

Letecký

3

BŘEZEN 1953

ROČNÍK IV

CENA 4 Kč



modelář



Voláme nejmladší modeláře do modelářských kroužků!

Obsah



Jednotnost záruka dobré práce • Jeden z tisíců od Sokolova • Vzorný letecký mechanik • IV. Velká zimní v Gottwaldově očiima diváka • Stavíme první letiště pro upoutané modely • Dostaneme aj více...? • Máme správný kurs? Jak model pomohl vzlétnout letadlu • Pomáháme si • Řídíme modely rádiem

JEDNOTNOST

záruka dobrej práce

Armádný generál súdruh Alexej Čepička na zasadnutí rozšíreného predsedníctva ÚV Svazu pre spoluprácu s armádou povedal: „Treba zabezpečiť ďalší rozvoj brannej výchovy v najrýchlejších masách nášho pracujúceho ľudu. Musíme byť pripravení privítať agresora v plnej zbroji. K tomu je potrebné vytvoriť jednotnú mohutnú organizáciu...“

Hlavným cieľom tohto zasadania bolo teda sjednotiť doterajšie roztrúsené organizácie Dobrovoľného svazu ľudového letectva, ľudového motorizmu a branných krúžkov Sväzarmu. Pri reorganizácii sa majú členovia Sväzarmu správať bohatými skúsenosťami Dosaafu a riadiť heslom: „Po vzoru stalinských sokolov!“

Dosaaf v Sovietskom sväze je najmasovejšou organizáciou a v nej máme neprebernú studnicu skúseností, ako sa sovietský ľud pripravoval a buďoval obranu už od roku 1920. Už do Veľkej vlasteneckej vojny bolo v krúžkoch Dosaafu vyvíjané okolo dvoch miliónov odstrojovateľov, guľometčíkov, spojárov, strelcov, jazdcov, motocyklistov, letcov, parašutistov a plachtárov. Na tomto príklade jasne vidíme, že len jednotne vedená, organizovaná a kontrolovaná branná výchova môže úspešne pripraviť svoj ľud na obranu vlasti.

A práve na základe sovietskych skúseností bol založený Sväz pre spoluprácu s armádou, ktorého úlohou je organizovať, viesť a kontrolovať brannú výchovu nášho pracujúceho ľudu. Hlavnou úlohou Sväzarmu je pripraviť najširšie vrstvy pracujúceho ľudu na obranu vlasti, prehliadať jednotu pracujúceho ľudu s ľudovou armádou, utužiť spojenectvo so Sovietskym sväzom a krajinami ľudových demokracií, zvýšiť dôveru ľudu vo svoje vlastné sily a upevniť jeho vôľu na obranu vlasti a ubránenie svetového mieru.

Minister národnej obrany generál súdruh Alexej Čepička na zasadnutí ÚV Svazu pre spoluprácu s armádou veľmi jasne ukázal na nedostatky tejto organizácie a poukázal, že brannú výchovu všade dobre nechápali, niekde ju aj podceňovali, porabúdalo sa na ňu a zanedbávali ju.

Rozhodnutie predsedníctva ÚV Sväzarmu s radosťou prijal členovia Dosaafu v Dolnom Srni. Hneď po tejto zpráve rozhodli sa, že usporiadajú sjednocujúcu schôdzku organizácie Dosaafu a Sväzarmu. Sme presvedčení, že teraz sa nám bude pracovať lepšie. Ved' všetci máme jednotný cieľ. Chceme sa naučiť čo najviac o letectve, chceme, aby naši branci pred odchodom do armády boli oboznámení aspoň v hlavných rysoch s úlohami, ktoré im budú kladené. Keďže hlavnou úlohou našich branných i modelárskych krúžkov je brannosť, súhlasíme s týmto usnesením a sme presvedčení, že práca v budúcnosti pôjde lepšie.

JEDEN Z TISÍCOV OD SOKOLOVA

Na jednom úseku frontu pôsobí v SSSR sformovaná československá vojenská jednotka. Na juh od mesta N. bola jednotka napadnutá 60 nepriateľskými tankami a samopalníkmi. Deň a noc obetavo bojovali československí vojaci s nepriateľom a odrazili všetky útoky hitlerovcov. V boji zničili a spálili 19 nepriateľských tankov a pobili vyše 400 nemeckých samopalníkov.

(Zpráva Sovietskej informačnej kancelárie.)

Na doplnenie treba dodať, že to bolo ôsmeho marca 1943 v obciach Sokolovo, Mirogorod a Artuchovka pri Charkove. Obranný úsek bol široký 15 kilometrov a bojoval tu proti ukrutnej presile nemeckých tankov. Prvý československý polný prípor. Hrátky odvážnych československých vlastencov a za nimi – dôvera sovietského ľudu, ktorý ich do boja vyzbrojil a pripravil a ktorý ich poctil tým, že mohli bojovať po boku najudatnejších sovietskych divízií. A neklamali naši bojovníci dôveru sovietského ľudu. Nepustili fašistov ani krok za svereny úsek. Mnohé vysoké rady, ktoré sovietska vláda udelila hrdinom od Sokolova, svedčia o tom, že československí vojaci v tejto svojej prvej bojovej skúške obstáli na „výbornu“.

Jožko Švéd bol významený Radom Červenej zástavy in memoriam. Nie, nebol predtým vojakom, iba čo pred rokom v Buzuluku nastúpil do našej jednotky. Ale bol bojovníkom. Krajčířský tovarš. Jeden z drobných, neúnavných vodcov proletariátu v boji proti kapitalizmu. Jeden z tisícov, ktorí viedli útrapy, organizovali manifestácie a bili tvrdou robotníckou pástou pánom na stoly...

V Buzuluku sa celý rok svedomito pripravoval. Učil sa novému remeslu: byť fašistov. Utužoval svoje svaly a bystril oko. Bol strelcom z protitankovej pušky. Ale akým strelcom! Hoci mu to zpočiatku nešlo dajako chýrne, zatiaľ sa a cvičil. Dával sa na terč a videl tam skutočný fašistický tank. Musím trafiť, musím! Tento je síce papierový, ale pridá aj oceľové a potom sa súdruhovia budú musieť spoľahnúť na moje oko... Za niekoľko týždňov ho poznali v prapore ako najlepšieho strelca. Nejestvuje cieľ, ktorý by Švéd netrafil jednou strelou. A s jeho svalmi, nervami sa zakľakalo aj jeho srdce. Videl hrdinskú krajinu, kde ľudia nefutovali obeti. Často sa stretal s bežencami z okupovaných častí Sovietskeho svazu a zatínal päsť, keď počul o utrpení vypálenej, vydmčovanej krajiny. Až sem na Ural volali hlasy ľudských obetí o pomstu. Švéd ich počul a pripravoval sa. – Počkajte, hady, drahom vám to pride...!

A prišiel ten deň. Jožko Švéd ležal za svojou protitankovou puškou v zákope nad brehom rieky Mže pri Sokolove. Nemecké tanky liezly po stráni a bily z dieľ na breh. Od kostola v Sokolove rapľaly guľomety, pridelené k Jarošovej rote. Za zahradami tresky protitankové kanóny. A potom už skoro neprerývnou huotou hrmely delá zo všetkých strán. Na úsek, kde ležal Švéd

so svojím družstvom, postupovalo päť tankov. Družstvo zasypalo paľbou z pušiek a guľometov nemeckých samopalníkov. Priklepli ich k zemi. Tanky postupovali bez ochrany. Vtom tresk! Prvý tank vzplanul a zastrel okolie čiernym dymom. Keď sa vynorili ďalšie tanky z dymu, vyradili delostrelici druhý tank. Tri tanky sa teraz hrozivo približovali k zákopu.

Nervozita. – Stridla! – Dolehajú súdruhovia na Švéda.

– Počkaj trošku, ešte sú ďaleko. – Švéd sám len s vypätím ovláda svoje nervy. Ale význa sa. Vie, kedy možno.

Teraz, teraz prišiel čas! Zamieril na pás. Streliť, ale tank sa pohybuje ďalej. Ešte raz. A ešte raz. Švéd s rozvahou vkladá náboje a striela. Guľka z protitankovej pušky, ak nezasiahne citlivšie miesto, odskáči, neprebije oceľ. Konečne! Jeden tank postal s roztrútnym pásmom. Teraz ho držia pod guľometom a – obeň naš! Už sa k nemu plazia dvaja s flami. Švéd berie na mušku ďalší tank. Ale predišiel ho delostrelec, ukrytý v zahradách. Tank sa pod úderom granátu zakolísal, zahorel a o chvíľu vybuchol ako benzínový sud. Posledný z tejto fašistickej skupiny odrazil zmenil smer. Prudko sa otočil k zahradám zo severnej strany. Dostal sa do takého uhla, že ho už delostrelec nemohli zasiahnuť. Švéd rýchle pochopil fašistov úmysel: Chce obsadiť a zničiť ho...!

– No počkaj! – a v ďalšej sekunde už je Švéd na ľade a plazi sa. Nachádza tak, aby dostal tank z boku. Odvážneho vojaka je vidieť zo všetkých strán ako na dlani. Zničí tank. Istotne zničí, ale ak vystrelí, upozorní na seba a nič ho už nezachráni. Súdruhovia z družstva sa trasú o jeho život. Ale Švéd nemyslí na seba. Naše protitankové delo i obsluhuje je vážne ohrozené...

Teraz sa zvrátil tank do polohy výhodnej pre odvážneho strelca. Švéd mieri. Neúnavne, starostlivo. Zahučal výstrel a s tankom to hŕklo. Z ventilátorov nad motorom začal vystupovať čierny dym. Tank sa trochu skútil, zaprápľal jeho guľomet a Švéd už do svojho krytu nedobehol... Potom fašisti rýchle ušli so svojím zapáleným tankom za dval, aby mohli v bezpečí povyzvať a hasiť. Ale sotva vyliezli... Hneď, ako sa strčil tank za bríckom, zahrmela vzluchom detonácia. Tam kdeš skazu vzala celý osádka.

Toho bol teda Jožko Švéd, jeden z tisícov československých hrdinov, bojujúcich vo Veľkej vlasteneckej vojne za slobodu svojej vlasti.

R. G. H.

Československí modelári se zúčastnili koncom února po prvé po válce mezinárodní soutěže v Polsku ve větroních a upoutaných modelech. Po uzavěření čísla jsme dostali telegrafickou zprávu z prvního letového dne: Naši reprezentanti Cimbura, Kratina, Rosa a Čížek se umístili na prvních pěti místech (Cimbura dvakrát). V příštím čísle, které vyjde 8. dubna, přineseme podrobnou reportáž.

VZORNÝ LETECKÝ MECHANIK

Příběh, který vám zde vyprávíme v této krátké povídce, se stal u jedné naší letecké jednotky. Brzy se rozšířil tak daleko, že si o něm začali vojáci vyprávět i v jiných jednotkách. A není divu, protože na tomto příkladu nejde vidět, že velitel lidové armády je svým vojákům skutečným otcem, rádcem a učitelem. A potom — že vojenský život je opravdovou školou života.

Vojín Jaroslav Málek seděl u okna a bylo mu smutno. Před ním ležel rozvěšený sešit a písnička na jeho stránkách byla tak přehrážená, jako by k sobě ani nepatřila. Jaroslav Málek vstal a přešel několikrát po místnosti sem a tam, sem a tam. Potom se zastavil u okna. Venku svítilo slunce a vzduch voněl jarem. A Jaroslav Málek přemýšlel, jak by měl veliteli všechno povědět. Práve se o čem? To máte tak: Jaroslav Málek byl zařazen k bojové jednotce a podléhal své schopnosti a vůbec si myslel, že na práci leteckého mechanika nemůže stažit. Stránil se ostatních, sedával s hlavou skloněnou a bylo mu smutno. Kolem dokola zněl zpěv, vojáci si notovali jednu písničku za druhou, vyprávěli nejrůznější historky. A vojín Jaroslav Málek v takových chvílích tiše odcházel a myslel na domov. Takový byl tedy Jaroslav, ten tichý chlapec s opalovou tváří. Jinému je krásné a mně je těžko, uvažoval Jaroslav Málek. A víc neuvážoval. Nasadil si kabinu, připjal opasek a vykročil ze světnice. Na politicko-výchovné světlici se vojáci od srdce smáli novému vtipu Pepíka Mouckého. — Jaroslav Málek vstoupil do místnosti velitele. Postavil se do pozoru a hlásil příchod.

„Tak co jste nám přinesl?“ řekl s úsměvem velitel.

Vojín Málek jen nesouvisle drkotal: „nestučím na úkoly... učení mně nejde. Prosim o odeslání ke strážní službě.“

Velitel vstal a podíval se Jaroslavu přímo do očí.

„Jednak nepodceňujte své schopnosti, řekl, — a potom strážní služba je vášním bojovým úkolem. Jen se nestraňte kolektiv. Víte, v kolektivu je člověk veselí a nakonec nalazeme i správný poměr k učení... A i když máte jen obecné školy, kolektiv vám pomůže.“

Tak skončil rozhovor. Vojín Málek pozdravil a odešel. A velitel se znovu sklonil nad svou prací.

Druhý den večer přišel velitel na světlici. Posadil se vedle Jaroslava Mála a probírali spolu všechny předměty. Listovali v poznámkových sešitech a velitel vysvětloval všechno, co bylo Jaroslavi nejasné.

A vězte, od této chvíle Jaroslav Málek mezi ostatní začal chodit. Nejdříve si namlouval, že neumí zpívat, že nemá hlas a kdesi cosi. Ale když ho vyzvali, aby zatnul tak, jak se s oblíbenou tančí na slovenských dědkách, to už se pobízet nedal. Veselé dupl no-

Vojenská mechanika při práci na leteckém motoru.



Modelářský kalendář 1953

Pro 2. čtvrtletí sestavila modelářská skupina letecké sekce ÚV Svazarmu

DUBEN

- 26.4. Praha Letenský pohár — Velká cena ČSR ZO Stavoprojekt modelů s gumovým motorem.
26.4. Píseň Soutěž větroňů neomezené velikosti. (3.5.)
19.4. Terešín Okresní soutěž — bez bližšího udání. (26.4.)

KVĚTEN

- Zatím Praha Soutěž o postup do krajského kola bez data Celostátní soutěže — 1953 — všechny kategorie.
Zatím Košice Memorál s. Baštana — bez bližšího udání.
17.5. Ostrava Memorál J. Pětníka — bez bližšího udání.
5.5. Praha Soutěž volně létajících modelů kat. A, B, C.

ČERVEN

- Zatím Praha Krajská soutěž o postup do Celostátní soutěže 1953 — všechny kategorie. bez data
Zatím Praha Soutěž škol. modelů na zakončení školního roku — bez bližšího udání. bez data
7.6. Košice Krajská soutěž o postup do Celostátní soutěže 1953 — všechny kategorie. (14.6.)
5.-6.6. Nitra Krajská soutěž na letišti Prievidza o postup do Celostátní soutěže 1953 — všechny kategorie.
21.6. Liberec Krajská soutěž o postup do Celostátní modelářské soutěže 1953 — všechny kategorie. (28.6.)
2.6. Kladno Propagační závod U-modelů na kladenském zimním stadionu — všechny kat. U-modelů. (28.6.)

Poznámka: Data uvedená v závorce jsou náhradní termíny pro případ špatného počasí nebo při obsazení letišť.

hou, až podlaha zasténala a pustil se do tance. Ostatní se rozestoupili a tleskali do taktu. A byl to tanec! Vojáci se ani nestačili dívat. Zkrátka mechanik Jaroslav Málek se stal šťastným členem souboru.

Starší mechanici mu s radostí předávali své zkušenosti, vysvětlovali mu znovu a znovu, jak se oletují jednotlivé součástky letounu a vůbec jak nejlépe připravovat letoun k letu za nejrůznějších podmínek...

Když jsem tenkrát od této jednotky odjížděl, viděl jsem na nástěnných novinách článek. Byl psán tužkou a obsahoval jen několik málo řádků:

„Soudruzi, slibuji vám všem, že odstraním všechny své chyby a zapojím se do hnutí vzorného vojáka. Nejdříve jsem si myslel, že na nic nemohu stačit, když mám jen obecné školy. Ale za pomoci našeho soudruha velitele a za pomoci vás všech se už na všechno dívám docela jinak...“

Tak psal letecký mechanik Jaroslav Málek na nástěnkách. A v těchto dnech jsem dostal dopis. Na pohled docela obyčejný dopis. A když jsem jej otevřel, bylo na malém bílém papíru napsáno:

„Vážený soudruhu, oznamuji vám, že jsem splnil svůj slib. Stal jsem se vzorným leteckým mechanikem. Tím ale nechci zůstat stát. Naopak. Své získané zkušenosti budu předávat ostatním, budu jim pomáhat a řídit. Budu svou čestnou povinnost plnit tak, aby se mohlo splnit mé největší přání — stát se členem strany milovaného soudruha Klementa Gottwalda...“

Takový je tedy dnes, milí přátelé, vojín Jaroslav Málek. Což to není krásný příklad, že vojenský život je životem radostným, že je skutečnou školou života?

Miroslav Sedláček

»IV. Velká zimní« v Gottwaldově oči diváka

J. DOBROVOLSKÝ

Zimní soutěž modelářů Svazarmu, pořádaná letos v Gottwaldově, byla dosud největší modelářskou soutěží u nás. Startovalo v ní celkem 413 modelářů z celé republiky v 93 družstvech. Z toho bylo 18 družstev kategorie školních letek, 53 družstev větroňů podle FAI a 22 družstev motorových modelů podle FAI. Z přihlášených 1000 odstartovalo 667 modelů, které dosahovaly času průměrně větších, než v předchozích ročnících. Velmi potěšitelné byly účast a výkony školních družstev kategorie A, které přiléhavě naznačovaly na výkony kategorie B. V motorových modelech byla stále ještě patrná nedostatečná připravenost po motorické stránce, ve které jistě hraje také stále ještě nemalou úlohu nedostatek vhodných výkonných a spolehlivých motorů.

Soutěž proběhla hladce až na jednu stížnost na porušení pravidel, ale i ta byla rozřešena sportovní komisí okamžitě a správně.

Letos více než kdy jindy vynikla spolupráce jednotlivých složek, nyní sloučených ve Svazarmu. Smysl a účel soutěže velmi dobře podpořil svým projevem zástupce KV Svazarmu škpt. Divoký, který správně řekl, že nechceme vítěze a poražené, ale že v této soutěži budou jen ti, kdo se dobře nebo méně dobře připravili. Chceme, abychom všude, ale zvláště pak v letectví, měli jen výborné pracovníky, piloty, výsadkáře a modeláře, vždy připravené podat plný výkon.

Průběh soutěže

Po vztyčení státní vlajky a úvodních projevech byla soutěž zahájena starty na devíti startovištích. Každé z 81 přihlášených družstev mělo k provedení startu 30 minut. Soutěžilo se pouze ve družstvech, každý člen družstva mohl provést libovolný počet startů, ovšem jen během stanovených 30 minut. Začátek a konec intervalů byl hlášen rozhlásem, takže byla zaručena současná výměna družstev na všech startovištích. Možnost libovolného způsobu startu u kategorie C (motorové modely) průběh nijak nezhoršovala a také k žádnému nedorozumění v tomto směru nedošlo.



Snad by stálo za to, uvažovat o podobném provádění startů i u jiných soutěží.

Tři soutěžní kategorie byly rozděleny tak, že na dvou startovištích startovala kategorie C – motorové modely a na zbývajících sedmi kategorie A – školní letky a B – bezmotorové modely.

Na startovištích větroňů probíhaly starty velmi hladce. Mezi školními družstvy si získalo družstvo stf. školy v Kyjově první místo, ke kterému nemalou měrou jistě dopomohl jeden více než 7minutový let. Ze však toto družstvo si drží stále velmi dobrý průměr, bylo potvrzeno mnoha velmi dobrými umístěními na

soutěžích pořádaných v kraji, takže nelze rozhodně hovořit jen o náhodném umístění.

Z počátku se zdálo, že si obhájí první místo v soutěži školních družstev Ostrava dobrým časem přes 9 minut. Minutu za Ostravskými zůstalo družstvo Vys. Mlýna a další minutu za ním družstvo Rubena Náchod. Obě slovenská družstva Lučenec a Sp. N. Ves byla na čtvrtém a pátém místě. V konečném umístění se pak mnoho nezměnilo, jen na první místo se dostalo družstvo Kyjov a další pořadí zůstalo.



Před druhou hodinou vedlo v kategorii B družstvo Ostrava časem 15,11 před Kladnem I a II. Toto pořadí se nezměnilo ani po odstartování zbývajících družstev.

Na prvních dvou startovištích bylo rušno již od začátku. Favoritem ve třídě motorových modelů bylo družstvo Tatra Křižík Praha, loňský vítěz. V dopoledním průběhu soutěže však podalo nejlepší výkon družstvo Kladno SONP celkovým časem 7 min. 34 vt. Po několika startech družstva Křižík bylo vidět nejen dokonalou přípravu, ale také dobré letové výkony. Modely dosahovaly časů průměrně kolem 3 minut, i když někdy na motorové části letu bylo vidět ne právě nejlepší seřízení. Celkový čas družstva 14 min. 8 vt. byl přesto velmi dobrý a zajistil tak „Křižíkovcům“ bezpečně první místo a tím i získání putovní ceny navždy.

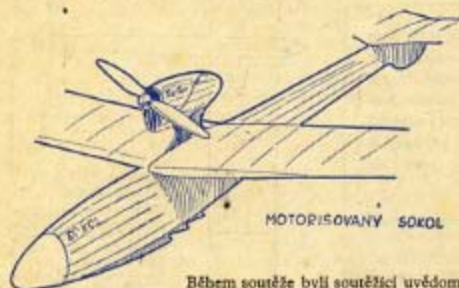
Na druhém místě zůstalo družstvo SONP Kladno časem 7 min. 34 vt. a za ním necelou minutu družstvo Gottwaldova.



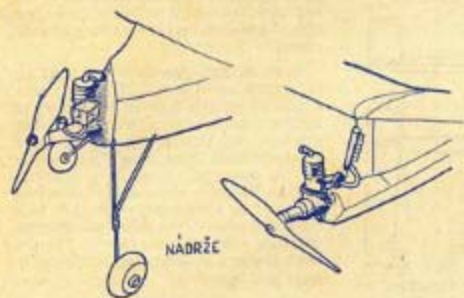
Zhodnocení

Podle péče o soutěže i podle celkového průběhu soutěže samotné se dá usuzovat na to, že byla připravena velmi dobře. Průběh byl dobrý, nevznikaly žádné potíže v organizaci startů. I když začátek soutěže nebyl právě „na čas“ a rozhlas z počátku nefungoval, bylo zakončení ještě včas, aby účastníci mohli odjet příhodnými vlaky a nebyli nuceni čekat na další vlak zbytečně.

Takto vhodné zakončení soutěží podobného druhu jako Velká zimní je velmi důležité, protože soutěžící jsou ze všech končin republiky, takže musí odcházet k vhodnému vlaku často před ukončením soutěže, což jistě není správné.



Během soutěže byli soutěžící uvědomováni přímo na startu rozhlásem o stavu soutěže a o změně družstev po uplynutí časového intervalu 30 minut. Na startu si počinští soutěžící ukázněně, což jistě nemalou měrou usnadnilo hladký průběh soutěže.



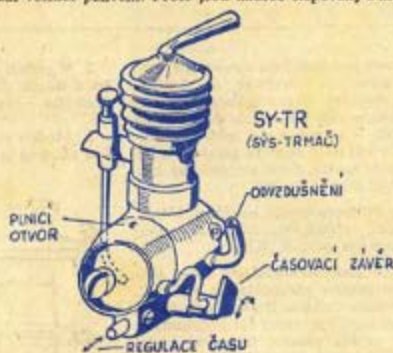
Soutěžilo se kolektivně - v družstvech. Možná, že by bylo správnější startovat tak, aby v povoleném čase se nalétal co největší čas celkový. Bylo by lhostejné, kdo z družstva by ho nalétal. Jeden člen družstva by stejně nemohl nalétat sám příliš mnoho, protože je omezen během pro model.

Originálních řešení modelů stále ještě nebylo mnoho, ale byl zde již patrný jistý pokrok proti předelým ročníkům.

Bylo již možno rozlišovat jakýsi „svěrák“ v konstrukcích. Tak soutěžící z Plzně si libují v kabinách, podobně jako Kladenští v Sokolech nebo Gottwaldovští v baldachýnech systém „Pokorný“. Velmi účelné byly řešení modelů družstva Křížků, pěkně proporcované měli modely po všech stránkách Kladenští a také Gottwaldovští ZPS i když, jak se zdá, zužování křidel nepřináší zlepšení výkonů, což je pochopitelné při velmi malé hloubce křídla na konci, a tím poměrně špatném obtáčení.

Zajímavé byly řešení modelů větroňů Sokol s pomocným motorem, které provedly několik ukázkových letů.

Uchytení motorů k většinou modelů prováděno nedokonale, včetně palivové instalace. Časovače ani v nějakém rozsahu provedení nejsou téměř vidět, odměřování doby chodu motoru se provádí vesměs palivem. Proto jsou nádrže slepovány s menším



nebo větším zdarem z průhledného materiálu. Jedině motor konstrukce Sy-s-Trmač měl vestavěnou odměrku přímo v klíčové skříni, takže časování je poměrně spolehlivé.

I když nebylo v soutěži vyslovených noviněk, lze říci, že plní účel i v tomto směru.

Konečně není možno se nezmínit o velkém počtu cen skutečně hodnotných, takže se dostalo téměř na všechny účastníky.

Letovní Velká zimní soutěž potvrdila účinnost pořádání zimních soutěží, protože umožňuje modelářům z celé republiky změřit své síly i v zimní době, kdy se dříve odpočívalo. Dokazuje, že dnešní modelář chápe své úkoly ve Svazarmu, že umí postavit model a létat s ním i za ztížených podmínek a že podá dobrý výkon. (Výsledky na straně 40.)

K obrázkům: Na vedlejší straně nahoře je vztyčování vialky při zahájení soutěže. Vlevo dole jsou členové družstva vojenského učiliště Poprad. Vpravo dole pohled na motorové startoviště, v popředí jeden z motorizovaných větroňů družstva SONP Kladno. — Upozorňujeme na velkou obrazovou reportáž z této soutěže v Křídlech vlasti č. 4/1953!



Sdělujeme zkušenosti:

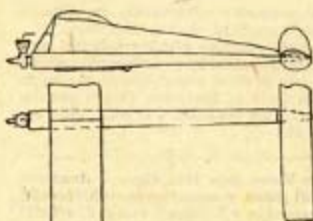
O přípravě družstva Tatra Křižík Praha na »Gottwaldovskou zimní«

Družstvo základní organizace Svazarmu Tatra Křižík Praha obhajovalo letos v Gottwaldově již dvojnásobně vítězství v kategorii motorových modelů – šlo o trvalé ziskání putovního poháru. Proto jsme se k soutěži připravovali velmi svědomitě. Již v září 1952 jsme zahájili speciální kurs pro účastníky této soutěže a od začátku prosince jsme začali létat. Léтали jsme za každého počasí – za deště, v mňuhových věmnicích i za mrazu – protože jsme nemohli vědět, která z těchto počasí bude při soutěži. Dosažení časy jsme pečlivě měřili a porovnávali a na každých každých týden jsme diskutovali o poznatcích.

Koncem prosince jsme z nejlepších motorů utvořili dvě družstva (druhé družstvo na soutěž nejelo pro nedostatek finančních prostředků). Tím ovšem cvičení létání nekončilo – naopak bylo ještě intenzivnější. Cvičili jsme zejména přesně využití maximální možné doby motorového letu a ovládání motorů v zimě.

Naše družstvo tvořili soudruzi: Hájek, Macháček, Němec, Vondruška a Votava, vedoucím byl soudruh Bittner.

Průběh soutěže ukázal, že dobrá příprava je prvním předpokladem vítězství. V letošním ročníku se létalo tak, že každé družstvo mělo vyhrazený čas 30 minut, ve kterém mohlo provést libovolný počet startů (t. j. tolik, kolik stačili členové družstva odletět). Tímto opatřením byla podchytna kolektivní práce družstva. Soudce nejlepších časů jednotlivých členů družstva tvořil pak výsledný čas družstva.



**MODEL
LADISLAVA HÁJKA**
Rozpětí 1.585 mm, plocha křídla 27 dm², celková plocha 34,5 dm², délka 800 mm, váha 310 g, motor AMA 2,5 ccm, profil křídla NACA 6409, výškovky 10.511 (podle označení NACA), úhel seřízení 5°.

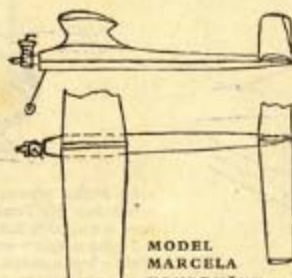
Naše družstvo nalétalo celkem 14 min. 8 vt., čímž jsme již po třetí zvítězili v kategorii motorových modelů v této soutěži a získali jsme trvalé putovní pohár ZK ROH Svít a jako další cenu dalekohled. Druhé bylo družstvo SONP Kladno časem 7 min. 34 vt.

Umístění v této soutěži nebylo pro nás dilem náhody ani letos, ani v předcházejících dvou ročnících, nýbrž výsledkem poctivé a svědomité práce celého kolektivu, jehož úroveň i výkony rostou od roku stoupají. Při posuzování tohoto výkonu třeba ještě zdůraznit, že:

1. Naš čas je nejlepší, jaký byl kdy dosažen po dobu trvání soutěže v rovinných výkonech všech členů družstva.

2. V pořadí družstva předstihli ve výkonu mladší členové družstva své starší soudruhy – instruktory.

3. Modely našeho družstva jsou typickou ukázkou čs. modelářské školy.

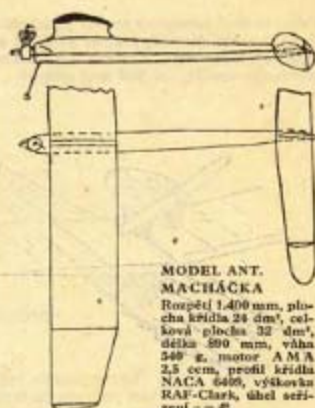


**MODEL
MARCELA
VONDURŠKY**
Rozpětí 1.400 mm, střední hloubka 155 mm, rozpětí výškovky 600 mm, střední hloubka 160 mm, délka trupu 750 mm, profil křídla u středu NACA 6409, ke konci křídla NACA 4409, profil výškovky RAF-Clark, motor AMA 1,8 ccm, váha 400 g, úhel seřízení 5°.

A nyní stručně popis jednotlivých modelů:

Nejlepšího času v družstvu dosáhl s. Vlad. Hájek, jehož model je skutečně velmi zajímavý. Přesto, že nalétal 3 min. 32 vt., nebyl to ještě skutečný obraz jeho výkonnosti. Během přípravy se průměrné lety tohoto modelu na předepsaný motorový let pohybovaly kolem 4 minut. Model má zvláštní profil výškovky. Při normálním klouzavém letu model letí pod takovým úhlem náběhu, jako je úhel seřízení, to je asi 5 stupňů, což má za následek malé klesání. Při zvýšené rychlosti při motorovém letu stoupá vztlak na výškovce poměrně více než na křídle a model letí pod malým úhlem náběhu velikou rychlostí, při čemž dosahuje značné výšky. Motor modelu je málo potlačen na rozdíl od většiny našich modelů. Nevýhodou je, což je ostatně všeobecné u malých úhlů náběhu, nesnadné zalétání.

Druhého nejlepšího času 3 min. 22 vt. dosáhl s. Marcel Vondruška. Jeho model se vyznačuje u nás málo prováděnou koncepcí. Křídlo má 9 procentní profil NACA s náběhem 5 stupňů a velkou štíhlostí při krátkém trupu (55%). Model



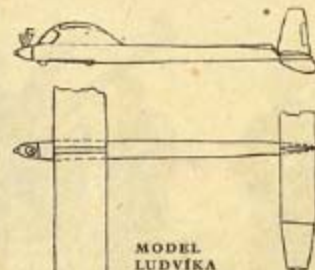
**MODEL ANT.
MACHÁČKA**
Rozpětí 1.400 mm, plocha křídla 24 dm², celková plocha 32 dm², délka 800 mm, váha 340 g, motor AMA 2,5 ccm, profil křídla NACA 6409, výškovka RAF-Clark, úhel seřízení 5°.

dosahuje značné výšky, hladce přechází do kluzu při malém klesání. Výškovka je řešena podobně jako u modelu s. Hájka, ne však dostatečně, což ovlivnilo potlačení motoru.

Soudruh Ant. Macháček startoval se známým a osvědčeným »Tulákem« jako v loňském ročníku. S časem 3 min. 2 vt. se umístil v družstvu jako třetí. Model však dosahuje ještě lepších výkonů. Při startu vyšel přesně na 20 vt., dosáhl značné výšky, ale dostal se zřejmě do sestupného proudu. Model je velmi dobře seřízen na motorový let a má dobrý přechod do kluzu. Stabilitu modelu a dobrý klouzavý let ovlivňuje velká štíhlost výškovky i krátký trup. Motor není téměř potlačen, starty se země jsou bezpečné.

Soudruh Ludvík Němec měl nový model, ne zcela zalétaný a s nezaběhnutým motorem, takže mu to také trochu nevyšlo – měl čas 2 min. 58 vt. Model je velmi čistě aerodynamicky zpracován a má kapotovaný motor. Při motorovém letu provádí elegantní souvrty, ve kterých zbytečně ztrácí výšku. Toto ale jistě lze odstranit důkladným zalétáním. Jinak model měl také malé klesání a po seřízení bude jistě ještě daleko lepší.

Soudruh Radek Votava má svůj model postavený výhradně z domácího materiálu. Na skofepinovou konstrukci použil dýhu.



**MODEL
LUDVÍKA
NĚMCE**
Rozpětí 1.300 mm, plocha křídla 25,2 dm², celková plocha 33 dm², délka 1.600 mm, váha 360 g, motor AMA 2,5 ccm, profil křídla NACA 6409, výškovka upravená Davies, úhel seřízení 2,5°.

Stavíme první letiště pro upoutané modely

Touhou všech „upoutaných modelářů“ jsou plně startovací dráhy pro U-modely, kde by mohli nerušeně létat bez obav, že poraní někoho z diváků, nebo že pro špatný terén rozvíjí model dříve, než se dostane do vzduchu. Problémem vybudování dráhy se již zabývali v mnohých základních organizacích Svazarmu. Také my v Brně jsme nad tím přemýšleli se soudrůky Husičkou, Gütsem a Sladkým a chceme zde sdílet několik zkušeností, jichž jsme při stavbě startovacích drah pro U-modely v Medlánech nabýli.

Začalo to strastiplným sháněním materiálu a buldozeru. Koncem listopadu 1952 byly tyto počáteční obtíže překonány a ještě před koncem roku jsme zahájili první práce s buldozerem. V lednu 1953 byly pozemní úpravy provedeny z 50%, t. j. bylo přesunuto asi 6000 m³ půdy.

Tím ovšem starosti nekončily. Vystála nová otázka – jak upravit povrch kruhů? Nejprve jsme uvažovali o asfaltu, betonu a obalové dřevě. Zjistili jsme však, že u všech těchto tří druhů povrchové úpravy by náklady dosáhly částky kolem 800 tisíc Kčs. Na to ovšem nemáme a tak jsme se nakonec rozhodli pro škvárový povrch, jako mají lehkostletické běžecké dráhy. Dobře válcovaná škvára je dosti pevná a je i prostupná pro dešťovou vodu, která prosakuje a nedělá na dráze louže. A nakonec to nejdůležitější: Je to vlastně odpad, který nám plynárna prodává po 10 Kčs za tunu a jiné závody, jako třeba TOS Kuřim ji dokonce dají zdarma a dopraví ji přímo na letiště.

Model vyšel poněkud těžší a při nezaběhnutém motoru nedosáhl průměrného času členů družstva výkonem 1 min. 14 vt. To však neznamena, že by nebyl při zaběhnutém motoru schopen lepších výkonů.

A ještě závěr: Máme mnoho dobrých modelářů a je právě na nich, aby své zkušenosti sdíleli ostatním, protože, jak

Jiný materiál při tomto způsobu stavby drah nepotřebujeme.

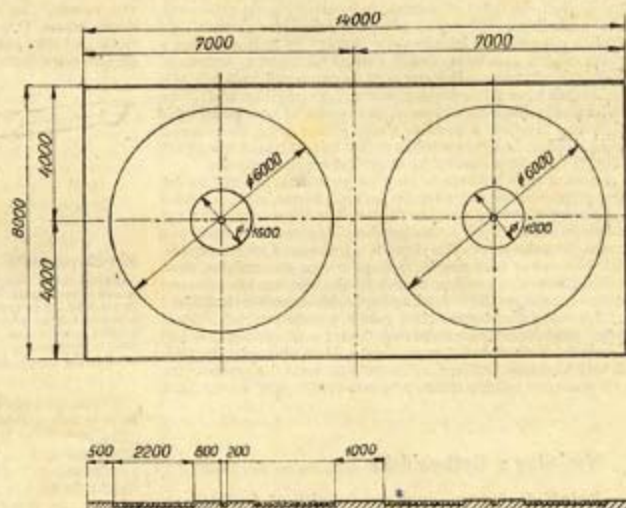
Ty, kteří chtějí také dráhy stavět, bude jistě zajímat náklad na jejich vybudování: Předběžná kalkulace nám vyšla na 102 tisíc Kčs. Je to mnoho, ale jistě ji ještě snížíme. Nejdražší je přeprava a nájem buldozeru – činí přes 50% rozpočtu. Dopravné se dá

snížit až o 60%, jestliže vám některý závod zapůjčí nákladní Tazru 111.

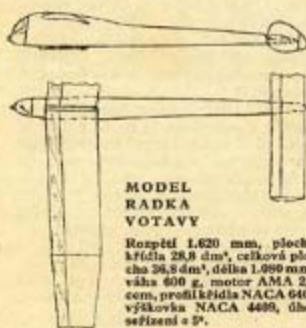
Jakmile koncem zimy země rozmrzne, chystáme se na provedení konečné povrchové úpravy a začneme navážet škváru. Věříme, že si nové dráhy vyžkoušíme již na místní soutěži. Celý modelářský kolektiv bude pak moci ohodnotit naši práci na letošní Celostátní soutěži. Po skončení prací vás seznámíme podrobně s finančním i s materiálovým nákladem. Halaxa

★

Doporučujeme soudržům z Brna i z ostatních organizací, kde by podobná práce prováděli, aby se spojili s některou základní organizací Svazarmu, kde dobře pracují motoristický kružek. Rada motoristických kružeků má totiž nákladní vůz, který by pro dopravu materiálu byl jistě dle k dispozici jen za úhradu pohonných hmot. Redakce.



Plánek popísaných startovacích drah pro upoutané modely v Brně.



MODEL
RADKA
VOTAVY

Rozpětí 1.620 mm, plocha křídla 28,8 dm², celková plocha 36,8 dm², délka 1.980 mm, váha 600 g, motor AMA 2,5 cm, profil křídla NACA 6409, výšková NACA 4409, úhel seřazení 4°.

jasně ukázala na příklad letošní „Gottwaldovské zimní soutěže“, nepotřebujeme modelářské primadony, ani ty modeláře, kteří své zkušenosti čerpají hlavně z Aero-modellu a podobně. Potřebujeme kolektiv uvědomělých modelářů, kteří dovedou cílevědomě a houževnatě pracovat. Potom budeme moci s klidným svědomím prohlásit, že se vytváříme nejen západním modelářským „esum“, ale i vyspělým modelářům Sovětského svazu a lidových demokracií. Marcel Vondruška

Dostaneme aj viac...?

V týchto dňoch sme dostali list od modelárov z Filakova, ktorý uverejňujeme ako príklad, hodný nasledovania:

„Náš modelársky kružek sa po minuloročných leteckých prednáškach z choutou pustil do práce. Pod vedením ovedzeného inštruktora s. Mohára sa schádzame každú sobotu v miestnosti Závodného klubu ROH Kovo-smolst Filakovo h pravidelným prednáškam, aby sme si za zimné obdobie dohľadom osvojili predpísanú teóriu.

Všetky prednášky počínajúc pozorne a so zdúmnom. Najviac nás zaujímajú prednášky z aerodynamiky modelov lietadiel so s. Gernom, ktorý chodí medzi nás veľmi ochotne a stará sa o to, aby naša teoretická príprava bola to najlepšia.

Dobrej teoretickej príprave venujeme všetku našu snahu, lebo vieme, že iba takto bo-

deme nečak potom pri praktickej stavbe modelov dosiahnuť také úspechy, aké od nás očakáva náš pracujúci ľud, aké nás budú všetkých spoločne tešiť.“ -MO-

Správne, súdržovia! Napíšte nám o svojej práci a úspechoch častejšie a viac.

Redakcia nášho časopisu sa usilovala i v minulosti o to, aby pomáhala zdokonaľovať prácu našich modelárov, aby vždy viac uverejnila technické i organizačné novosti. K tejto práci však potrebujeme i vašu pomoc a preto vyzývame všetky modelárske kružky, aby nám o svojej práci a úspechoch napísali, aby si vymieňali skúsenosti na stránkach nášho časopisu a tak dobrou prácou prispeli v našom boji za posilnenie socialistického letectva, v boji za zvýšenie obranných schopností našej vlasti.



Nemyslím tím ovšem kurs kompasový či zeměpisný a nehodlám nikoho zkoušet z letecké navigace. Moje otázka se týká jen kursu v modelářství a rád bych vám dal několik otázek:

Především víte, že to byly modely, které první dobyly vzduchu? Jistě to víte! - A teď si představte, že by takový první průkopník letání postavil model, který by připomínal dnešního „krkáče“. Po několika pokusech by jej nahodil a „krkáč“ by letěl nádherně a prudce vzhůru, tam by se obrátil, a stejně nádherně by letěl dolů. Následovala by rána, někdo by si to na památku odfotografoval - a průkopník by se šel prokopávat znovu. Jen si myslím, zdali by ho trochu neodradila myšlenka na to, co se stane, až jeho model bude skutečným letadlem a provede s ním přesně totéž, co předvedl model. Možná, že by si vzdychl a nechal by rozplynout krásný sen o dobytí vzduchu a věnoval by se rybníčkům nebo kanárům.

A prosím vás - kolikrát vy sami už jste viděli „krkatý“ model, který připomínal skutečné letadlo jen zcela matně, stoupat prudce a elegantně 19 vteřin směrem vzhůru, kde nejprve ztratil 50 m pádem po ocase - a pak se šel prudce a elegantně 5 vteřin kolmo k zemi. Následovala obvyklá rána a fotografování. Člověku napadá, zdali bychom se snad neměli spokojit trochu skromnějším stoupáním, hladším přechodem do klouzavého letu, ten krk odstranit vůbec a ty naše „vehikly“ trochu přizpůsobit skutečným letadlům?

Již slyším v duchu opovrhlivý pokřik o maketách, řeči o úpadkovém modelářství, vášnivě přesvědčování o užitečnosti „krkaté“ koncepce, vývojová řada, propozice atd. Mám však zato, že tyhle „krkaté“ modely skutečně vědci za svůj vznik jen propocím, totiž snaze, co nejlépe těchto propozic využít (tedy využít jejich

nedostatků). Možná, že se mylím, a že právě já nemám správný kurs. Jedna vaše odpověď - pravověrní, stoprocentní a železní přívrženci „krkáčů“, by mohli znit, že z těch 20 vteřin motorového letu, které dávají do vlnu nesmlouvavé propozice FAI motorovým závodníkům, lze něco kloudného získat jen modelem s vysokým krkem. Odpusťte, ale musím tvrdohlavě opakovat otázku: Kolik „krkáčů“ jste již viděli končit v troskách po velmi prudkém, ale zato velmi krátkém letu?



Běžník pocestný

Letadlího nájak revoluční, zato však výrobně jednoduché a slušných letových vlastností. Motor 25 HP, cestovní rychlost 120 km/hod., přistávací 75 km/hod. Trup trojúhelníkového tvaru, svážený z ocel. trubek, který v místě kabiny přechází v lichoběžník. Křídlo obdélníkového tvaru, dělené, rozložené. Nevýhoda: poměrně krátký dolet, výhody: krátký start a přistání.

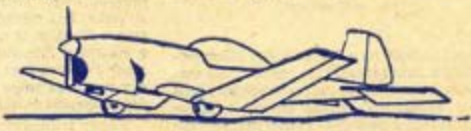
— ale není to letadlo, je to model.

Nechci propagovat pouze makety, ačkoliv musím počítvé říci, že je to velmi zvláštní pocit vidět miniaturní „bejbinku“ nebo „Zlín 22“. To už je konečně myšlenka, která se ujala, která má své přívržence a já jim držím palec. Bohužel to není myšlenka naše a není původní. S tím začali dávno modeláři srovnávat a my si jen říkáme, že když se to osvědčilo, tak že to zkusíme u nás také. Ale víte - v tom právě je ten nejmenší „kumšt“ - čekat, až jestli si s tím nikdo nepopálí prsty a pak teprve, když se mu to podaří, říci si „hurá, sem s tím a do toho!“

Snad by se u nás mohlo vyjit z něčeho jiného. Snad ani to nebude zcela původní - nakonec člověk zjistí, že to, co považoval za úplně novinku, prováděli již ve starém Egyptě hromadně jako národní zvyk. Víte, ono to s tím našim modelářstvím není tak nejhorší. Ba - dokonce se dá říci, že sgeseme v některých kategoriích mezinárodní měřítka, a to nás tak trochu zavazuje.

Je to příliš jednoduché, použít osvědčený „krkáč“, t. j. model, osvědčený v r. 1939 a dívat se na „raketový“ start, spojený s prováděním benččé akrobacie (elegance letu = 0). A když nepoletí prudce dolů, to alespoň prudce po větru směrem „co nejdlá pryč“.

Vezměte si výsledky motorových soutěží a překvapí vás, kolik těch „prvních“ modelů uletělo s Progem či s „Macháčkovicinou“.



Tenhle obrázek nepřítel omylem na zatáčený podvozek. On totiž podvozek nemá! Kola jsou zakotvena v lomení křídla a spodní trupu je pro bezpečnost pilota silnější dimenzován.

Vrtule speciálního tvaru nepřesahuje kryt invertního motoru o 35 HP. Cestovní rychlost 150, přistávací 80 km/hod. Máme jen zato, že „kak“ nesmí s tímle letadlem „moe pražit“. Na školení nelze doporučit!

— ale není to letadlo, je to upoutaný model.

Výsledky z Gottwaldova k članku na str. 36-37.

Pořadí družstev — uvedeno prvních 10 družstev

Kategorie A — školní družstva, bezmotorové modely

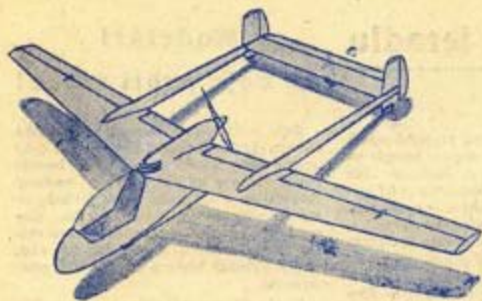
1. Kyjov st. škola chlap.	15 06,2"
2. Ostrava	9 08"
3. Vys. Mýto st. škola	8 04,8"
4. Rubens Náchod	7 13"
5. Lučenev st. škola	6 08,6"
6. Spilná N. Vn st. škola	5 39,2"
7. Fataz Napajedla	5 31,2"
8. Dolní Lomná Plzeň	5 29,6"
9. Místek	4 53"
10. Gottwaldov pionýrský tým	4 18,5"

Kategorie B — bezmotorové modely podle FAI

1. Ostrava	15 11"
2. Kladno I SONP	13 28"
3. Kladno II SONP	12 59"
4. Vysoké Mýto	12 21,6"
5. Tonsk N. Jicin	11 49"
6. Zelená st. stanice Ondřejov	10 48"
7. Rubens Náchod	10 45"
8. Bystrice p. Hostjmem	10 44,9"
9. GDM Kladno	9 57"
10. ZPS Gottwaldov	9 44,8"

Kategorie C — modely s mechanickým pohonem

1. Tatra Křtiny Praha	14 08,4"
2. SONP Kladno	7 34,4"
3. Gottwaldov I	6 52,4"
4. Ostrava	6 33"
5. Gottwaldov II	6 28,4"
6. Místek	6 03,1"
7. Prostějov	5 55"
8. Fataz Napajedla	5 22,1"
9. Liberec krajské družstvo	5 21,9"
10. Bystrice p. Hostjmem	4 45,2"



R G-12

Hodně modelářských prvků má toto hospodárné letadlo, které je vlastně motorizovaným větrom. Může jej bezpečně pilotovat každý plachtař po „C“. Rozdílní mezi řízením RG a Sobje tkví jen v oblasti plynové páky a korekce. Nevýhody: bezpečně přistává jen na letišti. Snímkový, ve kterých jsou kapotována malá kolečka, při přistání v terénu velmi trpí. Výhoda: klouzání je takové, že pilot, letící ve větší výšce, může vždycky při vysazení motoru dosáhnout letiště.

— — — ale není to letadlo, je to model.

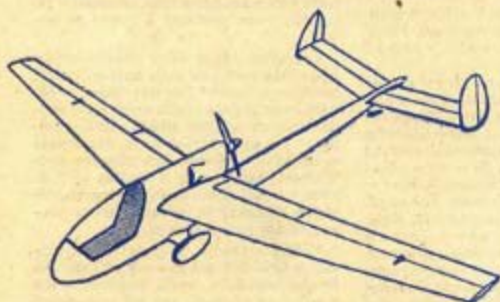
aby jejich majitel vyhrál bronzovou plaketu. — Je tohle pravý účel? Snad namítnete, že je to otázka determinací, a že to ulétávání naopak svědčí ve prospěch „křáček“, ale nezdá se, on tu princip zůstává stále týž — totiž divoké a prudké stoupání a pak čekání, co se z toho vyvine, jestli havarie nebo ulétnutí. A prosím ještě — ty „křáček“ — to že je ten nový přínos směrů konstrukčních myšlenek, starých nejméně 15 let? Víte, co je 15 let v létání či v modelářství? To není rozdíl generací, to už je rozdíl věků!

Přátelé, nechci říkat, ale najde-li se mezi modeláři několik desítek těch, kteří skončí s „křáčkem“ a začnou si lámat hlavu s nčím původním, s nčím účelnějším, lepším, pak splnil článek účel.

Vezměte na příklad takového našeho „Skautu“! Motorek to má jako silnější motocykl, sedí to skoro břichem v trávě, ale uveze to dva lidi s čostí solidní rychlostí. To je přece něco účelného. Takový „mrňous“ a ono je to samonosné, létá to samo, a přitom ta hospodárnost! Tady jsme konečně u toho: proč bychom nemohli něco podobného dokázat v modelářství? Proč sami sobě nedat určité podmínky? Proč by neměl modelář uvažovat asi takto:

Dokázal bych navrhnout letadlo pro jednu osobu? Malé letadlo, kam bych se vešel já v baretu, jedna mapa, jedna krabička olejovek a jedna „mundsemle“. A ať si to létá jen 110–120 km v hodině, ale ať to pomalu přistává, ať s tím mohu „praktit“ na každém poli — a ať to má „nízký posaz“, abych to nepřeklopil. A ať se mi to vejde do koziho chlívka, když to jedním pohybem rozeberu a hlavně ať to létá samo a dobře to kloude, když tomu vysadí motor a ať je to výrobně co nejjednodušší!

Ale jelikož to není možné, tak si právě tenhle „eroplán“ postavím v měřítku 1 : 4. Místo 7,20 m to bude mít rozpětí jen metr osmdesát a dám na to invertně „Husíčkárku“. Bude to mít kabinu,



R G-13

Je jen další variace R G 12, ke stejnému letovému vlastnostem má přidat i schopnost sedání v terénu jako s normálním větrem, kterého připomíná svou sklopnou RG-12 i 13 — stejně hladké tvary, laminární profily, hospodárnost letu atd., ale o výrobní jednoduchosti zatím nemůžeme říci.

— — — ale není to letadlo, je to model.



VZORNÝ PRACOVNÍK V MODELÁŘSTVÍ

Přinášíme obrázek z rozdělení cen vítězům IV. ročníku zimní modelářské soutěže Svazarmu v Gottwaldově v letošním roce, na kterém vidíte vzorného modelářského pracovníka Svazarmu v kraji Gottwaldov soudruha Františka Stodolu při předávání ceny pionýru ze školního družstva.

Soudruh Stodola je jedním z obětavých modelářských pracovníků, kteří pomáhají při výchově naší mládeže. Je iniciátorem zimní gottwaldovské soutěže a organizátorem všech ročníků dosud v Gottwaldově pořádaných.

Letecko-modelářská skupina mu tímto vyslovuje dík a uznání za jeho záslužnou práci.

Za modelářskou skupinu ÚV Svazarmu
Václav Marjánek

u níž budu pamatovat na výhled, na určitý prostor pro ty olejovky a tu „mundsemle“ a budu hledět objevit ten vtíp jednoduchého řešení, který hned nenajdu, ale bude-li nás víc, pak na něj určitě přijde někdo z mých kamarádů. A já na něj zůstanu koukat: Tak tohle je to pravé! A je to tak jednoduché! Jak je to možné, že jsem na to nepřišel sám? Přátelé, znáte ten konstruktérský a náramně solidní pocit, který se člověka zmocní, když vidí něco pěkně a jednoduše řešeného?

A přátelé modeláři, když se nás do toho několik dá, když pro to vymyslíme pravidla, tak začneme s nčím novým, odbouráme 15 let staré „novinky“, které nemají zrníčko původního prvku a ten příjemný pocit si dopřejeme vlastními prostředky.

Připojuji k tomuto povídání několik náčrtů „jak by to mohlo vypadat“. To prosím zdaleka není to pravé, ale to není účel, účel je to, aby se o to pravé pokusil někdo z vás!

Přeji vám k tomu mnoho zdaru a malé opotřebení mozkových závitů! — — —

Redakce důrazně upozorňuje: pláněk „křáček“ v nadpisu tohoto článku není a nebude vydán. Žádosti o zaslání pláňku jsou bezpředmětné!

Čtenářům, kteří nás stále žádají o rady, jak míchat směsi pro modelářské motorky, sdělujeme, že nemůžeme jednotlivě odpovídat, ale od příštího čísla začneme otiskovat články „Paliva pro detonální motorky“ od Z. Husíčky,

Jak model pomohl vzlétnout letadlu

I. Kostenko, E. Mihirtumov

Starobou letajících modelů se zabývá mnoho modelářů. Avšak málokterým je známo, že model nad svou slavnou minulostí a vzletů do vzduchu dříve než letadlo. Ale právě tak tomu bylo a co více, vznik letadla pomohl model.

Bylo to tak: Před 100 lety ruský vynálezce Alexandr Fodorovič Možajskij, tehdy ještě námořní důstojník, zamýšlel se při pozorování letu ptáků nad tím, jak vytvořit letající stroje.

Všiml si, trpěl by a vytvořil Možajskij vnikol do tajů přírody a přitom roztříštil vlastní letu a odvolal si ji na letu ptáků. Ptáky učil, měřil jejich křídla a brzo našel nejvhodnější poměr částí svého budoucího letajícího stroje, který nazval „vzducholopec“. Za nějakou dobu dospěl Možajskij k závěru, že lze postavit letadlo, které při určité rychlosti bude schopno létat jako pták. Aby si Možajskij ověřil své vytvořené praktiky, sestrojil okružní dráhu, na kterém se sám vznášel. Zároveň také šel při tomto pozorování letu při rychlé ujetí dle vzduchu s těmi zaplácenými křídly. Vše takhle na dlouhém lomu dráhy.

Po celé řadě zkušebních letů na „drahu“ Možajskij přistoupil k navrhování svého letadla. Ale jak ověřit, bude-li budoucí letající stroj stabilní, vzletne-li a stáčí-li tažná síla? Nedal se postavit velký a drahý letající stroj bez předběžného rozřešení všech těchto otázek. A zde pomohl Možajskému model – zmenšil hmotnost letadla, které navrhoval. Sestrojil model a opatřil jej silným přetvárným mechanismem, který poháněl vzrůd. Lety modelů byly velmi užitečné: model nejen volně pohyboval po zemi a vzletal, ale také „pocítil“ dodatečné zatížení – těžkou důstojnickou dyku, umístěnou na modelu.

Zkušenky s modelem potvrdily, že vytvořené byly správné.

Možajskij začal bez rozpaků stavět své první letadlo. A brzo se vznášelo na vojenském cvičišti v Krasnom Sile u Petrohradu první letadlo na světě, vyrobené velkým ruským vynálezcem.

Úspěch Možajského pomohl velkou měrou malý letající stroj – model velkého letadla. – Tak model pomohl vzlétnout letadlu.

Ale i jiní zvidní ruští a sovětské konstruktéři začínali starobou modelů letadel. Při starobě letajících modelů učili se základům letectví a od modelů přšli ke starobě velkých letajících strojů bez motoru, ke kluzákům a potom ke starobě letadel. Touto cestou prošel konstruktér slavných letadel „Jak“ – hrdina socialistické práce A. S. Jakovlev.

Cestou od modelu ke kluzáku a od kluzáku k letadlu prošel nejen nejlepší sovětský konstruktér, ale také piloti – trojnásobný hrdina Sovětského svazu A. Pokryškin, dvojnásobný hrdina Sovětského svazu S. Luganskij a A. Moloděj.

Jeden z prvních ruských letajících konstruktérů A. A. Porochovčikov, jehož školní letadlo, vyrobené roku 1914–1916, překonávalo svým letovým vlastnostmi nejlepší sovětská letadla zahraniční, zabýval se také již jako šéf gymnasia s nadšením starobou letajících modelů.

Prošel konstruktér, hrdina socialistické práce, A. S. Jakovlev při rozvoji s modely Sovětského svazu se vzpomíná na své nadšené modelování ve škole tak:

„Všichni, kteří jsme začali starobou letajících modelů, měli vzpomínání na nadšenou práci v tomto nejjednodušším vzdělávacím sportu. Je třeba říci, že tato práce nám dala velmi mnoho...“

Učili jsme se stavět modely a současně jsme poznávali základy aerodynamiky, oboje ověřovali si konstruktérskou zručnost a pro nás tehdy složitě technické kreslení.“

Modeláři do boje proti válce!

Svět je dnes rozdělen na dva velké tábory. Jeden, vedený Sovětským svazem a státy lidové demokracie, bojuje proti válce a za mír. Druhý, vedený Amerikou a vládami kapitalistických států, připravuje novou válku, aby u nás a v ostatních zemích tábora míru zavedl znovu kapitalistický řád, který přináší bídu a utlačování pracujících.

U nás žijeme stále lépe a radostněji. Proto všichni bojujeme za mír, každý podle svých sil a schopností. Víme, že bojujeme tím za šťastnou budoucnost naší mládeže. Abychom mohli za mír bojovat úspěšně, musíme se branně připravovat. Svaz pro spolupráci s armádou u nás organizuje a řídí brannou výchovu. Ústřední výbor Svazarmu na svém zasedání dne 18. února 1953 uložil nám nové závazné úkoly, jejichž splněním hodně pomůžeme při zabezpečování naší země.

I na letectvo modelářskou výchovu se musíme dívat jako na jednu z významných složek boje za mír. Z letectvých modelářů vyrůstají noví letci, letectví konstruktéři, odborní dělníci letectvého průmyslu – uvědoměli budouvatelé socialismu. Proto musíme modelářskou výchovu zaměřit také v duchu úkolů, daných nám ÚV.

Musíme oživit především modelářské kroužky na velkých závodech ve Státních střediscích pracovních záloh. A všechny tyto modeláře zapojit do základních organizací Svazarmu. Při modelářské výchově musíme všichni hledět stále zvyšovat svoje politické i odborné kvality. To znamená, že modelářské kroužky budou pracovat organizované a podle předem stanoveného podrobného plánu, aby se na žádné důležité věci ve výchově nezapomnělo. Tento plán musí odpovídat celkovému plánu modelářského výcviku, jehož plnění je pro nás dnes přední záležitostí. Vedoucí modelářských kroužků vyžadují si proto od výborů ZO plánované úkoly a podle nich budou s kroužkem pracovat, aby každý člen kroužku znal, co musí v letošním roce postavit a čemu se naučit.

Ústřední výbor nám ukládá zvýšit agitacní práci. Zde mají naši modeláři mnoho možností. Tak na příklad pořádání mezikroužkových a místních modelářských soutěží ukáže naši veřejnosti, jak modeláři pracují, a současně vychovává v modelářském zdravém soužití, která vede k lepším výsledkům v práci. Také pořádání modelářských výstavek je velmi dobrým propagačním prostředkem.

Velký význam v práci modelářských kroužků má pomoc příslušníků Svazu mládeže, kteří pomohou jak v politické výchově, tak při organizaci agitacní propagační práce modelářů.

Budeme-li při modelářské výchově pamatovat na její výchovný a branný význam, pak i naši modeláři přispějí velkou hřívnou k zabezpečení a výstavbě naší vlasti!

Křivánek.

KDYŽ PRASKNE POSLEDNÍ LUPENKOVÁ PILKA

Když praskne leteckému modeláři lupenková pilka, není to tak velká neštěstí. Vezme se další z předpřehy a profily se roší pod rukama modeláře vesle dál. Vždyť i mistr se někdy utne a utne ještě někdo s ním nespádá. Když ale ta pilka je poslední ze skromného modelářského materiálu, je to už horší.

Takže nepřijímám vše se stala čtyřiceti píteckým modelářům, kteří aktivně pracují ve svých kroužcích. Neomezují se také jenom na svou práci, ale instruktory této modelářské skupiny vedou 60 pionýr-modelářů v místním pionýrském domě. Minulý rok uspořádali mimo jiné modelářské závody s velmi dobrým výsledkem. Sedm účastníků postoupilo do krajů a jeden účastník do celostátní soutěže. Také podzimní modelářská soutěž byla úspěšná. Celkem bylo postaveno 70 různých modelů. Je to nejen pěkná hromádka modelů, ale také pěkná hromádka nových vědomostí a zkušeností, které se jistě projeví v jejich další práci. – Také v r. 1953 nehodlají zůstat pozadu. Tak na př. si dali za úkol vykonat v tomto roce 40 modelů I. třídy a 10 modelů II. třídy. Na instruktorské školní týllov tři tondruky, aby mohli dostatečně zajistit plánované okružní modelářské závody a místní modelářské závody na podzim. Mimo to postaví model školního kluzáku pro plachtářské školství a provedou mnoho další užitečné práce.

V přítomné době ale nemají ani jedinou lupenkovou pilku. A jako naschvál i celým Písku ned lupenková pilka k dostání. Také ostatní modelářského materiálu není právě mnoho. Zajímalo by nás, jestli existoval krajový modelářský náčelník nebo podobný funkcionář v kraji České Budějovice a jak se tento stará o svůj modelářský dorost a o zajištění a rozdělování materiálu, neboť bez materiálu zaplácení se jeho lepší plány řádně plnit nemůže a samotné nadšení nestačí. Víme, že po začlenění do Svazarmu budeme moci brzy říci, že mladým modelářům – budoucím obrovským vlasti – se věnuje i v krajích ta největší péče.

KOV



Společná značka LM 3 + pořad. číslo

Potřebuji nutně lipové díry. Všemohu dát různé model. materiál nebo koupím. R. Metz, Koclebova 6, Klusko II. 1. Koupím Superatom alebo NV 21 v bhu, cena okolo 900 Kčs. Do red. LM. 2. Prod. mot. Letmo MD 2,5 za 800 Kčs, krystalka za 150 Kčs a motou ruli. vrtaku za 150 Kčs. M. Štěr, Dobrohořského 508, Týnec. 3. Prod. model. materiál, literatura, plány. J. Pláta, Tělnice 126. 4. Prod. det. mot. Bul-Freg 1 cm úplné nový, poslední stáky typ za 1100 Kčs a vrtuli. Do red. LM. 5. Dvě nepouž. přehrávačky, vrt. čtyřkoté a vrt. kolečko vrt. det. a benz. motor v chodu se směr nebo prodám. V. Pála, Králové Pole 313, p. Švinov. 6. Prod. zachov. mot. Atom s náhrad. soust. a vrt. za 1000 Kčs. Koup. nepouž. mot. AMA 2,5 nebo Letmo nový typ 2,5 s 100 cm směr. stru. V. Volný, Moravka 311, okr. Místek. 7. KPO prodá nebo půjčí dětský výkres benz. mot. IPRO IKAR 67 J. Krapáček, Vrchlického 242/35, Liberec XIII. 8. Vym. Letmo MD 2,5 poslední typ poskládaný polokompletně ale v chodu za 200 Kčs. Z. Kovář Komenského 8, Kroměříž. 9. Koup. plánek mot. modelu Komár, který vydal Letecký modelář. V. Jonásek, U cementárny 29, Ostrava-Záhřeb. 10. Prod. úplné novou vrtaku Letmo MP 250/192 s rozložením, náhrad. kroužky a šanky za 1200 Kčs. H. Mann, Kolín 11/104. 11. Prod. det. motor 2,75 cm v chodu za 1000 Kčs, kerosinový motor nva. mot. benz. za 500 Kčs. D. Klimeš, Pářížské nám. 9, Trutnov. 12. Prod. logaritmické převodové řazení 10 cm za 800 Kčs. J. Kus, Místo 31, C. Buzáková. 13. Prodám nebo vym. 2 benz. motory 7 cm nové, vložkové, nedodělané, 1 benz. mot. 200 cm, 1 elektromot. na stejnosm. proud 1/4 k, 1 vodorovný vrt. nová, 1 skloiný soustava univer. a 2 soupravy na díry a kov. 1 deskový fotoap. 9 x 12 se 2 kasetami. Potřebuji dotěrnou nebo benz. mot. do 10 cm nebo poskládaný dobrý, elektromot. na střídavý proud 220/380 V do 1/4 k třeba polokompletní. F. Voda, Markvartice 95, p. Jelčkov. p. Jist. 14. Prod. polkov. Superatom 1,5 za 300 Kčs, trafa 220 V-2, 4, 6, 8, 10 V za 200 Kčs, trafa 220 V-3, 6, 9 V, za 150 Kčs. J. Níhl, Břevčev 52, p. Šumavské u Ústího. 15. Vym. 2 x 18 V, 2 x 14 V za mot. na stáhl. vzduch 3-7 výkon, zatížení pro kroužky, táhlo letosko Ing. Tabara. 16. Prod. fotoap. 114 v Slezsku. 16. Prod. benz. mot. 4 cm s indik. čírkou a kromě. za 550 Kčs. J. Kopečný, Radousova 1406, Praha XVII. 17. Prod. novou trubku Fiatu nebo symbolem za nový Atom. F. Stavořák, Radčinská 66, Březec. 18. Prod. Superatom 1,8 cm nový s vrt. dím za nový bez skloiní Letmo MD 08, nebo prod. a koupím. Zároveň koupím jakoukoliv zabran. model. literaturu. Z. Doučera, Perun n. p., Sazka. 19. Koup. ovládky a plánek polokompletní, nejdříve číslo 300. J. Václav, Kolářova 7, Opava. 20. Prod. různé model. plány po 10 Kčs kus. Seznam zař. Koupím i. red. LM. Do red. LM. 21. Prod. potřebuji změnit plán na Plánekova - gumák (Saffek) a Pitraku pro sport. letce (Ing. Vlasák). Koup. též model. zahraniční časopisy. M. Mělník, Týnec n. Lab. 66. 22. Prod. nový det. motor 2 cm s vrtuli a inžinierskými díly za 800 Kčs. M. Štěr, Rákosova 255, Hradec Králov. VI. 23. Prod. 55 různých dílů Leteckví red. 1946-51 za 150 Kčs, kompletní, vrt. Mladý letec 1947-48 s dvojnásob. na váhu až 60 Kčs, tis. 1-41 polokompletní a model. časopisy SIM 1952 za 120 Kčs a 70 rub. díl The Aeroplane red. 1946-49 za 650 Kčs. Do red. LM. 24. Za benz. motor 1,5 cm v chodu se 2 mláňkami, čírkou, nádrží a servomotor. det. mot. Atom 2,5 cm v chodu, model Tetraplan s elektromot. nebo prod. za 1500 Kčs. J. Hložek, Zlínčska 13, p. Kámen u Táboře. 25. Prod. velmi dobrý motor NV 21 za 500 Kčs bez vrt. Do red. LM. 26. Prod. benz. mot. IPRO IKAR 67 s vrt. a kromě. soust. za 1000 Kčs, Atom 2,5 s vrt. a směr. za 800 Kčs, 41 kusů plánek model. letadel, dílů a mot. za 250 Kčs, v. roč. Ml. technika za 230 Kčs nebo tyto věci vym. za polkov. přístroj nebo přístroj. přístroj na 8, 9, 5, 10 mm bez optiky a rozdílu doplnění. J. Stánek, Duš. Tělnice, p. Koš. 27. Prod. benz. mot. Letma 6,3 cm úplné nový s vrt. letkem přehrávačem a kromě. na vrtuli za 1200 Kčs. E. Palán, Pivovarská 2, Zlín. 28. Koup. plán včetně foto. zač. kolekce 60-80 cm, potah. papír Radio sfořák, ocel. lanka 0,2 mm x 30 až 40 m. J. Dmčr, Vlastina 18, Plzeň. 29. Prod. det. mot. obs. 3 cm za 1000 Kčs. Z. Langmeier, Fučíkova 581, Ústí n. L. 30. Nabízíme nové odbornou literaturu: Prof. F. W. Schmitt: Výpočet modelu vrt. motoru. 15 stran A4 textu s tabulkami. Předloha a zpracování výpočtu model. skup. z. o. Stavoprojekt Praha.

Zátupkovské hnutí do řad modelářů!

Daga Zemanová

Armádní tělovýchovný klub vyzval všechny sportovce, tedy i nás, modeláře, abychom se zapojili do zátopkovského hnutí.

Jak to v našem sportu, který je přece jenom trochu odlišný od ostatních, udělat? Chceme vám ukázat několik možností, kterých máme i my dostatek.

Tak na příklad v Leteckém modeláři číslo 1 letošního ročníku byla uveřejněna tabulka modelářských rekordů k 31. prosinci 1952. Některé rekordy jsou skutečně nízké a myslím, že mnohdy z nás by je snadno překonal. A hlavně všiml jste si těch bílých míst v tabulce? Tam dosud nebyl vytvořen žádný rekord. Ta místa tam jistě dlouho nezástanou — naši modeláři, kteří ve své většině mají skutečně vysokou úroveň, je odstraní!

Nebo při stavbě modelů — nedá se nějak plánovitě šetřit materiálem?

Další hodně důležitá věc, která nás přímo vybízí k závazku, je pravidelná příprava na soutěže za účelem dosažení lepších výsledků. Vždyť v technice létání se můžeme stále zlepšovat (při takovém závazku však nesmíme zapomenout stanovit si přesné doby pravidelného tréninku!)

Starší, zkušenější modeláři mají jinou možnost: Je třeba zakládat nové modelářské kroužky, získat pro ně zájemce, pečovat o jejich žádný chod. A je to práce velmi záslužná!

Čeká na nás hodně práce na výstavbě letišť, startovacích drah, při zřizování modelářských dílen, v městech i na polích. Přiložte ruku k dílu! Na kolik brigádnických hodin bude znít tvůj závazek, Toniku, Mirku, Jirko?

Je potřeba podívat se také na to, jak to s námi vypadá ve

škole. Vždyť i průměrný sportovec se dá zlepšit. Jaký průměr máš a o kolik ho zlepšíš?

Můžeš se zaměřit i na studium odborné literatury, která ti jistě pomůže jak v modelářství, tak i v jiných oborech. Ze nemáme dostatek překladů? Už se ruštině! A když už nechodíš do školy, máš možnost navštěvovat Lidové kursy ruštiny!

Jak to vypadá mezi modeláři s Fučíkovým odznakem? Vždyť je to mladého člověka být nositelem Fučíkova odznaku! Jestli ho dosud nemá, dej si závazek, do kdy ho získáš! Ale i proto, který již zkoušky složil, je zde možnost: Pomoz kamarádům v přípravě! Nebo si udelej zkoušku na zkušební komisi!

Náš nejmladší letecký sportovec — modeláři musí být příkladem těm starším, pilotům a parašutistům, v získávání odznaku „Připraven k práci a obraně vlasti“. To je přece heslo, které nás musí mobilizovat právě jako členy Svazu pro spolupráci s armádou!

A nezapomínejte, soudruzi, při uzavírání závazků na jednu důležitou věc! Řadí čtete v Leteckém modeláři o zkušenostech a radách jiných, o příhodách, které se jim stávají atd. Ale k tomu potřebujeme, abyste nám vy věštní psali, aby náš časopis byl živý a všechny zahrnoval. I v tomto směru můžete uzavřít závazek!

To, co jsme vám zde uvedli, není ani zdaleka všechno. Jen se kolem sebe podívejte otevřenými očima! Najdete jistě mnoho dalších možností k uzavření závazků, k zapojení se do hnutí olympijského vítěze, nositele tří zlatých medailí — majora Emila Zátopky.

Pište nám o závazcích svých i vašich soudruhu!

Keď niet acetónu, lepší sa múkou

Modelársky kroužok v Dolnom Srní už niekoľko krát urogoval objednávku materiálu na krajskom výbere, no doteraz nič neprišlo. Radi by sme vedeli, kde je chyba, hovorila modelári, či sa o nás prestali už starať?

S materiálom by sme ako-tak vydržali, horšie je to však s lepidlom — acetónom,

o ktorý je núdza. Doteraz sme na lepenie používali Kasenak, ktorý sa však veľmi dobre neovládá. Pomerne rýchlo schne a nedrží tak, ako by sa vyžadovalo. Keď sa však minul Kasenak, boli sme nútení prísť k iným prostriedkom — začali sme lep vybrať z múky. Lepidlo z múky nám však vždy stuhlo, takže ho nebolo možné používať viac ako jedenkrát. Preto keď chceme, aby sa nám dalo v budúcnosti dobre modelovať, musíme mať k tomu lepšie prostriedky, najmä acetón. Rozdeľova materiál na krajskom výbere musí sa starať o to, aby materiál bol doručovaný zavčasu, nie ako tomu bolo doteraz.

1 výťah bude stať asi 30 Kčs. Zájemci píše na adresu: Z. Cibulka, Nábřeží 230, Praha Kré. 31. Jakékoliv soustavy na Superatom koupím. V. Malinský, Vrchlického 73, Lypá n. Lab. 32. Prodám bezvadný mot. NV-21 bez vrtuli na 500 Kčs. Jos. Pechar, Palázká 22, Praha V. 33. ●

ŘÍDÍME MODELY RADIEM

JAN HAJÍC

Pokračování z Leteckého modeláře č. 1/1953

Jako odpověď na dotazy, které nám zaslali čtenáři po uveřejnění první části článku „Řídíme modely radiem“, uvádíme pokyny pro získání povolení pro provoz vysílače:

O udělení vysílací koncese může žádat pouze nějaká organizace, v žádném případě jednotlivec. Vzhledem k dnešnímu stavu bude to letecké nebo Svazarmu.

Žádost, psaná libovolnou formou, se podává na adresu: Ministerstvo spoja, Praha XI, Olšanská 5.

V žádosti musí být uvedena jména dvou operátorů, kteří budou za stanici odpovídat a u nichž bude stanice uložena. (Musí být poznamenané, u kterého z nich.) Zároveň musí v žádosti být uvedena přesná adresa obou, zaměstnání a věk.

Nutno rovněž podatnou, k jakému účelu bude stanice používána, přesně určit místo, kde bude stanice používána a uvést, že se jedná o vysílací stanici pro speciální účely (podle § 12 odst. 2 vládního nařízení č. 73/1950 Sb., § 2 odst. 1 a odst. 4).

K žádosti nutno přiložit dvě schémata použitého vysílače.

Operátoři, uvedení v žádosti, musí vyhovovat těmto podmínkám: Musí být:

- a) státními občany československými,
- b) dovnitř nejméně 18. rok věku,
- c) být spolehliví a politicky zachovalí.

Oba operátoři požádají ministerstvo spoja o zaslání výpisu předpisů o radiotelegrafické a radiotelefonické zkouškách a vypracování, podle kterých sestaví a odevzdá žádost o připuštění ke zkoušce.

Tolik o formální stránce věci. Je vhodné, podává-li se žádost o povolení vysílací stanice a žádost o připuštění ke zkoušce přibližně ve stejnou dobu, protože vyřízení obou žádostí asi stejně dlouhá (2 až 3 měsíce). Dále je vhodné, budou-li vašími operátory dobří radioamatéři, neboť je příprava a zkouška prakticky nezatíží. Zkouška je v tomto případě pouze z předpisů o provozu a odborné části, která by úplnému laickovi činila možná značné potíže. Zkouška z Morseova abecedy se nedělá, což je další značná úleva.

Vcelku možno říci, že získání koncese je snadné, než se z výše uvedeného zdá a žádná modelářská skupina Svazarmu nebude z tohoto důvodu odpočívá věnovat se novému sportu.



Dnes si povíme o nejboulesťavější části celého radiového řízení – o anodovém relé. Úspěch nebo neúspěch je dán téměř výhradně tímto malým přístrojkem. Proto se budeme věnovat této stati poněkud podrobněji.

Relé je elektromechanické zařízení. To je jeho největší nevýhoda. V motorovém modelu jsou tak těžké podmínky pro práci

elektrických přístrojů, jaké jen si je možno představit. Změny teploty v létě a v zimě, pravidelné vibrace s velkým zrychlením při chodu motoru a nárazy při přistání, to jsou vlivy, které vyžadují velmi pečlivě konstruované součásti. U elektrických součástek toho lze ještě dosáhnout vhodným výběrem elektroněk, odporů a kondenzátorů. Vhodnou montáží dosáhneme toho, že žádná součást se nepohybuje, protože ke své funkci pohyb nepotřebuje.

Něco jiného je to však u relé. U tohoto se musí určitá část pohybovat, aby mohlo relé vůbec pracovat. Tím vzniká mnoho potíží. Předně každá pohyblivá součást má svou hmotu. Jakmile se tato součást ocitne v prostoru, ve kterém působí nějaké zrychlení, začne působit určitou silou ve směru zrychlení. Je jasné, že jakmile bude velká hmotnost kotvíčky, bude tato síla také velká. Proto prvním požadavkem na relé je, aby mělo co nejlehčí kotvíčku.

Dále je nutno si pamatovat: čím těžší je předmět, k němuž je relé připevněno, tím lépe je relé chráněno proti otřesům. Obvykle relé připevňujeme k přijímači a tento pak zavěsíme gumovými nitkami do trupu. Bude-li vám i tak lehké odskakovat, připevněte k přijímači třeba žhavici článek. Výsledek je velmi dobrý, zvláště u letátek s otočnou cívkou.

Tolik k volbě relé s ohledem na chvění. Platí to o každém typu relé. Anodové relé musí být ovšem i citlivé. Problémem je si nyní s hlediska citlivosti různé typy relé. Přichází v úvahu relé neutrální, relé polarizované a relé s otočnou cívkou.

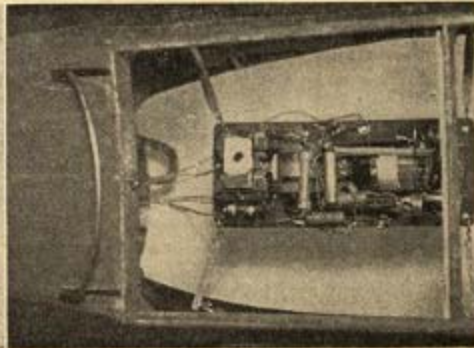
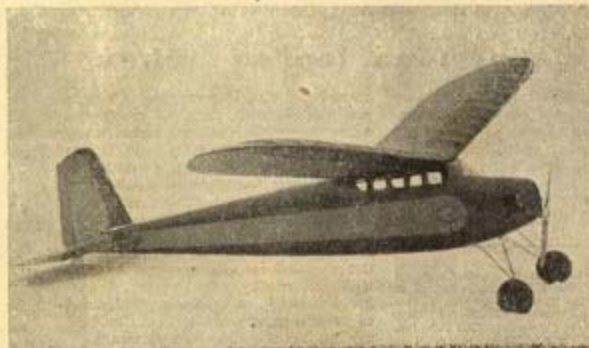
Relé neutrální je velmi jednoduché a proto se velmi často používá, přestože je to nejméně vhodná úprava. Popíšeme si je také, protože pro nás přijímač se zdvihem 0 mA velmi dobře vyhoví. Používáme-li relé jako proudové, můžeme říci, že citlivost tohoto relé je dána počtem závitů a nepřímě úměrně napětím zpruhy. Je jasné, že ani počet závitů nemůžeme zvětšovat do nekonečna, ani tah zpruhy nemůžeme zmenšit přes jistotu meze. Proto je nejlepší dosažitelná citlivost tohoto relé asi 300 až 500 μ A.

Jiným typem relé je relé s otočnou cívkou. Toto relé vyniká vysokou citlivostí. Jeho kotva (cívka) je symetrická, je však značně těžká a v motorovém modelu téměř vždy odskakuje. Toto relé je výborné pro použití v radiem řízených větronicích s jednoduchými a lehkými jednolampovými přijímači, kde využijeme jeho citlivosti a kde menší oteřezavodnost nevadí. Bohužel, není v možnostech amatérské pracovníka toto relé vyrobit doma. Vhodné relé, asi 40 g těžké, lze nalézt ve vojenském výproje s označením Drehschaltrelais, Bauart Siemens 127-326A – 1 (viz obr. 2A). Citlivost tohoto relé lze nastavit až na 50 μ A. Přijímač pro větrón popíšeme v některém z příštích čísel.

Posledním typem relé je relé polarizované. Toto relé budeme asi nejvíce používat. Jeho kotva může být velmi lehká, symetrická, jeho citlivost je velká, asi stejná jako relé s otočnou cívkou a celé relé může být lehké. Velmi pozoruhodné zde je, že kotva neleží v klidu na jednom kontaktu a při zapnutí proudu na druhém, odkud po přerušení proudu zase odpadne. Je-li relé najustované z tovary (na př. malé telegrafní polarizované relé Siemens), tu kotva přelétá na druhý kontakt a tam už zůstane, pokud neobrátime polaritu zdroje. Je tedy toto relé podobné vahadlu, které mají těžší přilít vysoko. Jedna miska leží dole. Poměrně malou silou váhy přelopkujeme a tu zůstane dole zase druhá miska. Toho, aby

Radlem řízený model J. Mírůvky ze ZO Svazarmu v Záhřebu na Moravě (vlevo). Model má rozpětí 2,5 m, váží přes 3 kg a je opatřen motorem Kratoch 10 ccm. Hlavní části modelu jsou potaženy perlonem. Vletem tvoří asi 150 g, celkové plochy směrůvky a pohyboje jím vybavené na gumu, zhotovené podle našich pokynů, měřících v LM roč. 1951.

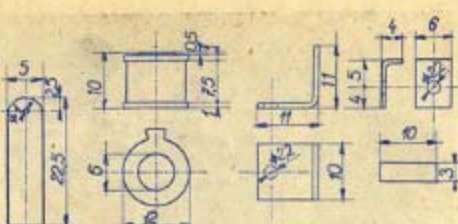
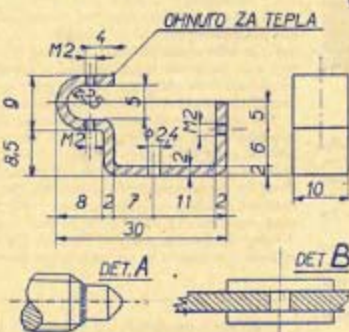
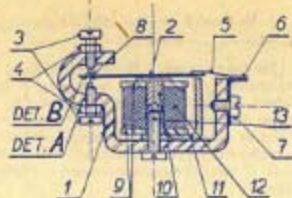
Přijímač v modelu je zhotoven podle návodu v letištním 1. číle LM. Na detailu (vpravo) je zavěšený přijímač v trupu. V levé části přijímače je zřetelně vidět malé polarizované anodové relé amatérské výroby. Zdroje pro přijímač byly zvoleny poměrně těžké, protože je model spolehlivě unese. Je to malý 12 V akumulátor doma vyrobený a 15 malých kulatých baterií (40 V). Provoz s těmito zdroji je velmi lehký.



korva ležela v klidu stále na jednom kontaktu, musíme potom dosáhnout jinými způsoby.

Citlivost tohoto relé je dána přímo úměrně počtem závitů a ploch u pólových nastavců, nepřímo úměrně magnetickým tokem mezi nastavci, délkou kotvičky od středu otáčení do středu pólových nastavců a úhlem vychýlení kotvičky (ještěm pro ty, kteří budou konstruovat relé sami, pozn. aut.).

Tedy jsme si toho napovídali o tom relé už dost, abychom nevěděli, co si z toho vybrat. Pustíme se proto do „opravdové“ práce. Na výkrese obr. 1 máme jednoduché relé neutrální – spíná při 2 mA a odpadá při 1,4 mA. Hodise tedy pro přímě, který jsme si



13	ŠROUB M2 x 8	1	NOŽKA OCEL	ZHANO
12	VNUTŘNÍ CÍVKA	1	MBS 0,004	7500 zdv.
11	OHNĚLNÍK	1	MŘKA OCEL	ZHANO
10	JÁDRO CÍVKY	1		
9	CELO CÍVKY	2	PERTINAX	
8	KONTAKTOVÉ PLOCHY	1	STŘIBRO	
7	ŠROUB M2 x 8	1	OCEL	
6	OHNĚLNÍK	1	MOSAZ	
5	PRŮŽINA	1	OCEL Z MOLYB	CERELKY
4	MATICE M2	2	OCEL	
3	KONTAKTNÍ ŠROUB	2		
2	KOTVIČKA	1	PERMALLOY	
1	KOTVITELNÉ	1	PLEXIGLAS	

det.	Název součásti	koef.	materiál	poznámka
Konst.	201.53	H		
Kresl.	201.53	H		

NEUTRÁLNÍ RELÉ

popsal minulě, protože tu bude ještě jakási bezpečnost. Váha tohoto relé je neuvěřitelně malá – 8 g. Výroba je také velmi jednoduchá, takže během dvou hodin její již můžeme zkoušet (viz obr. 2B).

Základní nosnou součástí vyrobíme z dvoumilimetrového plexiskla. Opracovaný pásek vložíme do vařící vody a potom buď v prostech nebo kleštičkami zobýkáme do potřebného tvaru. Po vychladnutí drží plexi velmi dobře získaný tvar. Nepodaří-li se nám celá práce, nahřejeme celý dílec, pásek se opět narovná a můžeme začít znovu. Potom vyvrtáme patřičné otvory a vyřizujeme závit.

Cívkou získáme hotovou z výprodejni telefonní terčové návěsti – „kukačky“. Označení vhodného typu je Drehschaltzeichen Gerät Nr. 19-9600 A-1,24 V. Návěst opatrně rozebereme a vymontujeme cívečku. Cívka má 7500 závitů, drátu Ø 0,04 mm a má odpor 1900 Ω (viz obr. 3.). Pro naše relé ji použijeme beze změny i s železným úhelníčkem, který má velmi vhodné magnetické vlastnosti. Cívkou s úhelníčkem naindruhoujeme do kostry z plexiskla.

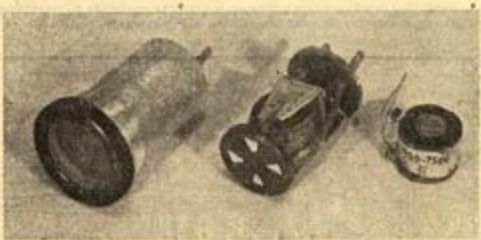
Spilujeme do roviny konec úhelníčku a konec jádra cívky. Tím je pevná část relé připravena k použití.

Kotvičku vyrobíme z permalloyového transformátorového plechu síly 0,35 mm. Permalloy sice není nejvhodnější, ztratí mnoho svých vlastností stříháním a pilováním, ale je to to nejlepší, co se nám podaří sehnat. Poškozený plech vám věnuje každý pokročilejší radioamatér. Pokud neseženete permalloy, pokuste se vyrobit kotvičku z obyčejného transformátorového plechu, ze starého re-

lárka a podobně. Nemáte-li ani to, musíte sáhnout k obyčejnému černému plechu. Takovou kotvičku musíme před zamontováním žehat asi dvě hodiny v neutrálním prostředí.

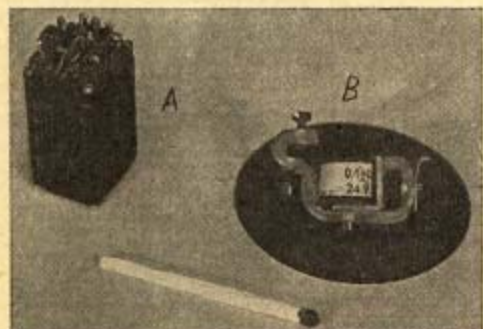
Po zhotovení kotvičky nanášíme na jeden její konec kousek stříbrného drátu a opílujeme jej do tvaru malých destiček, na druhý konec přilepujeme kousek žiletky silné 0,08 mm. Zhotovíme také úhelníček – det. 6 a opatrně k němu připájíme kotvičku.

Na konec šroubku – det. 3 připájíme kousky stříbra a spilujeme je podle det. A.



Obr. 2. (A, B). Vlevo je výprodejni relé s otočnou cívkou (A), vpravo malé neutrální relé (B) podle výkresu 1. Vpředu je zápalka pro porovnání rozměrů.

Obr. 3. Terčová návěst, vlevo celá, uprostřed vymontovaná s krytu, vpravo samotná cívečka.



Nyní smontujeme celé relé. Předpětí kotvičky nařídíme opatrným přitisknutím úhelníčku – det. 6. Potom nařídíme kontakty tak, aby se kotvička nemohla dotknouti železného jádra cívky, ale aby byla co nejbližší. Druhý kontakt nařídíme tak, aby se kotvička mohla pohybovat tak asi o 0,1 mm. Tím je relé pro náš účel dostatečně seřizeno. Kontakty zajistíme protismotáčkovou a všechny šroubky zaklepeme lakem proti uvolnění.

Je-li relé dobře nařizeno, přitahuje společně na jednu plochu baterii, což představuje proud asi 2 mA.

Relé teď můžeme zamontovat do přijímače, zapojit přívody a zdroje a sledovat činnost relé při práci s vysílacem. K tomu účelu si upravíme pomocný obvod se žárovkou a baterií v sérii s kontakty relé.

Přijímač, pokud bude v klidu, bude pravděpodobně pracovat dobře. Potom zkoušíme různé poklepy a údery a přijímačem, jak když přijímač pracuje se signálem, tak bez něho. Přitýkáním úhelníčku 6 nastavíme relé tak, aby v obou těchto funkčních polohách odsakovalo relativně stejně. Nebojte se toho odsakování, je k tomu zapotřebí velmi silných nárazů. Dbejte přitom na to, aby se nepoškodila některá elektronika nebo pod. Touto zkouškou je přijímač připraven pro použití v modelu. (Pokračování)



Vojáci-modeláři!

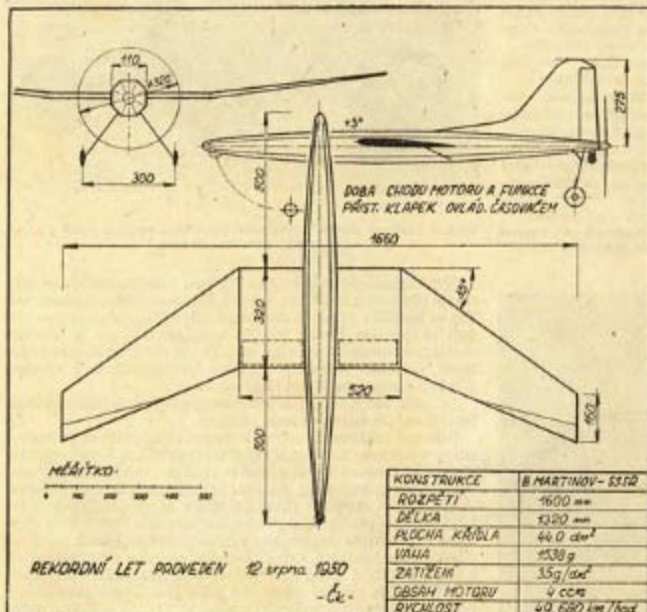
Při nástupu vojenské zahradní služby, která je nejvyšší etí každého zdravého občana naší lidové demokratické republiky, jsme postavili před problém, co udělat s našimi modelářskými činnostmi. Máme nechati doma složené modely a čekat, až se vrátíme z vojny? Spojit se s tím, že si přečteme v časopise, jak létají druzí? Myslíme, že to by nebylo správné.

Soudruzi, co děláte v masové činnosti? Máte u vašeho útvaru leteckomodelářský kroužek? My jsme si jej založili. Přivezl jsem z domova potřebný materiál a bednu nářadí a „vytělíme“. Materiál si platí každý sám. Dobré modely můžeme odprodat a tak získat peníze, potřebné pro stavbu dalších modelů. Tím si ujistíme vývoj naší modelářské práce.

* * *

UČÍME SE OD SOVĚTSKÝCH MODELÁŘŮ

Skutečnost, že Sovětský svaz má dnes nejrychlejší letadla na světě, není jen dílem několika vynikajících konstruktérů letadel, ale výsledkem usilovné práce širokých kolektivů leteckých pracovníků všech oborů letectví. Tato práce začíná již v leteckém modelářství, kde nepřevládají největší doklady, ale 3/4 všech mezinárodních rekordů, které drží sovětské modeláři. A jsou to právě speciální kategorie, kde k dosažení vrcholných rekordů museli sovětské modeláři dlouho pracovat, odstraňovat nejrůznější překážky a často teprve hlad cestu v konstrukci a technice létání tam, kde nebylo dosud zkoušené. Příkladem takové průkopnické práce je kamokřídlo s mechanickým motorem sovětského modeláře B. Martinova, jehož plán otlakujeme. Tento model drží rychlostní rekord FAI ve své kategorii.



Vojenské modelářské družstvo na zimní soutěži.

Jak jsme začínali? Postavil jsem lodi vlny a gumák. Šel jsem jej vyzkoušet a nájemci o modelářství se hlásili sami. Byli to záložníci. Vyneděl jsem jim způsob stavby trupu a křídla, jak potahovat a lakovat a první modely byly již za tři týdny ve vzduchu. Nyní se připravujeme na stavbu složitějších konstrukcí pro větší modely, které vyžadují kvalitnější provedení. Soudruzi se práce daří. V dílně je každý ve své ruce. Přikládají se stále nové a nové věci.

K čemu tato vše děláme? Kdo je na vojnu, ti, co je masová činnost. Modelářský kroužek plně vyhovuje jejímu požadavku. Abychom zvýšili aktivitu kroužku, provádíme v našem klubu výstavku, kde předvedeme naši práci. Spojíme se s místními modeláři, se školou a se vším obyvatelstvem. Společná výstavka a nedělní propagační lety nám pomohou sblížit mladé s armádou. Můžeme tak přímo působit na řadu chlapců a děvčat, které povole modelářství na pracovišti do leteckých oddílů a na letišti.

Jak naměřit naši další modelářskou činnost? Nešlo by udělat armádní soutěž na principu mistra, krajích a celostátní modelářské soutěže, nebo jako jejich zvlášť? Máme armádní hry ve sportu, šachu a pod. Proč by se nemohli přiklášti o slovo též modeláři? Snad by šla tato myšlenka uskutečnit. Je jen potřeba zvlášť modelářské kroužky, propagovat naši práci při každé příležitosti pomocí rozhlasu, výstavky a co hlavně – počítat pracovat a lézat. Klady výsledek se pak jistě dostaví. Vířím, že se již v létě všichni sejdeme a uskuteční se tak naše první armádní soutěž.

Voj. M. Michal.

Všichni modeláři — sportovci a instruktoři
do řad Svazu pro spolupráci s armádou!

Každý člen Svazarmu čtenářem »Obránce vlasti«

Pracovní vzepětí a gigantické budovatelské síly našeho lidu, budujícího své stavyby socialismu, se neustále rozvíjejí, není-li chráněno spolehlivou lidovou armádou proti jakémukoli záslahu zvenčí, proti jakémukoli vlněnému provokaci. My všichni, kteří tvoříme obrovský tábor míru, jsme vojáky jedné armády, armády míru, jejíž síla záleží na každém z nás. To je stejné každému našemu pracujícímu, především těm, kdo jsou sdruženi v branné masové organizaci — ve Svazu pro spolupráci s armádou.

Svaz pro spolupráci s armádou je dnes již skutečně masovou organizací, rozšiřující se mezi všemi vrstvami našeho obyvatelstva, hlavně mezi pracujícími městy a venkovu. Svazarm vydává pro své členy řadu odborných časopisů, které čtenáři měsíčníku »Letecký modelář« jistě znají a odebírají.

Chcili bychom jim však dnes poradit, aby věnovali svou pozornost především nově ustanovenému čtenářskému orgánu Svazarmu, týdeníku »Obránce vlasti«, který by se měl stát časopisem každého člena Svazarmu.

Proč klade me na tento nový týdeník takový důraz a jaký vlastně program má »Obránce vlasti«?

Je určen všem našim pracujícím vzejlosti, kterým informuje o úkolech a cílech Svazarmu, o životě všech organizací, skupin, sekcí a klubů Svazarmu, vychovává k socialistickému vlastenectví a vysvětluje význam osvobodění si prostředků k obraně země. Na svých stránkách přináší materiál ze zkušeností sovětských dosahovců, jejichž dlouholetá příprava k obraně prvního socialistického státu v jejich branných organizacích je nesmírně cennou pomocí v rozvoji branné výchovy našeho lidu. »Obránce vlasti« přináší reportáže o práci základních organizací Svazarmu, o činnosti družstev, skupin, sekcí a klubů Svazarmu, popularizuje vzorové agitační, cvičitelé, instruktoři a všechny ostatní aktivity Svazarmu, zabývá se podobou prací krajských i okresních výborů Svazarmu, stavem branné výchovy na závoděch a podobně. V ideologických článcích přináší materiál, sloužící k výchově nově, socialistického člověka, jenom využívá orgánkem souvislostí naší socialistické výstavby a jejím branným zajištěním a odpovídá nám na všechny problémy, které »Letecký modelář« pro svou odbornou náplň nemůže při nedostatku místa na svých stránkách řešit.

LETENSKÝ POHÁR 1953

Velká cena ČSR modelů s gumovým motorem

Letos 26. dubna sejdou se již po páté naši „gumoví modeláři“ na velkém klání populárního „Letenského“, to jest na známé soutěži modelů s gumovým motorem, která je i letos Velkou cenou Československa pro tuto kategorii. Tradiční zmkly „Letenského“ bude opět na zbraslavském letišti, kde pořadatelé mohou, mimo jiné výhody, zaručit také dostatečné množství bláta a kde vzhledem k „očekávanému dobrému stavu vody na blízkých českých tocích“ Vltavě a Berounce bude možno létat i v kategorii vodních modelů, která bude letos novinkou.

Modeláři neplavci nemusí se této kategorie bát, neboť dokonalá organizace této soutěže pamatuje i na ně: Na Karlově mostě v Praze bude zřízena pozorovací služba, která každého modeláře- neplavce řádně označeného startovacím číslem vyloví a preparovaného předá do sbírek Ústřední modelářské školy v Liberci.

Tolik pro ty modeláře, kteří již Letenský pohár znají. A nyní něco pro ty, kteří v něm budou letos létat po prvé: Tato dnes velmi oblíbená soutěž vznikla před pěti lety přičleněním členů základní organizace Stavoprojektu v Praze, kteří uspořádáním soutěže chtěli pozvednout u nás tehdy velmi zanedbávanou kategorii modelů s gum. motorem. Po překonání počátečních obtíží, s finanční podporou všech členů základní organizace a s pomocí několika mimopražských modelářů byl uspořádán první ročník.

Soutěž měla dosud dvě kategorie: FAI – jako soutěž celostátní a kategorií se ztíženými podmínkami (Wakefield), která v našich materiálových možnostech klade zvlášť velké požadavky na techniku konstrukce i létání. – Úroveň Letenského poháru, účast soutěžících i dosažené výsledky se rok od roku zlepšují. Loňský ročník, v němž výšinní soutěžící létali výhradně s gumou naší výroby, tedy za stejných podmínek, dokázal, že i za ztížených podmínek se naši „gumáři“ pomalu a jistě blíží mezinárodní úrovni. Srovnáváme-li výsledky zde dosažené s výsledky dosaženými vloni v Polsku a Maďarsku, vidíme, že jsme již schopni soutěžit!

Letos tedy ještě předávajícím pořadatelé do Letenského poháru kategorii modelů vodních, která patří u nás k nejslabším, aby tak



Pěkný soutěžní model s gumovým motorem
Ing. J. Jančířka z Brna.

v duchu zásadního ustanovení propisací pomohli zvyšovat úroveň našeho modelářství. V této nové kategorii bude moci startovat po úpravě kterýkoliv z přihlášených modelů pozemních, ovšem pro takový model bude musit soutěžit předem předem 2 přihlášky.

Tak podobně jako ostatní Velké ceny plní i Letenský pohár dobře svoje poslání a věříme, že letošní ročník bude krásnou předhůdkou našich modelářů všech tří uvedených kategorií. – A nakonec ještě adresa jednoho z členů pořádkácké organizace, kde možno si vyžádat propisace a bližší informace: Jos. Vartecský, Malá Šternberkova 8, Praha VII.
Vý-Krt.

Poznávejme čs. letadla!

Na přání velkého počtu čtenářů pokračujeme v otiskování plánů skutečných letadel čs. výroby. Jejich účelem je jednak blíže seznámení modeláře s naší leteckou technikou, jednak jim umožnit stavbu létajících i nelétajících maket, které jsou důležitou pomůckou při základní letecké přípravě. Rádi bychom otiskování těchto plánů pomohli zejména rozšířit stavbu létajících maket, v nichž ve srovnání s modelářstvím sovětským i s modelářstvím lidové demokratických států musíme hodně dohnět. – Je třeba, aby nám napsali modeláři, kteří se stavbou maket zabývají, je-li úprava našich plánů postačující, a které další typy máme připravit.

SKOLNÍ VĚTROŇ LF 109 – PIONÝR

Plán na maketu na poslední straně tohoto čísla.

Československý dvouosadový větroň Pionýr slouží pro elementární výcvik začátečníků a k přelétání a nácviku nebezpečných letových poloh pokročilejších pilotů.

Pionýr je vzhledem ke svému účelu robustní a účelně konstruace a velmi jednoduchých tvarů.

Trup příhradové konstrukce je svařen s ocelových trubek, potažen plátnem. Kryt kabiny, v níž sedí učitel vzadu poněkud výše než žák, je z plexikla a odklápí se na pravou stranu. Palubní deska je jen jedna vpředu, a jsou na ní rychloměr, variometr, zatáčkoměr, podélný sklonoměr, výškoměr a kompas.

Na spodku trupu vpředu je krátká lyže, odpěrování gumovými křídélky. Za těžištěm letadla je na trubkovém rámu nízkotlaké

odpěrovací kolo. Ostruha je z plochých ocelových pér. Na bocích trupu jsou závěsy pro start navijákem.

Křídlo je obdélníkové s mírným dopředným šípem, na každé polovině podepřeno jednoduchou vzpěrou. Je celodřevěné, jednonosníkové, s náběžnou hranou potaženou překližkou. Celé pak je potaženo plátnem. Křídélka rovněž celodřevěná s plátněným potahem. Brzdící klapy jsou duralové a vysunují se nad i pod křídlo.

Stabilizační plocha je rovněž obdélníková, samonosná, potažená překližkou. Na trup je upevněna třemi závěsy.

Kýlová plocha je rovněž samonosná s trupem. Kostra z ocelových trubek je potažena překližkou.

Směrové a výškové kormidlo je normální konstrukce s přední částí překližkovou a plátněným potahem. Výškové kormidlo je vyváženo staticky, směrové částečně aerodynamicky.

Rízení je dvojité normální pákové. Nožní řízení je přestavitelné na zemi. Přenos pohybu děje se na kormidla lany s kladkami, na křídélka táhly.

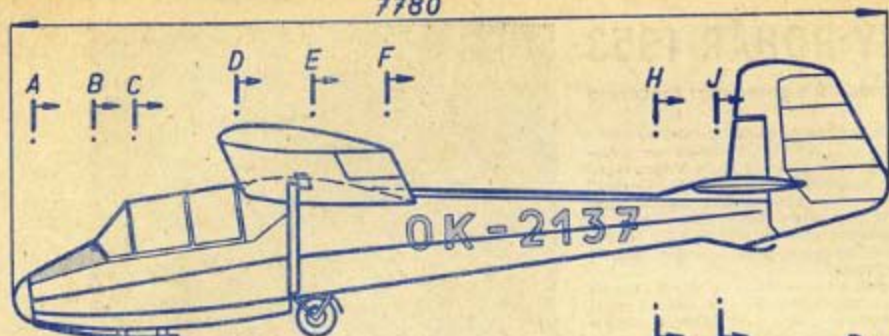
Pionýr je stříkan žlutou barvou, imatrikul. značky černé; horní část trupu před kabinou je matně černá proti oslňování pilota.

Některá data a výkony větroň Pionýr:

rozpětí	13,50 m
délka	7,78 m
výška	1,75 m
nosná plocha	20,2 m ²
váha práz. větroň	230 kg
váha za letu (žák a učitel)	410 kg
klouzavost	1 : 18,7
minimální klesání při	
rychl. 62 km/hod.	1,07 m
max. rychlost ve stěhl. letu 220 km/hod.	
minim. rychlost	52 km/hod.

LETECKÝ MODELÁŘ Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve vydavatelství čs. brněnské moči Naše vojsko, Praha. — Vedoucí redaktor J. J. Smola. Redakce: Praha II, Jungmannova 26, telefon (ústředna Naše vojsko) 22 12 47 a 23 78 46. Redakce pro Slovensko: Bratislava, letišti Dvorní, telefon 338-36. Administrace Praha II, Vladimírova 26, telefon 22 12 47 a 23 76 46. — Cena výtisku 4 Kčs. Předplatné na celý rok (12 čísel) i s poštovním 45 Kčs. Šestý čísel 50 Kčs 44 999. — Tiskárna Naše vojsko. — Dohledání pošt. úřad Praha 6 22. — Toto číslo vyšlo 8. března 1953.

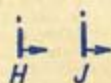
7780



A-A



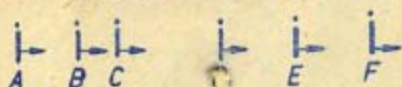
B-B



D-D



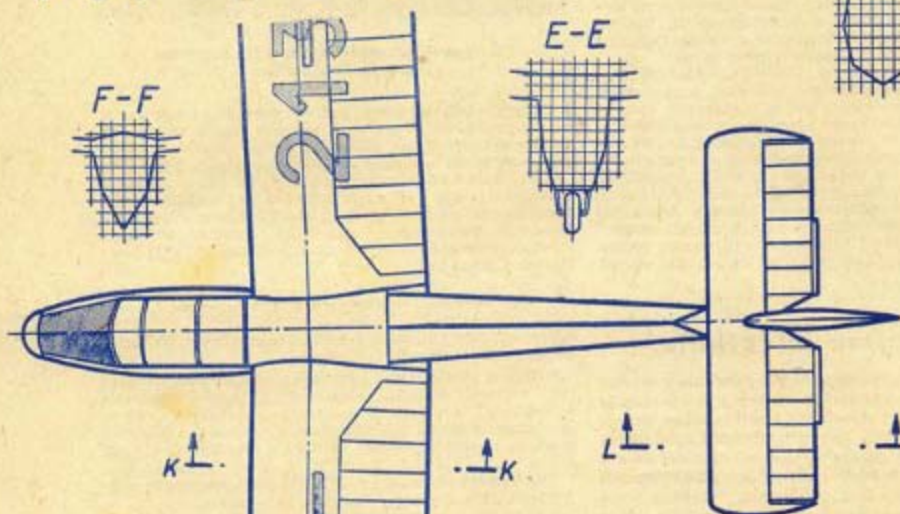
C-C



E-E



F-F



ŠKOLNÍ VĚTROŇ PIONÝR

MĚŘÍTKO 1:50

H-H



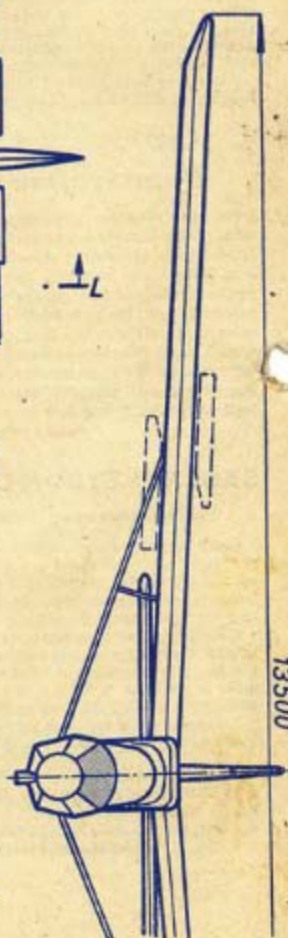
J-J



K-K



L-L



13500