tebe cesta jediná: poznávej a buď statečný!

První motorák.



Tak je to hotovo! Totiž náš první motorák vlastním jménem „Populár“. Náš „Jenda“ na to přivezl plán ze sbírek muzej království Českého, a náš „Pepiček“ již několik měsíců choval v útrobách své skříně pod zámkem motorek NV, který občas zkoušel „našlápnout“, ovšem „nasucho“. Pro jistotu se vždy přesvědčil, zda je čistý vzduch, neboť jako mravdí znalý syn dbal pokynů svého otce a ten s kantorskou přesností kázal: „Na ten motorek mi nesáhneš, až o prázdninách! Napřed postavíš ještě jednou „Stuku“, pak „Seveřana“ a pak se spojenými silami pustíme do „Komůra druhého“. Do té doby musíme prostudovat patřičnou literaturu o stavbě motoráků, abychom nic nepokazili. A k takové práci je potřeba náležitěho klidu.“



Napřednou se přilezne „Jenda“ ze Prahy, přiveze ne pravého českého komára, ale nějakého neznámého orientálce a hned se staví. Staví se, aniž by se dbalo moudrých rad otcových. A během 48 hodin, slovy osmačtyřiceti hodin je „Populár“ připraven ke startu! Jde se na „letišti“ pod „Blejakotou“. Jaká z úcty ke stáří může jít i táta. Ihned se odloží kabáty, vyhrnou rukávy, pod kámen se schová nářadí a již se zaklouzává. A teď to právě — spouštění envěčka. Napřed ostřílený motorák „Jenda“. Skytlo to až za chvíli a již se náš „Populár“ nese do výše. Klaci si mohou krky ukrotit. Krásně letí a bezvadně přistává. A nyní zkouší štěstí náš „Pepiček“. Dech se tají, srdce buší. Po chvíli trápení motor opravdu zabral, buronácký řev. „Co s tím?“ myslí si ustrašený modelář. Chce uchopit rozsušeného „Populára“ podle předpisů do pravé ruky, ale nedržel ji v uctivé vzdálenosti od vířící vrtule a ta se nemilosrdně zakousla do neobratné ruky. I spěchá „Pepiček“ na pomoc rukou levou, ale ta se ukázala ještě neobratnější a skočila svými prsty naplno do prostoru prudce se točící vrtule. To už přestává všecko! Není to už čím držet! Nezbyvá než tím mrštit o zem. Motor zmizel a letadlo se rozletělo na jednotlivé součásti. Na štěstí žádné zlomeniny. Teprve po přejití vířivice hněvu a řáděném ofoukání ran (na lékárníku jsme nevzpomněli) zkouší



„Pepiček“ znovu štěstí. Tentokrát je opatrnější. Envěčko dobře chytá a „Populár“ se nese do mraků. Po hostěti následuje radost z krásného letu.

I táta si škrtne, jako kotě od sebe odvrhne levačkou „Populára“, a ejhle, ono to také letí! Tak přes všechny nehody skončil náš „letecký“ den úspěšně. I táta byl spokojen, ale přesto radí: „Krásně jsou motoráčky, avšak králem modelů zůstává stále dobře postavený větroň!“ Sv.

Bulharská mládež se s láskou zabývá leteckým modelářstvím

Bulharská mládež projevuje stále větší zájem o letecké modelářství. Tisíce chlapců a děvčat navštěvuje modelářské kroužky, pořádané dobrovolnou organizací pro spolupráci v obraně (DOSO).

Nejúspěšnější se rozvíjí letecké modelářství v hlavním městě Bulharska Sofii. Na příklad ve čtvrti Valko Červenkova navštěvovalo roku 1952 modelářské kroužky na 240 chlapců a děvčat, kteří s láskou a plní studovali dějiny letectví a aerodynamiky a úlohu letectví v míru i v obraně. Nejlepším pomocníkem mladých leteckých konstruktérů při jejich každodenní teoretické i praktické přípravě jsou sovětské zkušenosti a sovětská literatura. Některé z předválečných leteckých modelů jsou velmi zdařilé. Letecký model, zkonstruovaný středoškolkem P. Petrovem, se udržel ve vzduchu přes čtyři hodiny. Mladí modeláři ze čtvrti Valko Červenkova zkonstruovali také bezmotorové letadlo typu „létající křídlo“ o rozpětí 8 m.

Také v ostatních městech a vesnicích se zájem o letecké modelářství stále zvětšuje.

-la.



Naše vyhlídky v upoutaných modelech

Rychlostní závod U-modelů v září 1952 a mistrovství města Brna a Velkou cenou n. p. TOS byl posledním velkým závodem tohoto druhu. Zásluhou se ho většina našich nejlepších závodníků o U-modelích a proto jeho výsledky, které byly na mezinárodní úrovni i nad ní, můžeme brát jako měřítko výspělosti čs. modelářů v tomto oboru.

Nyní, v období pilných příprav na závody letošního roku, bude dobře znova si připomenout hlady i nedostatky, abychom ještě lépe mohli plnit heslo sovětských modelářů „Za maturovat, za rekordy!“, které jsme přijali za své.

Připomeneme si tedy znovu, jak to vypadalo v Brně v jednotlivých kategoriích:

V kategorii do 2,5 cm jsme viděli potěšitelný zjev, totiž, že rychlosti kolem 140 km/hod. nedosahuje již jen rekordman Z. Husička, nýbrž také řada dalších závodníků. Pozoruhodné je, že vítězný model byl létán proxy.

V kategorii desítek jsou vrcholné výkony dosud výkony špičkovými. Nutno zde ocenit výkon Gürtlerův, který zůstal pouhých kilometrů za světovým rekordem Francouze Gelaniota, a jeho cílevědomou práci, s kterou zvyšoval rychlost svého modelu, ale na 130 do 230 km/hod. Je to práce, která se nechtěla na měsíce, ale na roky. Také Z. Husička zaznamenal v této kategorii pozoruhodný úspěch.

Tryskové modely nacházejí stále větší oblibu a stávají se pomalu nejvíce obsazenou kategorií. Nejrychlejší model v této kategorii má u nás bře sporu J. Sladký, což dokázal po celostátní soutěži také v Brně. Jeho celokovový model s tryskou, ukrytou uvnitř trupu, dosahuje rychlosti přes 260 km/hod. Na druhé místo se řadí Z. Husička se svým asymetrickým modelem, který také již značně překročil rychlost, se kterou utvořil světový rekord. Velkou rutinu při ovládní tryskového modelu ukázal K. Götz.

Souhrnně možno říci, že světových úspěchů jsme v roce 1952 dosáhli v těch kategoriích U-modelů, ve kterých máme seriově vyráběné vysokovýkonné motorky domácí konstrukce. Velkou zásluhu mají brněňští konstruktéři motorků, kteří zkonstruovali dvaapůlku a trysku světové úrovně.

Mnohem horší je situace v desítkách, kde jsou naši modeláři odkázáni na starší motorky československé výroby, nebo v řídících případech na domácí prototyp vysokootrátkového motoru nebo motor zahraniční.

Úplně neodřizitelný je stav, že v kategorii do 5 cm nemáme vůbec žádné vyhovující motorky. A v této kategorii bylo v zahraničí již dosaženo rychlosti přes 200 km/hod. Naše konstruktéry motorků čekají tedy ještě velké úkoly.

S rostoucími výkony však před námi také vyrůstají nové problémy. Tak při rychlostech vyšších než 200 km/hod. je možnost utření modelu dosti značná. To jsme viděli při závodech v Brně. Řešení by bylo celkem snadné — zvětšit průměr řídících lanek. Takové řešení by však znamenalo podstatné snížení rychlosti. Zvětšení průměru řídících lanek o 0,1 mm by se při rychlostech nad 200 km/hod. projeвило ztrátou 20 i více km/hod. Při létání s U-modely je nutno vůbec věnovat zvýšenou pozornost bezpečnosti. Zajištění bezpečnosti ochrannou sítí, když uvnitř sítě jsou věšiční závodníci se svými mechaniky, časoměřiči a celé vedení závodu, bude napříště jistě nedostatečné.

Dalším problémem je ovládní modelu při vysokých rychlostech. Platí to hlavně pro modely tryskové. 300 km hranice bude asi maximální mez, kdy lze model ovládat ještě zevnitř kruhu a to již musí být tělesně zdatný závodník a musí se k tomu předem dlouho připravovat. Řízení částečně usnadní pylon, který poskytuje alespoň nějakou oporu. Pro závodní létání se doporučuje alespoň pomocný pylon, t. j. pylon bez otočné vidlice. Bude však nutno brzo uvažovat o nějaké konstrukci řízení mimo kruh, ve kterém model létá. Při konstrukci se musí ovšem dbát na zachování potřebné citlivosti řízení.

Nakonec ještě dvě tabulky, ve kterých jsou srovnávané výkony našich modelářů s výkony mezinárodními. Nejprve jak to vypadalo v roce 1951:

Největší rychlosti v kilometrech za hodinu.

	2,5 cm	5 cm	10 cm	trysky
Mezinárodní výkony	151	201	204	214
Celostátní soutěž ČSR	145		150	180

Mezinárodní úrovni jsme se tedy přiblížili jen v kategorii do 2,5 cm. Jak se změnil poměr našich výkonů k mezinárodnímu mě-

řtku v náš prospěch, ukazuje druhá tabulka, srovnávající výkony v roce 1952:

Největší rychlost v kilometrech za hodinu.

	2,5 cm	5 cm	10 cm	trysky
Mezinárodní výkony	158	198	233	225
Celostátní soutěž ČSR	164		203	236
Mistrovství Brna	159		230	266

Tabulka z roku 1952 jasně ukazuje, že mluvíme-li o mezinárodní úrovni našich „upoutaných“ modelářů, nejsou to plané fráze. Z tabulky je také vidět, že by bylo na místě, aby československým modelářům byla dána možnost mezinárodního soutěžení, aby tak mohli dokázat, jako to již učinili jiní sportovci, že si váží péče strany a vlády, věnované čs. sportu, a že podpora z prostředků pracujících nebyla vynaložena nadarmo.

Nejen však vrcholným výkonům a překonávání mezinárodních rekordů třeba věnovat pozornost. — Podívejte se na tabulku čs. národních modelářských rekordů v LM 1/53. Kolik je tam ještě prázdných okének, t. j. možností ustavit národní rekord. To přirozeně neplatí již jen pro U-modely, ale pro všechny kategorie. A výkony ve všech kategoriích máme — jen je třeba věnovat pozornost jejich registraci. Zde byl v roce 1952 hlavní nedostatek nejen modelářů, ale i pracovníků sportovní skupiny při sekci letecké přípravy a sportu. Dobrým příkladem je zde naproti tomu systematická práce modelářů ze základní organizace Svazarmu Stavoprojekt v Praze, jejímž výsledkem jsou první národní rekordy volných vodních modelů. I když první národní rekordy jsou nízké, je to dobrý začátek a každý z modelářů, zejména ten, který se jim směje, má možnost je překonat a zvyšovat tak úroveň našeho modelářství.

Jedním z hlavních úkolů našeho modelářství v r. 1953 musí tedy být ustavení národních rekordů ve všech kategoriích, kde je dosud nemáme, a zlepšování stávajících rekordů!

Ivo Hrabáček.

„Letečtí v rukou pracujících, záruka míru.“ Pod tímto heslem uspořádali krasličtí modeláři loňského roku výstavku svých prací. Výstavka byla vzorně připravena a budila pozornost u všech zájemců o modelářský sport.

Přestože tato výstavka splnila svůj úkol dobře, chtějí krasličtí letos pracovat v nově utvořené organizaci Svazarmu ještě s větším nadšením, aby úkoly na ně kladené mohli úspěšně splnit.

Fr. Mareška, mod. instr., Kraslice.



HLAVNÍ VÝSLEDKY

»Gottwaldovské zimní«

Soutěž se konala 18. ledna 1953 na letišti Gottwaldov - Otrokovice za účasti 413 modelářů z celé republiky, soutěžících v 93 družstvech. Přínášíme pořadí prvních pěti družstev každé kategorie. Podrobný referát bude v příštím čísle LM.

A - školní kluzáky: 1. Kyjov, stř. škola chlap. - 15' 05,2", 2. Ostrava, stř. škola - 9' 08", 3. Vys. Mýto, stř. škola - 8' 04,8", 4. Náchod, stř. škola - 7' 13", 5. Lučenec, str. škola - 6' 08,6".

B - větroně podle FAI: 1. Ostrava, kraj - 15' 11", 2. Kladno I., SONP - 13' 28", 3. Kladno II., SONP - 12' 59", 4. Vys. Mýto - 12' 21,6", 5. N. Jižín, Tonak - 11' 49".

C - motorové modely podle FAI: 1. Praha, Tatra-Křižík - 14' 08,4", 2. Kladno, SONP - 7' 34,4", 3. Gottwaldov I., kraj - 6' 52,4", 4. Ostrava, kraj - 6' 33", 5. Gottwaldov II., kraj - 6' 26,4".

VLASTIMIL POPELÁŘ

Čížek



Popis modelu s gumovým motorem, jehož plán uveřejňujeme na prostřední dvoustráně.

Model byl navržen a postaven v kursu modelářských instruktorů v Liberci, zároveň s „Hydrou“. Při návrhu jsem chtěl konstruovat model jednoduchý, školní a při tom zároveň výkonnější než bývají školní modely. Tyto oba předpoklady model splnil. Postavit jej může klidně méně pokročilý modelář, i začátečník, ale i pokročilý modelář si s ním pěkně zaléhá. Výkony modelu jsou dobré, takže je možno se s ním zúčastnit i soutěží. Sám jej mám připraven pro letošní sezónu jako model vodní. A nakonec ještě malé upozornění! Se

s. Čížek s Kam. Žehrovic nemá „Čížek“ nic společného. Podobnost je opravdu čistě náhodná.

STAVEBNÍ POPIS

Trup - je obdélníkového průřezu. Hlavní čtyři podélníky č. 1, 2, 2a jsou z borovicových nosníků 2×2 mm. Příčky bočnice č. 3, 4, 5 jsou z borovice 2×2 mm zhotobovány na průřez $1 \times 1,25$ mm. Nejprve sestavíme bočnice tímto způsobem: na plánek připevníme horní nosník bočnice č. 2 a dolní nosník bočnice č. 1. Příčky č. 3 počneme vlepat od počátku bočnice a pokračujeme směrem ke konci trupu, kde vlepíme spojovací výkliček č. 9 z překližky 0,8 mm. Po zaschnutí bočnice sestavíme na ní přímo bočnici druhou, týmž způsobem jako u bočnice první. Po zaschnutí sejmeme obě bočnice, rozložíme a sestavujeme trup takto: předek a konec bočnice pevně spojíme (gumíčkou) a začneme od středu trupu vlepat příčky č. 4 a č. 5 z borovice $1 \times 1,25$ mm. 17 příček č. 4 a č. 5 má stejnou délku (40 mm) a proto si je připravíme předem. Ukončení trupu provedeme tím způsobem, že prostě slepíme konce bočnic k sobě a vlepíme špendlík se skleněnou hlavičkou č. 13. Na předek trupu pevně přiklízíme čelní přeplátku č. 7 z překližky 0,8 mm. Předek trupu až k druhé příčce je potažen buďto kreslícím papírem nebo dýhou 0,4 mm (na plánek není zakresleno!). Do výkličku č. 9 vlepíme kuliček pro upevnění výškovky č. 11. Je zhotoven z bambusu o průměru 2 mm. K příčce č. 3 podle plánu vlepíme hlin. trubčičku pro podvozek č. 12 a zajistíme výkličkou č. 8 z překližky 0,8 mm.

Vrtule a ložisko.

Vrtule č. 51 je lipová, o průměru 360 mm, širokolístá (byla použita ze stavebnice „Moskva“). Smírkovým papírem je zeslabena na $3 - 1,5$ mm síly. Hlavice trupu č. 41 se upraví podle plánu z korku (z větší zátky). Na předek hlavice se přiklízí operka č. 42 z překl. 0,8 mm. Na konec hlavice se přiklízí zesilovací náklíček č. 43 z překl. 0,8 mm, do kterého je pevně vklížena zarážka č. 44 z bambusu o $\varnothing 3$ mm. Do hlavice se vyvrátí díra o $\varnothing 2,5$ mm a do ní se vklízí pouzdro hřídele vrtule č. 45 z hliníkové trubky o světlosti 1 mm. Hřídel vrtule č. 46 je zhotoven z ocel. drátu $\varnothing 1$ mm podle tvaru na plánu. Pero volnoběhu č. 48 je zhotoven z ocel. drátu $\varnothing 0,8$ mm. Na hřídel je navlečena silonová trubčička č. 47. Sklon osy vrtule je asi 5° dolů.

Podvozek

tvoří bambusová nožka č. 52 o průřezu 4×2 mm, zapřísolovaná. Upevňovací háček č. 53 je zhotoven z ocel. drátu 0,8 mm

Kde to ještě tak vypadá?

... V našem městě je základní organizace, která se vůbec nestará o výchovu modelářské mládeže. Je zde hubdů chlápů, kteří se zajímají o modelářství. Někteří modelují doma, bez instruktora, ostatní jsou nečinní. Jejich práce upadá, protože prodávna v Českých Budějovicích neposílá ani potřebný materiál. Základní organizace se stará jen o plachtění, o modeláře nemá zájem! Z dopisu čtenáře.



„Plachtařská a parašutistická skupina ve vaší organizaci, soudruhu, pracuji dobře. Ale kde máte vaše příští nástupce, modelářský dorost a jak ho využijete při práci?“

„Jo, dorost? — Ehm, to teda jako nemáme. Kdopak by měl na to čas! Ale modelářského odboru využíváme dobře, soudruhu. To zas máme čisté svědomí! Náš předseda má v bejvaly modelářský dílně kobouška a háčku tu slepičku, soudruh jednatel tam zas má páreček zajíčka. Kdopak by měl to srdce jim každý radost a použít tam ten modelářský dorost, jak říkáš...!“ S. Vrtulka.

podle plánu a pomocí gumičky se přitahuje celá podvozková noha k hlavičce (viz na hlavičce trupu zářez). Osa podvozkového kola č. 54 je zhotovena z ocel. drátu 0,8 mm a kolo je celuloidové o \varnothing 20 mm.

Gumový svazek

se skládá z gumových nití 3 \times 0,8 mm, má průřez 48 mm² a zocpován je přesně tak dlouhý jako vzdálenost zachytých bodů. Zocpování: na prkno zatlučeme dva hřebíky ve vzdálenosti 1200 mm a začneme navinovat od prvního hřebíku kolem druhého zpět k prvnímu a tímto způsobem pokračujeme tak, že celkem máme 10 pramenů gumy. Nyní jeden konec připevníme a druhým očádneme proti směru hod. ručiček. Pak jeden konec provlékneme hlavičce vrutle č. 46 a konce spojíme a navlékneme na kládku (případně přímo na bamb. kolíček č. 10). Copování gum. svazku je podrobně popsáno v LM z min. roku.)

Křídlo

Žebra křídla č. 23, 24 jsou z překližky 0,6 mm, vylehčena, profil NACA 6509. Nejprve zhotovíme žebro č. 23 a obkreslíme podle něho na překližku příslušný počet žebér č. 24, vyřadíme žebra z překližky, v místě vylehčení seirobujeme dvěma širokými k sobě a osmirkujeme, nejdříve hrubým, pak jemným smirkovým papírem.

Teprve potom (do všech žebér najednou) uděláme výřezy pro nosníky. Vylehčování žebér provádíme už jednotlivě.

Nad plamenem ohmeme do příslušného lomení křídla hl. nosníky křídla č. 17, náběžnou hranu č. 14 z 2 \times 2 mm, odtokovou č. 20 z 3 \times 2 mm a křídlo od středu začneme sestavovat tím způsobem, že nejdříve profily vložíme mezi hl. nosníky, potom přilepíme náběžnou hranu a teprve potom odtokovou hranu. Zářezy do odtokové hrany, pro konce profilů, si zhotovíme předem (nejlépe pilkou). Střed křídla zpevníme vyklíčky č. 31, 32, 33, 34 (podle plánu) a potáháme buď dýhou 0,4 mm nebo kreslícím papírem. Koncové obloučky křidel č. 37 jsou z bambusu neb peduku \varnothing 1,5 mm. Po potažení křídla přilepíme podložku č. 40, která je zhotovena z nosníku 2 \times 5 mm. Křídlo připevňujeme k trupu gumou.

Výškovka

Žebra č. 25 zhotovíme podobně jako žebra křídla. Jsou z překližky 0,6 mm, vylehčovaná. Hlavní nosník č. 19 je z borovice 3 \times 2 mm, náběžná hranu č. 15 je z 2 \times 2 mm a odtoková hranu č. 21 z 3 \times 2 mm. Sestavení výškovky je podobné jako u křídla. Střed je potažen buď dýhou 0,4 mm nebo kreslícím papírem. Koncový oblouček č. 38 je z bambusu nebo peduku o \varnothing 1,5 mm.

Směrovka

Žebra č. 26–30 z překližky 0,6 mm podle plánu. Hlavní nosník č. 18 a náběž. hranu č. 16 je z borovice 2 \times 2 mm. Odtoková hranu 3 \times 2 mm. Koncový oblouček je z bambusu nebo peduku \varnothing 1,5 mm. Po zhotovení a potahu je pevně přiklášena na výškovku.

Kormidla se na trup připevňují také gumou.

Potah

Celý model je potažen hedvábným papírem, u trupu je přilepen na hl. nosníky i přičky, na výškovce a směrovce jen na náběžné, odtokové hrany a koncové obloučky, u křídla na spodní části též na profily. Po zaschnutí provedeme vypnutí vodou a lakujeme bezbarvým lakem. Trup je lakován 2 \times , křídlo 1 \times , kormidla 1 \times .

Váhový rozbor

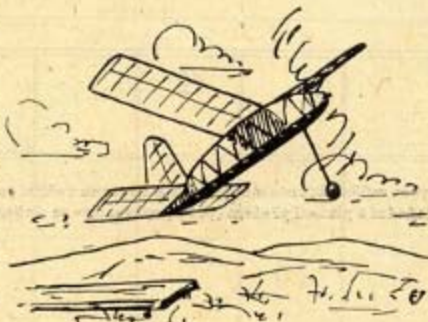
trup	30 g
vrutle, ložisko	24 "
gumový svazek	40 "
křídlo	30 "
kormidla	20 "
Celkem	144 g

Soupis potřebného materiálu

20 nosníků borovice 2 \times 2 mm, 2 nosníky borovice 2 \times 3 mm, 1 nosník 2 \times 5 mm, překližka 0,6 mm – 7,0 dm², překližka 0,8 mm 1,0 dm², dýha 0,4 mm nebo kreslící papír, jedno kolínko bambusu (není-li, tak pedík), hliníková trubčička, větří korková zátká (na hlavičce), ocelový drát \varnothing 1 mm – půl m, ocelový drát \varnothing 0,8 mm – půl m, kousek silonové trubčičky (stačí i ventilková gumička), 1 celuloidové kolo o \varnothing 20 mm, 1 kulíkové ložisko (případně korálek), 1 vrutle \varnothing 360 mm lipová, se stavebnice na „Moskyta“, 50 g gumy 3 \times 0,8 mm, dva archy hedváb. papíru, kasejka, acetonové lepidlo a 1 lahvička laku.

Zalétávání

Nejprve zalétáme bezpečně zalétáme v klouzavém letu tím způsobem, že posunujeme křídlem. Při houpavém kluzu, směrem dozadu, při přikřem kluzu směrem kupředu. Potom zalétáme model na motorový let. Nejprve natočíme asi 80 obrátek a model vypustíme. Vzpíná-li se, skloníme ložisko, točí-li se nám přikej doprava, při pohledu zezadu podkládáme ložisko na pravé straně až máme kruhy mírné a naopak. Seřizování ložiska zalétáváme „Čížka“ při malých obrátcích a teprve potom přidáváme obrátky. Max. počet obrátek je 450 a průměrné lety se pohybují bez termiky kolem 70 vteřin. Upozorňují: po zalétání si označte na trupu, kde správně leží křídlo. Stačí posunutí křídla o několik mm a kluz není čistý. S „Čížkem“ jsem si opravdu pěkně zalétal, teď ho mám připraven na místní soutěži s plováky. Jistě i vy všichni, kdo si jej postavíte, budete spokojeni s jeho výkony a budete mít dobrý model i do soutěží. Hodně zdaru!



Modelářská skupina

ÚV Svazarmu oznamuje:

● Změna termínu soutěže s. Pětná v Ostravě – překládá se na 5. 5. 1953.
● Vysvětlení ke kategoriím maket upoutaných modelů při Celostátní model. soutěži 1953: V kat. upoutaných maket bude hodnoceno: Vzhled, rozměry, barvy a znaky, naznačení vybavení kabiny. Z technických důvodů nebude přihlíženo k rozměrům kormidel, umístění podvozku, kapotáží motoru a k rychlosti modelu.

Model musí uletět trať:

U juniora 500 m, u seniora 1000 m.

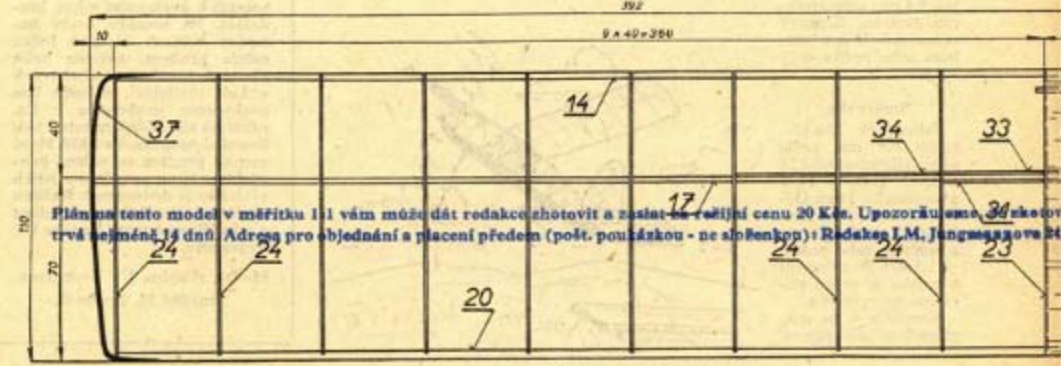
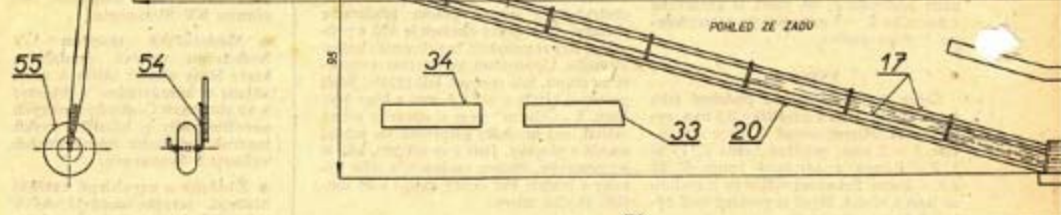
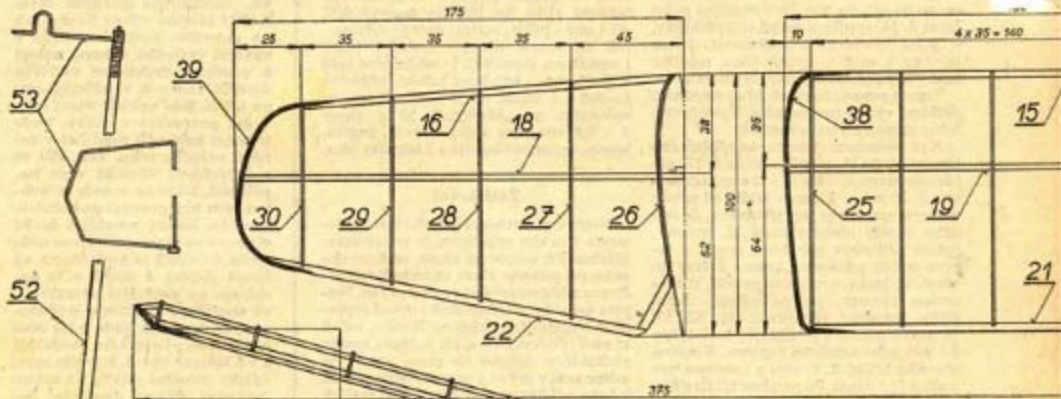
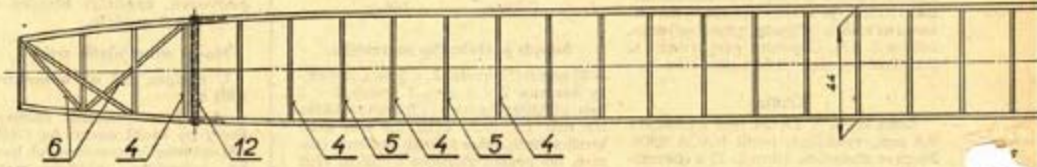
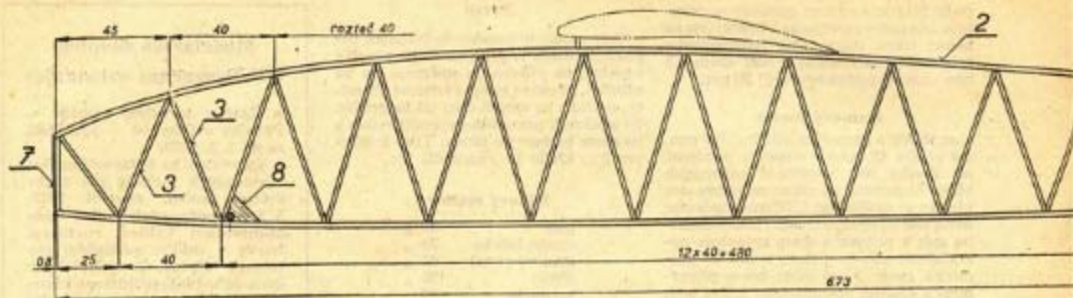
● Abychom zamezili chaosu, který by mohl nastat na CMS při vybírání potravinových listků, zařizujeme předem toto: Každý krajský výbor Svazarmu po skončení krajské soutěže a zjištění výsledků vybere, nalepí a odesle potravinové ústřížky ústředí zároveň v přihláškami na CMS. Kdo nebude moci odezvat potravinové listky, bude je moci nahradit finančně v cenách volného trhu. Ten, kdo se z jakýchkoli důvodů včas nepřihlásí, bude se muset stravovat sám bez pomoci pořadatele soutěže. Každý soutěžící nechť si proto ve vlastním zájmu uvědomí, že CMS se bude konat na konci měsíce a nechť včas pamatuje na potřebné potravinové ústřížky! Množství požadovaných ústřížků bude ještě včas oznámeno v Leteckém modeláři a v Křídlech vlasti, jakmile min. výřezy oznámí dávky na měsíc červenec. Přesně disponice dostanou KV Svazarmu.

● Modelářská skupina ÚV Svazarmu vyzývá modeláře, kteří letos opustí školu a mají zájem o zaměstnání v letectví a ve službách Československých aerolinií, aby se hlásili u svých instruktorů nebo na okresních výborech Svazarmu.

● Žádáme o urychlené zaslání hlášení letecko-modelářských soutěží k uveřejnění v Let. modeláři. Na soutěže, které nebudou hlášeny alespoň jeden měsíc předem, nebude brán zřetel, t. j. nebudou otiskovány v Let. modeláři, nebude jim poskytnuta propagace v Čs. rozhlase ani žádná hmotná neb finanční podpora. Soutěže, které nemají předem schválené propozice, nejsou povoleny a jejich výsledky se neuznávají. Každou soutěž musí předem projednat a schválit sportovní komise ÚV Svazarmu.

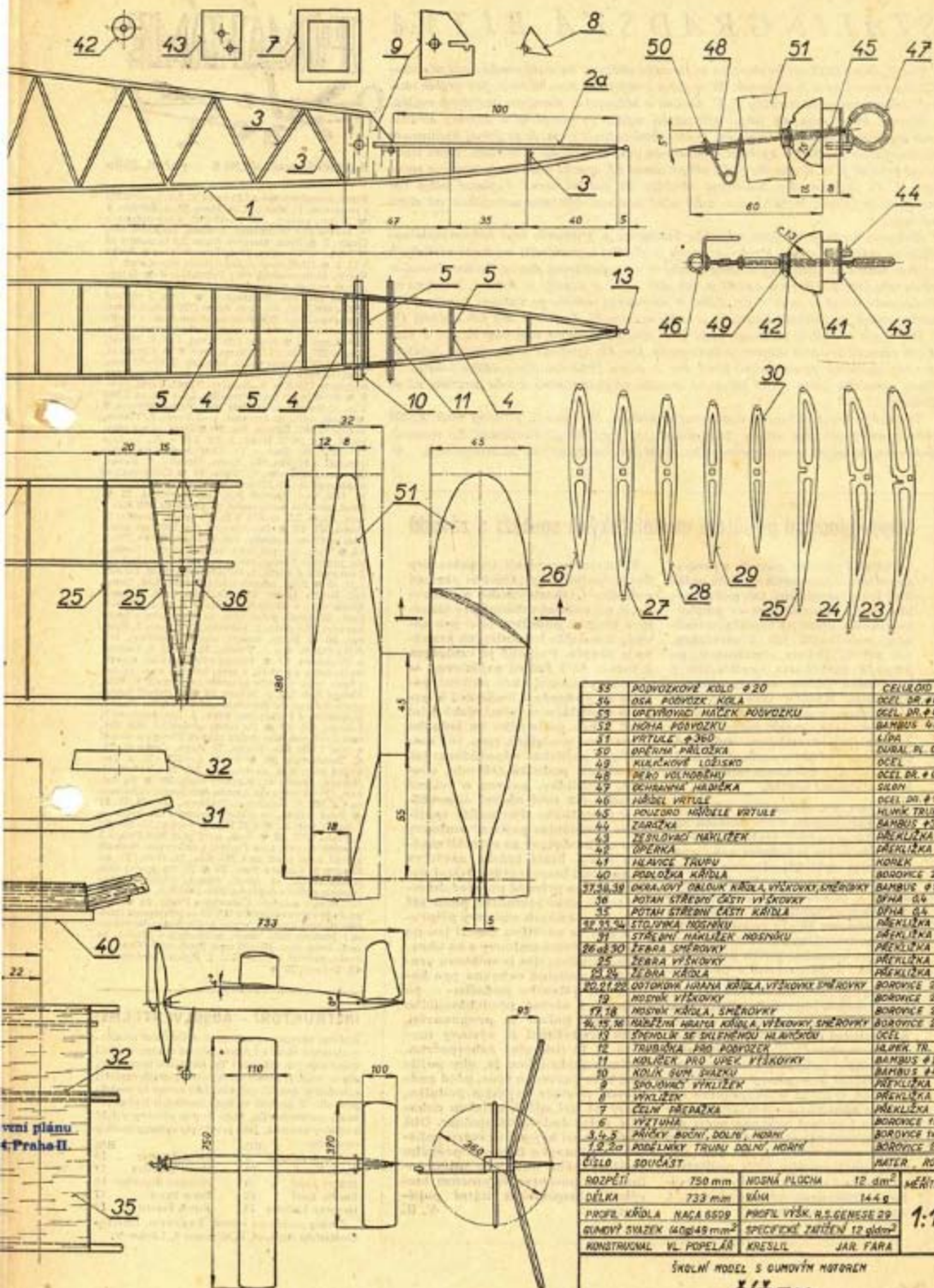
Model. skupina ÚV Svazarmu,

Smečky 22, Praha II.



Plánek tento model v měřítku 1:1 vám může dát redakce zhotovit a zaslat za nižší cenu 20 Kčs. Upozorujeme, že model musí být odevzán nejpozději 14 dnů předem. Adresa pro objednání a placení předem (pošt. poukázkou - ne složenkou): Redakce I. M. Jungmannova št. 26, Praha 1.

KŘÍDLO KRESLENO V ROVINĚ



55	PODVOZKOVÉ KÓLO #20	CELKOD
54	OSA PODVOZK KÓLA	OCEL DR #0,8
53	UPEVŇOVACÍ HAČEK PODVOZKU	OCEL DR #0,8
52	NOHA PODVOZKU	BAMBUS 4x2
51	VRTULE #360	LÍPA
50	OPĚRNÁ PÁROZKA	DUBAL N 0,5
49	KULOVITÝ LOŽISKO	OCEL
48	DRÁK VĚTRNOROUŽI	OCEL DR #0,8
47	OSAHNÁVACÍ HAČEK	SLON
46	HAČEK VRTULE	OCEL DR #1
45	POULICO HAČEKU VRTULE	HLAVK TRUBKA
44	ZARUČKA	BAMBUS #3
43	ZESILOVACÍ NÁHLÍZEK	PŘEKLIŽKA 0,8
42	OPĚRKA	PŘEKLIŽKA 0,8
41	HLAVICE TRUPU	KOPEK
40	PODLOŽKA KŘÍDLA	BOROVICE 2x5
39,38,39	OKRÁJOVÝ OBLOUK KŘÍDLA, VÝŠKOVÝ SMĚROVKY	BAMBUS #1,5
38	POTAH STŘEDNÍ ČISTI VÝŠKOVKY	OPHA 0,6
35	POTAH STŘEDNÍ ČISTI KŘÍDLA	OPHA 0,6
34,35,36	STŘEDNÍ NOSNÁK	PŘEKLIŽKA 0,8
33	STŘEDNÍ NÁHLÍZEK NOSNÁKU	PŘEKLIŽKA 0,8
32-33	FARA SMĚROVKY	PŘEKLIŽKA 0,8
31	FARA VÝŠKOVKY	PŘEKLIŽKA 0,8
30,31	ŽEBRA KŘÍDLA	PŘEKLIŽKA 0,8
20,21,22	ODTOMOK HŘANNA KŘÍDLA, VÝŠKOVKY SMĚROVKY	BOROVICE 2x3
19	HODNOK VÝŠKOVKY	BOROVICE 2x3
18,19	HODNOK KŘÍDLA, SMĚROVKY	BOROVICE 2x3
16,17,18	NÁHLÍZEK HŘANNA KŘÍDLA, VÝŠKOVKY SMĚROVKY	BOROVICE 2x3
17	SPONKOVÁ SE SMĚROVKOU HŘANNOU	OCEL
16	TRUBIČKA 180 PODVOZKA	HLAVK TR
15	KOLÍČEK PRO ÚPEK VÝŠKOVKY	BAMBUS #2
14	KOLÍK SÚM ÚPEK	BAMBUS #4
13	SPLOVNÝ VÝKLIZEK	PŘEKLIŽKA 0,8
12	VÝKLIZEK	PŘEKLIŽKA 0,8
11	ČELNÍ PŘEDÁZKA	PŘEKLIŽKA 1x1,28
10	VÝKLIZEK	BOROVICE 1x1,28
9,10,11	PRŮKY BOČNÍ, DOLNÍ, HORNÍ	BOROVICE 1x1,25
1,2,3	PODĚLNKY TRUBKY DOLNÍ, HORNÍ	BOROVICE 2x2
ČÍSLA	SOUČÁST	MATER ROZM.
BOZPĚTÍ	750 mm	NOSNÁ PLOCHA 12 dm ²
DĚLKA	733 mm	BÁVA 14,4 g
PROF. KŘÍDLA	NACA 6509	PROF. VÝŠK. N.S. GENESE 29
ČUMOVÝ SVAZEK	40x48 mm ²	SPECIFICKÉ ZATÍŽENÍ 12 g/dm ²
MINISTRONAL	VL. POPELÁČ	KRESLIL JAR. FARA

ŠKOLNÍ MODEL S ČUMOVÝM MOTOREM

ČÍZEK

1:1

NA POMOC KROUŽKŮM

Velký ohlas u čtenářů mají naše články a plánky ze Sovětského svazu, které se těší velkému zájmu. Mezi jinými jsme také uveřejnili v posledních číslech našeho časopisu plánek a výrobní popis sovětského modelářského motoru. Byl to detonační motor CAML-50 (viz č. 12 LM minulého roku), který, jak svědčí dopisy čtenářů naší redakci, vzbudil velký zájem. Dopisy se zabývají většinou technickými podrobnostmi a jeden z nejzávažnějších dotazů je, jak přesně slícovat píst s válečkem čili provést zabroušení, aby píst těsnil.

Z mnoha dopisů vyjímáme dopis mladých modelářů z ČKD Sokolova, který nám poslal s. Václav Stehno, a kde mezi jiným píše také o svých těžkostech, které zdánlivě překonávají:

„Zabýváme se také výrobou motorů, neboť naše happy netání na to dát 1150 Kčs nebo 2500 Kčs za motorek. Dvaimes jsme vyrobili asi 10 kusů motorů, ale ani jeden ještě nebyl v chodu... Vše se nám daří, ale vložku s pístem slícovat se námáháme marně. Tak nášle jednu vložku za druhou, bez valného výsledku, což nám nevede... Staří modeláři nic nepropadají ze své kuchyně... Doufáme, že nám něco poradíte Motor CAML-50 nám velmi připomíná motor Atom 1,8 cm. Znařili jsme proto odlišky tohoto motoru a zjistili jsme, že se daří velmi dobře upravit či vyrobě CAML-50. Kdo je má, mohl by to zkoušet...“

Jsou to řádky, které svědčí o velkém nadšení, chuti do práce a opravdové snaze mladých soudruhů-modelářů z ČKD Sokolova přiblížit se velkému vzoru vyspělých sovětských modelářů.

Dosažení správného slícování pístu s válečkem je nejdůležitější prací, na které závisí, zda motorek bude či nebude běžat. Proto na dotaz soudruhů z ČKD Sokolova odpovídáme na tomto místě, aby i jiní soudruzmodeláři se poučili:

Zabroušení pístu do válce se může dělat buď strojně nebo ručně. Při strojním způsobu upne se válečková vložka do hlavy soustruhu. Na support připevníme brousící zařízení sestávající z brusného kotouče poháněného elektromotorkem. Kotouč má menší průměr než je vrtání válce. Při práci se postupuje tak, že pohybem supportu zvolna projedeme vložku; brusný kotouč se přitom otáčí v opačném směru než hlava soustruhu. Otáčky kotouče musí být dost vysoké. Brousící zařízení zhotovíme také ze vhodného a v dobrém stavu jsoucí vrtačky, kterou upevníme na soustruh. Broušení se musí dít jemně a s citem. Předpokladem dobrého slícování je dokonale přesné a hladce opracovaný povrch pístu.

Ruční zabroušování se provádí tak, že válečkovou vložku nebo váleček upneme do hlavy soustruhu. Pak si připravíme dřevěný váleček (nejlépe z buku) o něco menšího průměru než je vrtání válce. Váleček uprostřed v délce asi 40 mm profízkujeme v šířce asi 2 mm a obtočíme proužkem jemného karbonudového brusného plátna. Okraj proužku založíme do výřezu a ve výřezu

*) Všim, jichž se tato poznámka týká, připomínáme slova velkého gruzinského básníka Šota Rustaveliho, který řekl: „Co sis ponechal — zaniklo, co jsi předal — zůstává tvým!“

A. BORISOV

Vyprávění o letcích

Bítí se velet. Vtř od Baltického moře leze těžké mraky. Ještě hodina — a bude naprostá tma. Ve štěbu se již zhromáždili, aby udělali zoubur denní lánosti, když v radiopřijímači ohlásili neohlášenou a smutnou zprávu: Kapitán Jegorov byl sestřelen. Letadlo přistalo v nepřítel-ských líních a letec se brání proti fašistům sídlovu se své kabiny.

Další události se rozvíjely kinematografickou rychlostí. Kdyžbychom seděli v biografu, uházal by nám objektiv operátora sestřelené letadlo s rudými hvězdami na křídlech a k němu letící postavy v leteckých plátcích. Slyšeli bychom, jak se z letadla ozývají krátké sděky hulo- metu a viděli bychom, jak zasažený fašist padá k zemi. Pak by se objevilo na plátně mnoho sovětských stíhačků letadel. Slyšeli bychom jejich poplašný rachot. Sblíží se náho v kruhu nad sestřeleným letadlem a vedou hustou palbu. Ozývá se jejich střelba z děl a hulo metů.

Fašista je mrtvo. Spěchájí k sovětskému letadlu, ale stroj letěl na zemi je přikryt ohnivým kruhem z vzduchu. Sedmá vlna nacista se ob- čas přiblíží ke stroji a zase se vrací

zpět, zachycávaje na cestě své mrtvé.

Neohlášenými vyrazi z lesa nízkým letem letadlo Po-2 a přibližuje se. Přistádek téměř těsně u kavaručijí stíhačky. Němci se znovu vzdají, běží, křičí chrapčivě, majíjí rukama, nepřesně střílejí. Palba s obkly se zastavuje. Letci tvoří ohnivou clonu kolem svého druku. Náboje a střely lítanou Němce k zemi a udušávají jim možnost zvednout klavy.

Ltec, který přistal, pomáhá po- střiženému vstoupit do kabiny svého malého letadla. Stroj valně a míř za lezem. Stíhačky se zatím snaží vystrlílet poslední náboje a dohánějí Po-2.

Je velet. Ve štěbu znenajme stojí řada letců. Je slyšet slova štáti roz- hazu: „Za zmuřilost a pohotovost v boji s fašistickými uchvatiteli vy- znamenan...“

Ke generálu přistupuje Štěpán, jenž zachránil kapitána Jegorova, a kapitu Jegorov. Obličje obou letců jsou stea usnadně, ale velmi šťastné.

Tak by vypadala film podle našeho vyprávění. Tento film ještě není natočen. Ale epizoda, kterou jsem vám právě vyprávěl, se skutečně ode- hrála v uplynulé válce.



Náš leteckomodelářský kroužek.

Náš model. kroužek je dobře vybavený. Máme el. pilku, kladívka, pilníky a všechno potřebné ruční nářadí. Kroužek zavítává 15 lidí různého věku. Vedoucím je s. Dobrovolský z patronátního závodu LEX. Scházíme se pravidelně každou středu. Práce nám jde rychle — tak se příklad kamardé Jendů má se tři schůzky již hotový trup bezmotorového modelu. Některé pokročilejší káci již stavíme modely vlo- žičiči s gum. motorem. Soudruh vedoucí stavi (ještě s několika láky trpasly větroň Vela-8.

To jsou čtení čtenářům LM povědět zatím o našem kroužku, který je jedním z nejmladších a nejlepších na naší škole.

J. Klížák, 18. střed. školy Gottwaldově-Otrávkovic.

sámým, v čele válečku, upravíme klínek, jímž se dá zvěšovat v malých mezích průměr válečku. Klínek se dá udělat plechový a stavítejný pomocí šroubku do dřeva. Při práci postupujeme tak, že spustíme soustruh na malé otáčky a válečkem, který dr- žíme v ruce, vybrušujeme za postupného pohybu vpřed vnitřní stěnu válce. Také se může použít místo válečku přímo pístu, avšak zatím delšího, který se po opracování válce zkrátí na příslušnou míru. Přitom použí- váme brusné karbonudové pasty nej- jemnějšího druhu.

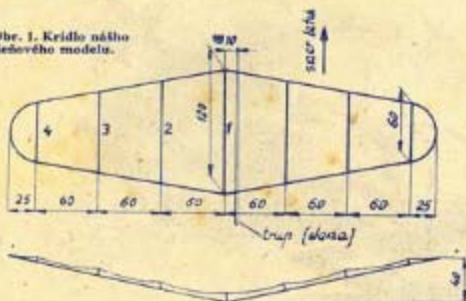
Týdeník »Obránce vlasti« do rukou každého svazarmovce



(Dokončenie z LM 1/53.)

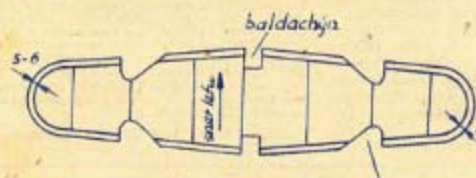
Keď prikróčime k stavbe prvého sieťového modelu, nesnažme sa hneď postaviť výkonný model. Postavme si jednoduchý model, ktorého stavbou sa naučíme techniku stavby sieťových modelov, ktorá sa celkom odlišuje od stavby voľne lietajúcich modelov. Musíme si navyknúť na prácu s jemnými mierami; na zhotovenie nosníkov o priereze niekoľkých desiatk milimetrov. Musíme si navyknúť pracovať s najmenším množstvom lepidla. Keď použijeme veľa lepidla, váha nášho modelu sa môže zdvojnásobiť, kým u voľne lietajúcich modelov váha lepidla je iba nepatrná oproti váhe modelu. Pri stavbe sieťového modelu pracujeme vždy s acetónovým lepidlom. K zhotoveniu prvých modelov používame domáceho materiálu. Nosníky o malých prierezoch vypracujeme z lipovej dýhy, trstinu (—rákos — pozn. red.) alebo z kukuričného stbla. Dbáme však na to, aby sme použili materiál o najmenšej špecifickej váhe, lebo aj medzi materiálom toho istého druhu môžu byť veľké rozdiely.

Obr. 1. Krídlo nášho sieťového modelu.



V ďalšom popísaní stavbu malého modelu z domáceho materiálu. Keď model dobre postavíme, dosiahneme s ním 2—3minútový let. (Obr. č. 1.)

Rozpätie nášho sieťového modelu je 400 mm. Najprv si na 3—4 mm preglejku nakreslíme tvar krídla v skutočnej veľkosti. K obrýsu krídla nakreslíme ešte jedno čiara, ktorá je viade o 5—6 mm väčšia ako obrýs krídla, a túto časť vyrežeme. (Obr. č. 2.)



Obr. 2. Pôdorys šablóny krídla. Pre uchopenie baldachňa a krídla musíme šablónu na patričnom mieste vyrezať.

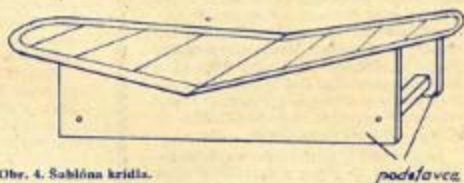
Nákres prerežeme aj vedľa stredného krídla a tak obdržime k dvom polovičkám krídla zvlášť šablóny, ktoré potom lámeme do vhodného tvaru V. K tomuto účelu vyrežeme si ešte dva podstavce z 3—4 mm hrubej preglejky, ktorých rozmery vidíme na obrázku č. 3. Tieto podstavce starostlivo



Obr. 3. Podstavec k šablónu.

opracujeme a dbáme na to, aby každá strana bola úplne rovná. Po opravení podstavcov spojíme ich štyri rohy s nosníkom o rozmeroch 50 x 15 x 15 mm. Podstavce slobodne použijeme malých klinčekov. Šablónu krídel teraz nalepíme na podstavce a môžeme začať so stavbou. (Obr. č. 4.)

Keď chceme pracovať presne a dokonale — zvlášť u veľkých sieťových modelov — urobme si šablónu aj pre stavbu výškvy a smerovky. Toto nám už neďa veľa práce, nakoľko podstavce už nie sú potrebné.



Obr. 4. Šablóna krídla.

Keď sme sa rozhodli urobiť nosníky z lipovej dýhy, postupujeme nasledovne. Zoberme si takú dýhu, ktorá je 1,2—1,5 mm hrubá, má pekné rovnoobé rohy a je bez uzlov. Dĺžka nech je 220—230 mm, aby sme mohli nábežnú a odtokovú hranu polovice krídla zhotoviť z jedného kusu. Potom nie veľmi hrubým sklenným papirom dotiah brúsime dýhu, kým bude na jednej strane 0,8 mm hrubá a na druhej po postupnom ztenčovaní 0,6 mm. Z takto pripravenej dýhy narezáme pomocou lineára a šiletky 0,6 mm široké pásy a takto dostaneme nosníky, ktorých prierez bude na jednom konci 0,8 x 0,6 mm a na druhom konci po postupnom ztenčovaní 0,6 x 0,6 mm. Samozrejme, roky lipovej dýhy idú po dĺžke nosníkov. Rebrá krídla sú po celej dĺžke prierezu 0,4 x 0,4 mm.

Obr. 5. Výškvy sieťového modelu.



Nosníky sa najlepšie režu na veľkej tabuli skla. Keď režeme na drevenej doske, smer vlákien dosky veľmi ľahko vychýli ostrie a nosníky nebudú rovne.

Keď nemáme lipovú dýhu, môžeme nosníky zhotoviť aj z obyčajnej trstinu. Mnohí modelári tvrdili, že trstina nie je vhodný materiál pre stavbu sieťových modelov, lebo je vraj ťažká. Toto ich tvrdenie však vyvracia tá skutočnosť, že na jednej súťažii lietali model, postavený len z trstinu, 4 min. 20 sek.

Najvýhodnejšie je, keď si obstaráme suchú, nepoškodenú trstinu o priemere 6—8 mm. Túto najprv očistíme od suchých listov a potom podrezáme aj vyčnievajúce konce uzlov. Takto pripravenú trstinu rozrežeme potom po dĺžke na dve časti. K rezaniu trstinu nie je potrebné pravičko, lebo po dĺžke sa dá pekne štiepať. Kúsky



Obr. 6. Rebrá výškovky (skutočná veľkosť)

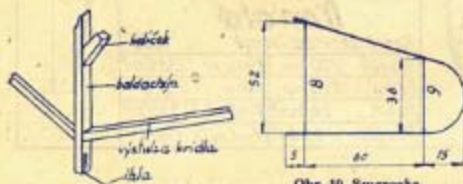
Obr. 7. Rebrá krídla (skutočná veľkosť). →

trstinu poľtíme dotiaľ, kým nedostaneme nosníky, ktoré nám vyhovujú. Vnútornú, mäkkú stranu trstinu samozrejme odstránime, aby sme dostali rovnomerne hrubé nosníky. Pri opracovaní nábežnej a odtokovej hrany jeden koniec sklenným papierom zoslabíme a takto sfornujeme nosník, ktorého prierez sa stále ztenčuje. Hrotové nosníky potom pretahujeme nad teplým kahancom dotiaľ, kým sa nestanú dosť pružnými. Póry trstinu sa počas ohrievania stiahnu a takto sa stane pevnejšou.

Potom pripravíme nosníky výškovky. Nábežná a odtoková hrana týchto je prierezu $0,6 \times 0,6$ mm a rebrá $0,4 \times 0,4$ mm.

Krídlo a výškovku pripravujeme tým istým spôsobom. Sostavnicu urobíme v šablone. (Obr. 5 a 6.)

Nábežnú a odtokovú hranu pripevníme na 3—4 miestach k šablone s veľmi malým množstvom lepidla. V strede lapovaním pripevníme nábežnú a odtokovú hranu. Oblúky krídla urobíme z tenkého prúžku slamy a lepením pripevníme k obdĺžnikom. V sieťovom modelárstve spájame jednotlivé časti len lepením; sviazat je potrebné len zadný háčik pre uchytenie gumového sväzku. I tento priviažeme vlasom, pretože je ľahší a pritom silnejší než najtenšia čverna.

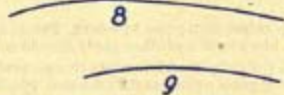


Obr. 8. Baldachýn.

Obr. 10. Smerovka.



Obr. 9. Baldachýnová ihla.



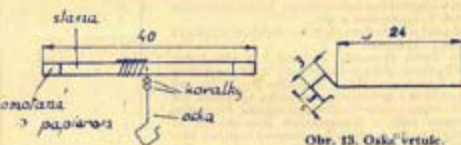
Obr. 11. Rebrá smerovky (skutočná veľkosť).

Rebrá krídla najlepšie ohneme na žiarovke. Keď neznáme silné svetlo, použijeme zelené okuliare. Každé rebro, ktoré sme presne zobli, musíme nalepiť ihneď na patričné miesto (obr. 7).

Krídlo zdvihne pomocou dvoch nosníkov nad trup preto, aby model lietal stabilne i počas silného stúpania. Tieto nosníky voláme baldachýnovými nosníkmi (obr. 8) a prilepujeme ich na vhodné miesto na krídle. Prierez baldachýnových nosníkov je $0,8 \times 0,8$ mm. Výška baldachýnu je pri nábežnej hrane 45 mm a pri odtokovej hrane je nižšia (cca 40 mm). Týmto spôsobom dostáva krídlo vhodný uhol nábehu. Baldachýny nalepíme do prostriedku krídla, ale o 8—10 mm ďalej od pravej polovice. Takto budú krídla postavené asymetricky oproti trupu. Tento spôsob stavby je potrebný k tomu, aby model lietal stabilne v kruhoch. Na baldachýnové nosníky pripevníme malé kolíčky, ktoré slúžia na uchytenie nátovej výstupy trupu a malé ihly z oceľového drôtu $\varnothing 0,3$ mm. Trupovú slamu prepichnete týmito ihlami a pripevníme na ne krídlo. Tvar a rozmery ihly vidíme na obrázku č. 9.

Teraz prilepíme aj výstupy krídel. Tieto prilepíme asi 3—4 mm nad ihly a pri rebro č. 3 k nábežnej a odtokovej hranke. Takto by sme mali kostru krídla hotovú. Podobne si urobíme aj výškovku a smerovku (obr. č. 10 a 11).

Vrtula nášho sieňového modelu je z troch častí: z dvoch listov a zo slamky. Slamka o priemere 2 mm, ktorá tvorí stred vrtule, je 40 mm dlhá. Do stredu tejto slamky umiestime zátku zo silne skrúteného kancelárskeho papiera. Prostriedkom zátky prechádza oska vrtule z oceľového drôtu 0,4 mm, ktorú ohneme, vlasom priviažeme k slame (obr. 12 a 13) a celé polepíme acetónovým lepidlom. Na lesklý povrch slamy lepidlo nechytí, musíme preto miesto, ktoré chceme polepiť, predom oskrabať. Konce slamy prelepíme 3—4 mm širokým prúžkom cigaretového papiera, aby nepraskly.



Obr. 12. Stred vrtule.

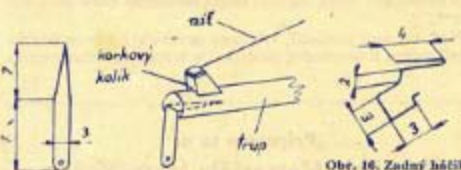
Obr. 13. Oská vrtule.

Listy vrtule vystriháme z dýhy, ktorú musíme na tenko zbrúsiť. Keď si urobíme listy z papiera (zo sošitu), musíme tieto zosilniť prilepením tenkého trstinového nosníka na nábežnú hranu. Na vrtulové listy nalepíme malé, konusovité zbrúsené kolíčky, ktoré musia tesne zapadať do stredovej slamky. Takto spojíme listy so strednou časťou (slamou), ktoré však nezalepíme! Budeme mať staviteľnú vrtulu, ktorú nastavíme vždy tak, aby neotriešla a aby čo najlepšie ťahala. (Obr. č. 14.)



Obr. 14. List vrtule.

Trup je z 200mm slamky o prierezu asi 3—4 mm, ktorého dva konce obrúsime a prelepíme prúžkami cigaretového papiera. Do prednej časti zasunieme malú zátku, do ktorej zapichnete a zalepíme ložisko vrtule z durál. plechu 0,6 mm. (Obr. č. 15.) Na zadnú časť trupu priviažeme vlasom háčik na uchytenie gumového sväz-



Obr. 15. Ložisko.

Obr. 16. Zadný háčik a uchytenie gumového sväzku.

ku. (Obr. č. 16.) Trup, ktorý by sa ťahom gumového motora zohol, musíme vystužiť. Vystuženie prevedieme jedným prúžkom hodvábnej nite, ktorú vzadu jednoducho priviažeme k slamke a vpredu oмотáme okolo nalepeného korkového kolíka, aby sme mohli model rozobrať.

(Dokončenie na str. 30)

»DONALD«

soutěžní model větroně

Model je odvozen z větroně, se kterým jsem létal v letech 1947—49 a který zvítězil v soutěži Kamenná Zehrovice r. 1948. Odpovídá kategorii A2. Je výslednicí snahy o zkonstruování modelu letáckého v termice, odolného při létání ve větru a spolehlivého výkonu pro létání v soutěžích.

Trup polosférického průřezu tvoří 18 podélníků 2 x 3 mm. Bok trupu nad ostruhou až k prostřednímu podélníku je potažen dýhou 0,6 mm chránící potah trupu před potrháním. Přepážky trupu od hlavičky za křídla jsou z překližky 1,2 mm, další pak z překližky 1 mm. Hlavička ze smrkového špalíku s otvorem pro zážít na dovnáhování.

Křídla jsou dřevěná, dvakrát zakosená o hloubce 170 mm, s eliptickým zakončením. Užitý profil je SI 535007. Nosník v tomto velmi tenkém průřezu tvoří ve 35% hloubky dva podélníky 2 x 6 mm a v 50% hloubky pak pomocný nosník z podélníku 2 x 3 mm. Spojení obou pálek křídla tvoří zástrčky zasunuté do pouzder, vytvořených oblépením předního nosníku mezi středními žebry překližkou 1 mm a stazeňmi gumou přes háčky na náběžné a odtokové hraně. Pole tvořené žebry 0-1 je vyplněno překližkou 0,8 mm. Křídla na trup upevněna přepásáním gumy přes kolíčky vsazené v otvorch v trupu.

Výškovka je rovněž pálená, o hloubce 110 mm s eliptickým zakončením. Užitá je profila Clark Y, sníženého o 10%.

Model je potažen středním Kahlem a třikrát strikan zaponem.

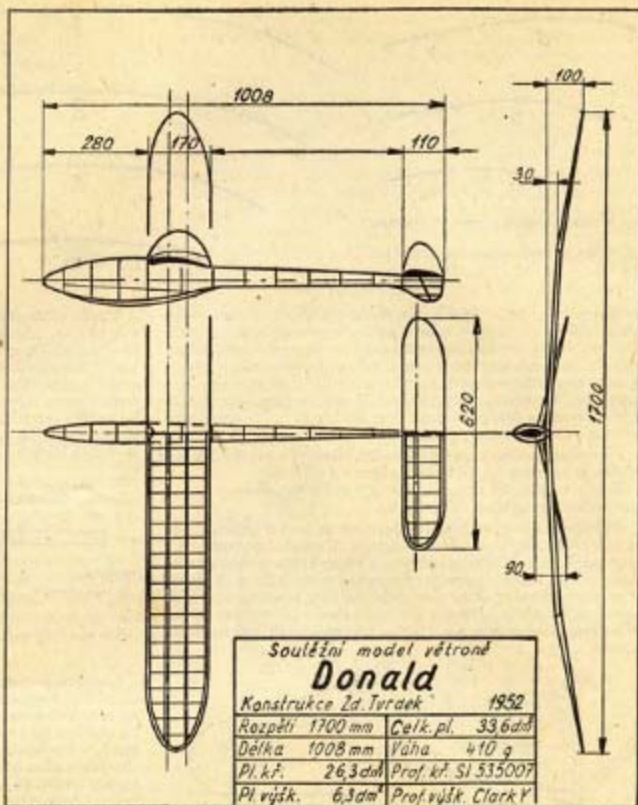
Ve vleku je model stabilní a v chladném podzimním počasí dosahoval z 50 m výšky přes 2 min. pomalého, klidného letu. Výborné vyrovnává i nedostatky špatného vytažení. Na VIII. memoriálu Ceňka Formánka konaném v říjnu 1952 v Kamenných Zehrovcích se umístil tento model v konkurenci velkých větronů na 9. místě čísem 2,26 min. T-k

★

NEPŘEHLEDNĚTE!

Redakce LM má novou adresu:
Jungmannova třída 24, Praha II,
telefon 23 76 46 až 48, linka 148.

★



POSTAVME SI »SIEŇOVÝ MODEL« dokončení ze str. 29.

Smerovku přilepíme k výškovce až po je potiahnúť.

Keď chceme svoj model potiahnuť papierom, používame cigaretový alebo tenký kondenzátorový papier. Tento prílepujeme riedkym kašicovým lepidlom, ktoré natierame veľmi tenko na nosičky. Kridlo i výškovku potahujeme z dvoch kusov.

Keď sme s polepovaním hotoví, vyberieme smerovku zo šablóny a prílepíme ju k výškovke tak, že nábežnú hranu prílepíme k strednému rebzu a odtokovú hranu o 5 mm vľavo od neho. Model nám bude takto krúžiť v ľavých kruhoch. Teraz vyberieme zo šablóny aj výškovku a prílepíme pod ňu zadnú časť trupu, čo nie je nič iného, ako tenká slamka, ktorú zasunieme tesne do konca trupu.

Keď sme toto prevedli, vybereme opatrne aj kridlo zo šablóny a prikrájame k zostaveniu modelu. Do ložiska zasunieme vrtulu

a do zadnej časti trupu výškovku. Potom zavesíme na háčky motor, ktorý je zo 4 prúžkov gumy 25—30 cm dlhý.

K sieňovým modelom nepoužívame hrubú gumu. Najlepšie vyhovuje guma o priereze 0,8 x 0,8 mm. Kridlo zapichnete do trupu tak, aby ťažisko modelu bolo asi v 2/3 hĺbky kridla. Hodvábnu niť zavesíme na pripravené kolíky na baldachýnoch. Niť potom napneme (nie však natoľko, aby sa trup sohol) a omotáme okolo korkového kolíka.

Natočíme na model asi 150 obrátok a pokúsime sa zakázať ho. Model musí pohnúť, pokojným letom napredovať. Keď sa pretiahne, posunieme kridlo mierne dozadu, keď však letí prudko k zemi, posunieme tieto dopredu. V prípade, že sa nám model nakláňa na niektorú stranu, zapichnete kridla tak, aby jeho polovička, na ktorú sa nakláňa, mala väčší uhol nábehu.

Keď nám bude model pečne lietať, môžeme na motor natočiť stále viac a viac obrátok. Vo vhodne veľkých miestnostiach môžeme dosiahnuť pekných výsledkov.

Na tento malý motor môžeme natočiť 800 až 1000 obrátok. Natočenie prevedieme najjednoduchšie tak, že na koniec gumového motoru navlečieme malý krúžok z ocelového drótu 0,4 mm a tento zavesíme na háčik, ktorý je upevnený v ručnej vrtacke. Na začiatku natáčania natiahneme gumu na 3—4násobok dĺžky, potom pomaly púšťame zpät tak, ako to robíme u voľne lietajúcich „gumákov“.

Počas natáčania vždy počítajme obrátky, ktoré sme natočili vrtackou. Takto môžeme predísť roztrhnutiu sväzku, ktorý nám môže zničiť aj celý model. Nikdy sa nesnažme preto natočiť motor „naplno“, lebo toto môže viesť ľahko k pretrhnutiu.

Podľa maďarských prameňov spracoval J. Gábris.

Prípravte sa na

IV. ročník Memoriálu Igora Maňku,
ktorý bude dňa 7. marca 1953 v Bratislave.

Propozície zaslala na požiadanie Krajský výbor
SVÄZARMU, Bratislava, Rooseveltovo námestie.



HLÁSI SA GOLIANOVO

Na Národnej škole v Golianove, kde máme pioniersky oddiel, nebol v školskom roku 1951/52 založený ani jeden záujmový krúžok. Preto aj činnosť pionierskeho oddielu sa neodzrkadľovala v ničom.

No, v auguste roku 1952 sa stalo v našom pionierskom oddiele niečo neočakávané. Väčšie sa hovorilo o tom, že budeme mať letecko-modelársky krúžok. Každému pionierovi bolo vidieť úsmev na tvári. A právom. Veď doposiaľ nemali nijaký krúžok, kde si mohli svoje vedomosti rozširovať.

Po vykonanej propagácii a po všetkých starostlivých prípravách prišlo sa k založeniu ZO pri pionierskom oddiele na Národnej škole v Golianove. Vznikla z iniciatívy nášho inštruktora s. Loveckého.

Do krúžku sa nám prihlásilo najprv 15 chlapcov a dievčat. Neskoršie, keď ostatní videli, že nám práca dobre ide, pribúdali ďalší členovia. Dvakrát do týždňa máme pravidelné teórie podľa osnovy. Súdrž inštruktora nám veľmi srozumiteľne a ochotne vysvetľuje každú maličkosť, ktorej nerozumíme. Práca nám ide veľmi dobre. Od 1. septembra sme prebrali celé vzdušie, vývoj padáka, dejiny letectva a teraz stavíme model padáka.



Správne mu zalietavaniu modelov treba venovať mimoriadnu pozornosť.

Máme urobenú propagačnú tabuľu, kde píšeme zprávy o našej činnosti. Tu ju môžu ostatní občania i sväzáci kontrolovať a zároveň sa oboznamujú s činnosťou našej ZO.

Z modelov, ktoré postavíme počas školského roku, urobíme výstavu a po nej usporiadame súťaž.

-GL-

Modelárske výstavy v Ostrově a v Jáchymově

Začátkem měsíce listopadu 1952 jsme pořádali dvě modelářské výstavy v Ostrově u K. Varů a Jáchymově. Byl to dar modelářů z. o. Svazarmu Jáchymovských dolů k Měsíci československo-sovětského přátelství.



Vystavená maketa „Čápa“.

Byla to přehledka naší celoroční práce. Obsahovala nejružnější modely letadel, od makety prvního letadla na světě A. F. Močejského, francouzského Bleriota, naší Avie až k modelům závodních větroňů, gumáků, maket a spontánních modelů. Maketa školního kluzáku „Houza“ při výhledu seznámila návštěvníky s řízením letadla. V Jáchymově se nejvíce líbil aerocikl Čápa s Orlikem, instalovaný u stropu výstavního sálu.

Pomoc starších soudruhů byla velká. Byly nám zapůjčeny pouze čtyři palubní přístroje a několik fotografií. Dlouho slibovaný padák jsme nedostali.

Ale přesto se výstava zdařila a jistě plně splnila svůj účel. O tom svědčí návštěvní kniha se 700 podpisy a 30 notých zájemců o členství ve Svazarmu.

Za peníze, darované návštěvníky, jsme si koupili materiál a první trysku, pro kterou se již stala model sovětského proudového letadla JAK-5.

Proč vám toto vše píšeme? Pořádali naši modeláři výstavy? Jestliže ne, tak ji rychle připravujte, neboť je to skvělý prostředek k propagaci naší práce a krásný pocit čísti v knize dojmů: „Chlápeti, jsme na vás hrůi — kraliče ve sléplých ruských komsovců.“

R. Soukup, „Inginst“, Ostrov u K. Varů.

OZNÁMENÍ REDAKCE

17. února 1953 vyjde 4. číslo leteckého čtrnáctidenníku Svazarmu „Křídla vlasti“, jehož úvodník bude věnován únorovému vítězství pracujícího lidu ČSR a jeho významu pro rozvoj našeho lidového letectví. V organizační části listu najdú čtenáři články o klubech, o jejich charakteru, poslání a významu, o přípravě závěrečných zkoušek z teorie zimního běhu a o správných pracovních metodách. Nové číslo přinese též zkušenosti z příprav na celostátní plachtařskou soutěž, a mimo povídku z leteckého prostředí i odborné technické články ke zvyso-

vání úrovně letců i parašutistů a zprávy o jejich zkušenostech z leteckého a parašutistického provozu.

NOVÉ KNIHY

Pavel Fedorov: GENERÁL DOVATOR

V době, kdy fašistické hordy napadly Sovětský svaz a fitily se na Moskvu, nastoupil na přímý rozkaz generalissima Stalina kozáký sbor plukovníka Dovatora, aby provedl hluboký nájezd do tyra fašistických veseloh. Dovatorovi kozáci zplodobili fašistům, neznámim terén a nepřipraveným na zpusoby úrodného seadeckého boje, vysoké zráty, postaji jejich značné síly a pomáhaji obráncům Moskvy získat čas. Po úspěšných nájezdech kozáci ustupují k Moskvě a svědčíí oběsné boje na volokolenském

silnici. Fedorovův román ukazuje sovětské kozáky jako svědomité občany, kteří prošli téměř dvě dekaditely v sovětském státě a nyní bojují, aby ich ubránili proti nepříteli. 484 stran, cena broč. 60 Kčs, váz. v celop. 105 Kčs.

Vitalij Zakrutičev: KAVKAZSKÝ DENÍK

Zakrutičev frontový zprávník úzrá čenáři představa o boji na kavkazské hranici, kdy bylo třeba nepřátelství sovětských vojáků, aby byl nepřítel odrážen. Autor se sám zúčastnil bitvy a tak přímo v boji poznával státné rudoočmoce, kteří jsou hrdiny jeho Kavkazského deníku. Vypukli nepřátelská tátačky v boji v kavkazském prednoze, vesleboch a stepi a mistrné rondremi Schreckensburgovy divize dokázalo vysokou technikou a morální vysočnosť sovětského človeka. 330 stran, cena broč. 27 Kčs, váz. 53 Kčs.

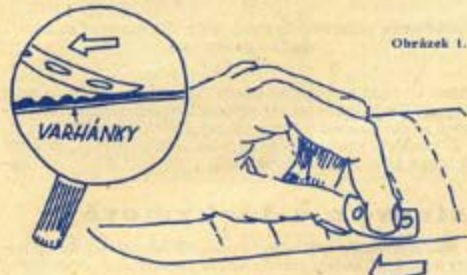
Obě knihy vydalo nakladatelství čs. branné moci Naše vojsko v Praze.

Letecký modelář, časopis pro letectvo výchovu. Vychází dvakrát do roka. Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve vydavateľstvi čs. branné moci Naše vojsko, Praha II, Vladislavova 26. Řídí a za redakci odpovídá Jiří Smola. Redakce Jungmannova 24, Praha II, telefon 23 76 46-8, redakce pro Slovensko: Bratislava, letiště Dvorník, telefon 338-36. Administrace Praha II, Vladislavova ul. 26, tel. 23 76 46-9. Školvý účet SBČS č. 44999. Normovaná sazba povolena okresním púst. úřadem Praha 022. Předplatná na jeden rok i s poštovným 45 Kčs. Cena jednotlivého výtisku 4 Kčs. Tiskárna národního vojska, Praha. Toto číslo vyšlo 8. února 1953.

Jak udělám:

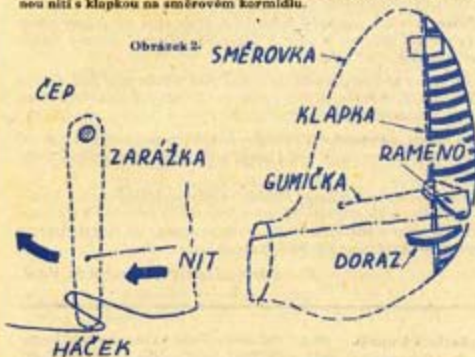
Chtěl bych čtenáře LM seznámit s několika konstrukčními zajímavostmi, které vyzkoušeli modeláři u nás v Plzni. Hrstka konstrukčních drobností, seřazených v tomto povídání, má za úkol pomoci těm začátečnickům, kteří sice rozeznají „špejli“ od nosníku, ale pro něž je konstrukce a stavba modelů dosud málo prozkoumanou pevninou. Prohlídka neškodí ani starým mazákům a kapacitám modelářského sportu, kteří také možná objeví něco, co jde udělat lépe a o své poznatky se nesebecky rozdělí s ostatními.

● Kvalitnějšího potahu při použití kaseinu dosáhneš, když při potahování použiješ žiletky. Žiletkou (raději silnější) obtáhneš a mírným přitlačením všechny části modelu, které jsi mařil lepidlem. Tím vytlačíš přebytek lepidla, které jinak na potahu vytváří po zaschnutí hrbočky a varhánky. Potahování tímto způsobem je na obr. 1.



Obrázek 1.

● Způsob, který umožňuje kroužení větrónů v termice, ale přitom dává záruku bezpečného startu, je na obr. 2. U startovacího háčku upravíme pohyblivou zarážku na čepu. Páku zarážky je spojena reznou nití s klopkou na směrovém kormidlu.



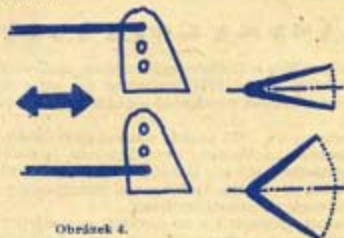
Jak nyní zařízení pracuje? To je naznačeno na obr. 3. Při vleku se posune zarážka vpřed, neboť na ni působí tah startovacího lana. Zarážka táhne za sebou nit, která stáhne klapku na směrovce do normálu (až k dorazu). Po vypnutí modelu se šňůry gumička vychýlí svým tahem klapku na zatáčku. Podle výchyly klapky model bezpečně krouží.



Obrázek 2. START VYPNUTO - KROUŽÍ

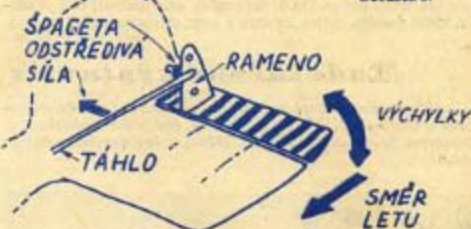
Zpracoval PAVEL L ODR

● Když začátečník létá prvně s U-modelem, kontivá to někdy všelijak protože nezkušený pilot a tím cvičil (nechtěl) tak dlouho, až to sebou fackne (černá pilot fackne: „Právě jsem přistál“). Můžeš si od toho pomoci tím, že sejměna u citlivých akrobatických modelů v zadním ramenu na pohyblivé plošce upravit několik otvorů. Při umístění táhla v nevhodnějším dostáváš nejmenší výchylku a tím nejmenší citlivost. To je pro učení.



Posouváním táhla dolů dostáváš větší výchylku (obr. 4) a tím obratnější model. Takto zajistíš navléknutím těsné špagety nebo kouskem gumičky na přední část kosec (obr. 5). Dáváš táhlo vždy tak, aby odstředivá síla táhla přimáčklá k rameni a tím se odstranila možnost vypadnutí táhla za letu, což by bylo katastrofální.

Obrázek 5.



● Jednoduchou spádovou nádrž lze použít při zkoušení motoru nebo při létání s cvičnými U-modelem. Vlastní nádrž je zhotovena ze zinkového kuličku kulatého nebo plochého baterie (obr. 6). Víčka nádrže s odvědušňovacím otvorem ø 3 až 1,5 mm je zhotoveno z podobného kuličku. Musíš ho ovšem trochu upravit, podle obr. 6. Dolů do dna za-



Obrázek 6.

tuj trábičku se smyčkou z ocelového drátu ø 3 až 1,5 mm. Smyčka (vzáhlaví) z ocelového drátu nasadí na válec mezi chladicí žebra a připeďeť vrchní část drátkem za háčky. Nádrž naplníš jednoduchým odlepěním víka. Obsah nádrže si spočteš takto:

$$O = 3,14 \times r^2 \times v$$

kde O je obsah v cm³, r poloměr nádrže v cm, v výška nádrže v cm.