



LETECKÝ MODELÁŘ

4

DUBEN 1953

CENA 4 Kčs

2. Pa'cal



22
J. V. STALIN 21. XII. 1879 — 5. III. 1953

ÚSTŘEDNÍ VÝBOR KOMUNISTICKÉ STRANY SOVĚTSKÉHO SVAZU, RADA MINISTRŮ SSSR A PRESIDIUUM NEJVYŠŠÍHO SOVĚTU SSSR

všem členům strany, všem pracujícím Sovětského svazu

Drazí soudruzi a přátelé!

Ústřední výbor Komunistické strany Sovětského svazu, Rada ministrů SSSR a presidium Nejvyššího sovětu SSSR s pocitem velkého smutku oznamují straně a všem pracujícím Sovětského svazu, že 5. března v 9 hodin 50 minut večer zemřel po těžké nemoci předseda Rady ministrů SSSR a tajemník Ústředního výboru Komunistické strany Sovětského svazu Josef Vissarionovič Stalin.

Přestalo tlouci srdce spolubojovníka a geniálního pokračovatele díla Lenina, moudrého vůdce a učitele Komunistické strany a sovětského lidu, Josefa Vissarionoviče Stalina.

Stalinovo jméno je nekonečně drahé naší straně, sovětskému lidu, pracujícím celého světa. Společně s Leninem založil soudruh Stalin mocnou stranu komunistů, vychoval ji a zocelil; společně s Leninem byl soudruh Stalin inspirátorem a vůdcem Velké říjnové socialistické revoluce, zakladatelem prvního socialistického státu na světě. Pokračuje v nesmrtelném díle Lenina, dovedl soudruh Stalin sovětský lid ke světodějnému vítězství socialismu v naší zemi. Soudruh Stalin dovedl naši zemi k vítězství nad fašismem ve druhé světové válce, což od základu změnilo celou mezinárodní situaci. Soudruh Stalin vyzbrojil stranu a všechny lid velikým a jasným programem budování komunismu v SSSR.

Smrt soudruha Stalina, který věnoval celý svůj život oddané službě velikému dílu komunismu, je nejtěžší ztrátou pro stranu, pro pracující sovětské země a celého světa.

Zpráva o úmrtí soudruha Stalina způsobí hlubokou bolest v srdcích dělníků, kolchozníků, inteligence a všech pracujících naší vlasti, v srdcích vojáků naší chrabré armády a vojenského námořnictva, v srdcích milionů pracujících všech zemí světa.

V těchto těžkých dnech se všechny národy naší země ještě těsněji semknou ve velké bratrské rodině pod osvědčeným vedením Komunistické strany, vytvořené a vychované Leninem a Stalinem.

Sovětský lid má bezmeznou důvěru a je prodchnut vřelou láskou ke své rodné Komunistické straně, protože ví, že nejvyšším zákonem, veškeré činnosti strany je sloužit zájmům lidu.

Dělníci, kolchozníci, sovětská inteligence a všichni pracující naší země se neochvějně řídí politikou, vypracovanou naší stranou, odpovídající životním zájmům pracujících a zaměřenou k dalšímu upevňování moci naší socialistické vlasti. Správnost této politiky Komunistické strany byla vyzkoušena v desetiletích bojů, tato politika dovedla pracující sovětské země k historickým vítězstvím socialismu. Inspirovány touto politikou jdou národy Sovětského svazu pod vedením strany s jistotou vpřed k novým úspěchům budování komunismu v naší zemi.

Pracující naší země vědí, že další zlepšování hmotné úrovně všech vrstev obyvatelstva – dělníků, kolchozníků a inteligence, maximální uspokojování neustále rostoucích hmotných a kulturních potřeb celé společnosti vždy byly a jsou předmětem mimořádné péče Komunistické strany a sovětské vlády.

Sovětský lid ví, že obranyschopnost a moc sovětského státu rostou a upevňují se, že strana všestranně upevňuje Sovětskou armádu, vojenské námořnictvo a bezpečnostní orgány, aby neustále zvyšovala naši připravenost drtivě odrazit každého agresora.

Zahraniční politikou Komunistické strany a vlády Sovětského svazu byla a je neochvějná politika zachování a upevnění míru, boje proti přípravám a rozpoutávání nové války, politika mezinárodní spolupráce a rozvíjení obchodních styků se všemi zeměmi.

Národy Sovětského svazu, věrný praporu proletářského internacionálního, upevňují a rozvíjejí bratrskou družbu s velikým čínským lidem, s pracujícími všech zemí lidové demokracie a přátelské styky s pracujícími kapitalistických a koloniálních zemí, bojujících za mír, demokracii a socialismus.

Drazí soudruzi a přátelé!

Naše Komunistická strana je mocnou řídicí a vedoucí silou sovětského lidu v boji za vybudování komunismu. Ocelová jednota a jednolitá semknutost řad strany je hlavní podmínkou její síly a moci. Naším úkolem je jako oko v hlavě střežit jednotu strany, vychovávat komunisty jako aktivní politické bojovníky za uskutečnění politiky a usnesení strany, ještě více upevňovat spojení strany se všem pracujícími, s dělníky, s kolchozníky a s inteligencí, protože v tomto nerozborném svazku s lidem je síla a nepřemožitelnost naší strany.

Strana vidí jeden ze svých nejdůležitějších úkolů v tom, aby vychovávala komunisty a všechny pracující v duchu vysoké politické bdělosti, v duchu nesmiřitelnosti a tvrdosti v boji s vnitřními a vnějšími nepřáteli.

Ústřední výbor Komunistické strany Sovětského svazu, Rada ministrů SSSR a presidium Nejvyššího sovětu SSSR se obracejí v těchto těžkých dnech ke straně a lidu a vyjadřují pevné přesvědčení, že se strana a všichni pracující naší vlasti ještě těsněji semknou kolem Ústředního výboru a sovětské vlády, že zmobilisují všechny své síly a tvůrčí energii k velikému dílu budování komunismu v naší zemi.

Nesmrtelné Stalinovo jméno bude navždy žít v srdcích sovětského lidu a všeho pokrokového lidstva.

At žije veliké vítězné učení Marxe, Engelse, Lenina a Stalina!

At žije naše mohutná socialistická vlast!

At žije náš hrdinný sovětský lid!

At žije veliká Komunistická strana Sovětského svazu!

ÚSTŘEDNÍ VÝBOR KOMUNISTICKÉ STRANY SOVĚTSKÉHO SVAZU

RADA MINISTRŮ SSSR

PRESIDIUM NEJVYŠŠÍHO SOVĚTU SSSR

Josef Vissarionovič Stalin – tvůrce sovětského letectva

Přes velké úspěchy, jichž sovětské letectvo dosáhlo v prvních letech po revoluci, zůstávalo přece jenom ještě slabé. Sovětský svaz neměl silný a vyvinutý letecký průmysl, neměl dost letadel, ani pilotů, inženýrů a konstruktérů.

Aby byla zajištěna hospodářská samostatnost a posílena obranyschopnost země, bylo třeba změnit Sovětský svaz ze zemědělské země v zemi průmyslovou. Jen na tomto základě bylo možné odstranit zaostalost v průmyslu i v letectví.

Plán první stalinské pětiletky stanovil vybudování rozsáhlého a mohutného leteckého průmyslu.

Dne 7. ledna 1933 řekl J. V. Stalin v projevu, ve kterém hodnotil výsledky první pětiletky: „Neměli jsme letecký průmysl. A nyní jej máme.“ To bylo veliké vítězství Sovětského lidu, byl to triumf socialistického systému hospodaření. Již tehdy vyrostly na místě starých dílen na opravu letadel prvotřídně vybavené letecké závody. Tyto závody vyráběly stále více dokonalejších letadel a motorů sovětské konstrukce. V první pětiletce se zvýšila výroba letadel v Sovětském svazu téměř na trojnásobek.

Vybudováním mohutného sovětského letectva se zabýval trvale osobně J. V. Stalin.

Za dalších stalinových pětiletok se uskutečňoval úkol, který dal J. V. Stalin sovětským letcům a leteckým technikům: Létat výše než ostatní, dále než ostatní a rychleji než ostatní.

Jak je známo, získali před Velikou vlasteneckou válkou sovětské letci 62 mezinárodních rekordů. Inspirátorem průkopníků, kteří těchto rekordů dobyli, byl J. V. Stalin, s jehož jménem létali sovětské piloti na Dálný východ, na Severní točnu a do Spojených států amerických. Sovětské konstruktéry, učenci a letci dostávali od J. V. Stalina vždy přesné, jasné, konkrétní instrukce. Stalin inspiroval konstruktéry nových letounů a motorů stejně jako piloty a učil je houževnatosti a vytrvalosti.

Začátkem června roku 1936 hovořili zkušební pilot Valerij Čkalov a jeho přátelé Bajdukov a Běljakov se Stalinem o možnosti přeletu severního pólu. V tomto rozhovoru prohodil Stalin žertem: „Proč létat na severní pól? Letcům není nic dost strašného, navykli si riskovat. Avšak proč riskovat, když to není zapotřebí.“

Potom již vážně vysvětlil, že podmínky pro létání v oblasti severního pólu jsou dosud jen málo prozkoumány a dodal: „Naš Svaz je velmi rozsáhlý. Létejte nad naším územím. Chcete-li, poradím vám trasu: Moskva–Petrozavodsk na Kamčatce a zpět.“



J. V. Stalin v rozhovoru s V. Čkalovem.

Záhy po tomto rozhovoru se dne 20. června 1936 vypravili Čkalov, Bajdukov a Běljakov na cestu z Moskvy přes Zemi Františka Josefa a Severní Zemi do Petrozavodsku na Kamčatce. Proletěli bez přistání 9374 kilometrů a vydrželi ve vzduchu 56 hodin 20 minut.

Letečtí pracovníci by mohli vyprávět o mnoha jiných případech, kdy Stalin sám dával konstruktérům i letcům naprosto konkrétní

(Dokončení na str. 52 dole)

PROVOLÁNÍ ÚV SVAZARMU K ÚMRTÍ J. V. STALINA

Všem funkcionářům a členům Svazu pro spolupráci s armádou!

Dne 5. března 1953 v 9 hodin 50 minut večer zemřel po těžké chorobě předseda Rady ministrů SSSR, tajemník Ústředního výboru Komunistické strany SSSR, vrchní velitel Ozbrojených sil Sovětského svazu generálissimus Josef Vissarionovič Stalin.

Smrt soudruha Stalina – spolubojovníka a geniálního pokračovatele Leninova díla, moudrého vůdce a učitele pracujících celého světa, je nesmírnou a nejbolestnější ztrátou, která postihla sovětský lid a všechno pokrokové lidstvo.

Jméno soudruha Stalina a jeho nesmrtelné dílo je hluboko zapsáno v srdcích československého pracujícího lidu. Se jménem soudruha Stalina je nedílně spjat vznik samostatného československého státu i národní a sociální osvobození našeho lidu. Se jménem soudruha Stalina je nedílně spjat vznik a neustálé upevňování bojové schopnosti a připravenosti naší nové lidové československé armády i zvyšování branné připravenosti všeho našeho pracujícího lidu.

Soudruh Stalin jasně a jasně ukázal na obrovskou důležitost branné připravenosti lidu a celého zázemí pro obranu socialistické vlasti. Podle učení soudruha Stalina dovedl sovětský lid zvítězit nad všemi vnitřními i vnějšími nepřáteli sovětské země. Podle učení soudruha Stalina učí se i náš pracující lid chránit vymoženosti socialistického budování a aktivně bránit naši vlast a věc světového míru.

Funkcionáři a členové Svazarmu!

Veliká a bolestná je ztráta, která nás postihla úmrtím soudruha Stalina. Je však třeba, ani v této těžké době neztrácet se zřetele veliké úkoly a cíle naší práce. Je třeba, aby všichni funkcionáři i členové vlastenecké organizace mnohonásobili své úsilí při plnění plánu výstavby a upevňování základních organizací Svazarmu, aby se stali předními budovateli a novátory na závodech a ostatních pracovištích socialismu.

Slavná památka soudruha Stalina je pro nás velkým závazkem.

Ukládá nám, abychom v těchto těžkých dnech napjali ještě více své síly ke splnění svých odpovědných úkolů v prohlubování nerozborného svazku našeho lidu a armády.

Ukládá nám, abychom ještě s větším úsilím a houževnatostí plnili všechny své úkoly ve výstavbě vlastenecké branné organizace našeho lidu – Svazu pro spolupráci s armádou.

Ukládá nám, abychom se v těchto smutných dnech ještě pevněji semkli kolem Ústředního výboru naší rodné Komunistické strany Československa a abychom společně se vším pracujícím lidem naší vlasti ještě těsněji se přimkli k Sovětskému svazu, vedoucí síle světové fronty míru.

Ukládá nám, abychom v našich základních organizacích rozšiřovali a upevňovali brannou výchovu všeho našeho lidu a tak zabezpečovali obranu naší země proti všem podněcovatelům nové války.

Věčně živá památka soudruha Stalina je pro nás závazkem, že všechny úkoly, spojené s budováním lidové obrany vlasti, věrně a přesně splníme.

LÉTALI JSME V POLSKU



Všechno přišlo tak náhle, překotně, že jen díky činitelům, kteří uváděli dost pozdní oficiální pozvání Ligy Lotniczej k účasti na zimní soutěži svahových A/2 a mezinárodních závodech U-modelů ve skupinovém létání, můžeme děkovat, že pozvání bylo nejen přijato, ale že bylo též organizačně zvládnuto vše, co bylo nutné k odjezdu.

Schůze modelářské skupiny určila rámcově družstvo i s náhradníky. Bylo nutno vybrat soutěžící, kteří létají obě tyto kategorie, u nás tak málo známé. Byly k dispozici celostátní výsledky, mnoho však nepomohly. „Účkaře“ tímto způsobem nebylo možno vybrat a výsledky celostátní soutěže ve větroních, silně skreslené termikou a vyřazením téměř celého kraje Praha silným deštěm, nezaručovaly pro svahové létání téměř nic. Bylo proto pochybné, zda U-modely vůbec obešleme. Podmínkou bylo létat ve dvou v kruhu, každý účastník 5 km. Na štěstí jsme tuto disciplínu trénovali celé léto a podzim pro náš kladenský závod. Díky tomu a naší tak zvané větroňářské tradici jsme byli určeni čtyři z Kladna: Cimbura, Dvořák, Kratina a já (Čížek). Asi po týdnu dotazů a vyřizování bylo družstvo doplněno soudruhy Gábríšem a Rosou ze Slovenska.

Nastává velký úkol: postavit plný počet modelů, to je dva větroně a upoutaný model pro každého soutěžícího. K tomu podmínka úplně zakrytého motoru a kabiny. Z toho jasně vyplývalo, že to musí být maketa. Rozhodli jsme se s ohledem na výšku motorů a potřebný výkon pro motorky Husička 2,5. Na každém modelu makety bylo přes 70 hodin práce. Dokončujeme týden

před soutěží a pak pilně několik dní za sebou trénujeme na lánenském rybníku. Nakonec jsme s modely spokojeni — všechny „jdou“ v rozmezí 60—70 km/hod. Nejrychlejší je „Bejbina“ (Praga E-114), která je nejmenší a nejlehčí. Jen nahazování motorů trochu zlobí.

Ve větroních jsme na tom nebyli o nic lépe. Každý z nás měl

J. V. Stalin — tvůrce sovětského letectva

(Dokončení ze str. 51)

direktivy o zajištění bezpečnosti letu, o konstrukci letadel a podobně. Po každé, když se mluvilo o nové konstrukci letadla, chtěl Stalin vědět všechno dopodrobna a především se zajímal o to, je-li dostatečně přihlíženo k pohodlí letce a k jeho bezpečí.

Sovětské letci nikdy nezapomenou Stalinova slova, která řekl Valeriji Čkalovovi: „Váš život je nám dražší, než kterýkoliv stroj.“

Jednou si Stalin prohlížel model letadla, které konstruoval známý sovětský letecký konstruktér Iljušin a jako obvykle dal si vše podrobně vyloužit. Když Iljušin skončil, otázel se Stalin: „A jak jste zajistil možnost opustit v případě nutnosti letadlo ve vzduchu?“

Iljušin podal vysvětlení o bezpečnostních opatřeních a Stalin podotkl, že ze zadní kabiny je třeba zajistit rychlejší výstup v případě nebezpečí. Navrhl, aby byl proto zvětšen otvor v podlaze kabiny.

Jasný příklad, který svědčí o pozornosti vůči lidem, uvádí ve své knize jeden z nejlepších leteckých konstruktérů Alexandr Ja-

kovlev: Jednou časně ráno byl Jakovlev vyzván, aby okamžitě telefonoval Stalinovi.

Když Jakovlev zavolal, řekl mu Stalin: „Mám zde před sebou seznam našich konstruktérů, kteří jsou navrženi k vyznamenání řády. Zdá se, že jste zapomněli na piloty.“

I za Veliké vlastenecké války pociťovali sovětské letci neustálou podporu a péči bolševické strany a J. V. Stalina osobně. Na frontu odcházely prvotřídní stíhačky i bombardovací letadla, vybavená nejmodernějšími zbraněmi, přístroji a dorozumívacími i aparaturami. Místo kulometů se v letadlech objevila děla, zařízení k odpalování reaktivních střel, nové měřicí přístroje a podobně. Pro pohodlí posádek byly zavedeny přístroje, které usnadňovaly řízení letadla v mlze a v noci.

SSSR je letecká velmoc. Síly válečného letectva Sovětského svazu vzrostly a upevnily se, vzrostlo a upevnilo se i civilní letectvo a vyrostl i letecký průmysl. Rovněž kádry leteckých konstruktérů, pilotů a jiného leteckého personálu vyspěly a zdokonalily se.

Zásluha o to všechno náleží vedle Komunistické strany Sovětského svazu i vlády Sovětského svazu také osobně J. V. Stalinovi, budovateli mohutného letectva socialistické země.

Sovětský lid právem nazývá s největší láskou a hrdostí své letectvo letectvem stalinským a sovětské letce Stalinovými sokoly.

jednu A-dvojku, druhou musel postavit. Času je zoufale málo. Sedám doma k prknu a za dva dny rozdávám ostatním plánek nového typu „Neptun“. Všichni rychle staví a týden před odjezdem jde do vzduchu první model, v dalším týdnu ostatní. Přesto, že větroně jsou určeny na svahové létání, můžeme je zalétávat jen na šňůře a učíme modely na mírném, táhlém žehrovičském svahu létat rovně. Staré modely tvrdohlavě krouží, měníme V-lomení, seřizujeme směr. Nové „Neptuny“ jdou velmi pěkně, dosahují v přímém letu i 1 min. 50 vt. s 50 m šňůry. Na let bez kroužení je to dobré. Létáme přitom i s větroni, které na soutěž nepojedou, abychom měli srovnání. Braunerova „Kavka“ nás vytrvale prohání (viz plán v tomto čísle - pozn. red.).

Konečně balíme a připravujeme se k odjezdu. V posledních dnech vše rychle ubíhá a ve středu dopoledne jsme všichni ve Smečkách. Odpoledne ve 14,00 hodin se má jet, dosud však není visum. Čekáme na telefonickou zprávu a do určené 16,00 hodiny konečně přišlo zamítnutí. Všichni činitelé, kteří měli s touto věcí tolik starostí a jednání, se však nevzdávají. Vedení Svazarmu obstarává alespoň propustky na tři dny a v 19,00 hodin konečně odjíždíme. Před odjezdem jsme byli všichni oblečeni do vkusných modrých uniforem.

Po cestě nám znovu vyvstává v mysli odpovědnost, která na nás byla vložena vedením Svazarmu a také odpovědnost před všemi našimi modeláři. Jasně si uvědomujeme, že nejde jen o pokud možno největší úspěch v soutěži, ale také o využití propagační pro náš národ a stát.

Nechci vás zdržovat podrobnostmi našeho putování, při němž jsme vystřídalí rychlík za saně, traktor, osobní vlak a opět saně. Konečně ve čtvrtek ve 21. hod. večer jsme v Zakopaném u cíle. Srdečné stisky rukou a přivítání našich polských bratrů. Dlouhé vyptávání, večere a jdeme spát. Litujeme, že jsme neviděli terén a polské soutěžící, kteří tento den létali vylučovací soutěž pro zítřejší svahovou soutěž.

Nazítří v pátek jsme pak konečně létali. Soutěž se konala na svahu zvaném Furmanův vrch, s převýšením asi 200 metrů. Trochu stromů po úbočí, místy asi 30 cm sněhu a vítr, od něhož jsme si nejdříve mnoho slibovali, ale který nám nakonec nejvíce vadil. Foukal nám totiž s pravé strany do zad, což mělo za následek zavíření větší části svahu. I když se nám podařilo modely dobře seřadit do přímého letu, aby se co nejrychleji dostaly z dosahu větrů, často pro silné ssání na závětrné straně svahu se nám nepodařilo dostat je dále od svahu, kde by mohly docílit rozhodného času. Modely byly často doslova přisávány ke svahu, většinou bokem. Čas 71 vteřin, docílený Kratinou, je dlouho zaznamenáván jako nejlepší. Potom nás předstihli dva Poláci.

Jeden z nich je známý Jan Bury z Poznaň. Létá s tak zvanými „tyčkovými typy“ (průřez ale má!).

Potom se kupředu propracovává Cimbura hned s oběma modely a Rosa. Cimbura při slabším větru znovu proráží začarovanou oblast větrů a docílí nejlepšeho času soutěže 2 minuty 7 vteřin. Tím se dostává do čela a Kratina posledním letem dotahuje na třetí místo. I my ostatní se pokoušíme o lepší umístění, ale v boji s větry ve chvílích našich startů nemáme naději. Dvořákův model vyhledává vytrvale koruny stromů, Gábriš, Rosa i já se musíme sklonit před ssáním na závětrné straně. I když jsme bodováni mimo soutěž, máme radost, neboť jako kolektiv jsme nejlepší a mezi bodovanými prvými deseti máme tři místa a celkový počet bodů je větší než Poláků.

Výsledky prvních pěti pro srovnání:

<i>Polsko:</i>		<i>ČSR:</i>	
Bury (Poznaň)	216,8 vt	Cimbura	245,4 vt
Pluta (Krakow)	202,2 vt	Kratina	211,6 vt
Krawczonek (Zielona Góra)	152,9 vt	Rosa	143,1 vt
Jakubowski (Krakow)	148,7 vt	Cimbura	96,5 vt
Klosowski (Lodž)	143,0 vt	Čížek	96,2 vt

V této soutěži větroňů bylo vidět mnoho upravovacích modelů A2 z termických na svahové. Modely byly většinou dobře provedené, často používána balza na přechody a skořepinové trupy a potažení náběžných částí křídla a výškovky. Druhá skupina větroňů byla jednoduchého účelného provedení se znaky práce na poslední chvíli, ale přitom čisté práce. Celkem startovalo v této kategorii 83 soutěžících asi se 120 modely.

Bylo by nevděčné nezmínit se o skupině dobrých lyžařů se známým skokanem Janem Kulou v čele, kteří dopravovali oběť modely zpět na startoviště, někdy ze značné vzdálenosti. Na promrzlé a promočené soutěžící bylo pamatováno teplým mlékem, které každý dostal v libovolném množství.

Večer po soutěži větroňů jeli jsme autobusem do blízkého Poronina, kde je vkusně upravené museum V. I. Lenina. Polský průvodce zde mluvil velmi jasně a srozumitelně, takže i českoslovenští účastníci si z jeho výkladu hodně odnesli.

Další den, v sobotu ráno, odcházíme po snídani seřazení městem na hokejový stadion, kde se koná závod upoutaných modelů. Jsme středem pozornosti na cestě městem i na stadioně. Rychle přípravu - zkouší motory, zkontrolují lanka. Zatím co skupina dvou polských závodníků zahajuje závod, obhlížíme konkurenci. Vidíme dobře propracované makety polského Žaka, RWD i Raty. Motorky jsou většinou polské SIM s velkým zdvihem a menším vrtáním. Natáčí se vesměs doleva, což je vhodné pro létání v kruhu proti směru hodinových ručiček.

Konečně startujeme! Naši polští předchůdci nedolétali pro silný vítr, poměrně slabý výkon motorků a také proto, že jim dělalo

Pěkně propracovaná maketa s motorem SIM 2 ccm z Poznaň.



Maketa polského letounu RWD postavená varšavskými modeláři.





Čs. modeláři Cimbura a Kratina se svými vítěznými větroni v Polsku.

trochu potíže létání ve dvou. Jako první čs. družstvo nastupuje Dvořák a já. Rozestavujeme se, mechanici plní nádrže, rychle nahazujeme. Můj motor se rozbíhá za malou chvilku, motor v Dvořákově Bejbíně jako naschvál truceje. Konečně startuji — nemožu již déle na Dvořáka čekat a zahřívát zbytečně motor, který má před sebou trať 5 km. Krátký rozjezd a již kolo za kolem obléhá můj model kruh. Asi po desátém kole se ke mně připojuje Dvořáková Bejbinka. Jde to hezky ostře, někdy se stěží držíme na slamené rohoži, položené na ledu ve středu kluziště. Střídavě se předlétáváme — oba modely jsou asi stejně rychlé.

Tak se střídají lety s mezipřistáními na doplnění paliva a když mi časoměřiči ukazují, že mám odlétáno (80 kol) nechci tomu věřit. Také soudruh Dvořák dolétal úspěšně. Naše družstvo je první, které prolétlo celou trať.

Naše druhé družstvo — Kratina a Cimbura — nemělo úspěch a bylo pro opakovanou nehodu vyřazeno. Škoda, neboť jak bylo v dalším létání vidět, bylo by to velmi pravděpodobně pro nás druhé místo vzhledem k tomu, že jsme všichni dobře ovládali techniku létání i provozu motorů. Také naši mechanici J. Gábriš a P. Rosa, ač s námi nikdy netrénovali, pomáhali nám velmi dobře a tvořili s družstvy jednotlý celek.

Večer po závodě upoutaných modelů je beseda s polskými přáteli. Je mnoho dotazů o způsobu školení, o modelářských výkonnostních zkouškách, o motorech, o materiálu, o výkonech a mnoho jiného. Velkou pozornost budí výkony J. Gábriše s pokojovými modely — což teprve když nám sdělili modeláři z Wrocławu, že mohou létat v kryté hale s výškou kolem 50 m — to bylo pro nás silné!

Poslední den — neděle. Náš vedoucí V. Mariánek jde dohlédnout na dolétávání zbytku soutěže na stadioně, družstvo se účastní vyjíždky na Kasprowy wjerch lanovkou. Nežijí společně s Ligy Lotniczej jsou velmi srdeční a dovedou nám připravit skutečně příjemné prostředí. S radostí zjišťujeme, že o našem letectví mají velmi dobré mínění, především zásluhou našich motorových letadel, kterých hojně používají. V poledne se vracíme, když jsme předtím ještě shlédli závody ve skoku na lyžích, při nichž jsme měli příležitost vidět známého závodníka Maruszaka.

Odpovědně je na stadioně předváděni upoutaných modelů pro obecnost. Naše družstvo nastupuje mezi programem, zdraví obecnost a v zápětí létá současně se třemi modely. Všechny dosahují rychlosti 60 až 70 km/hod. a přes dosti silný vítr předvádíme pěkné skupinové létání. Na zakončení našeho předváděcího létání opět nastupujeme, zdravíme Ligu Lotniczu za mohutného „hurá“ obecnosti i polských modelářů. Vědomí dobře vykonané propagace si ceníme více, než naše rozhodné vítězství v předcházejících dnech.

V neděli večer je zakončení soutěže s rozdělením cen. Soudruzi Koneczny a kpt. Chojcan hodnotí celou soutěž a zejména oceňují vysokou úroveň čs. modelářství a zdůrazňují kolektivní spolupráci čs. družstva, které dávají polským modelářům za příklad.

Za nás děkuje vedoucí soudruh Mariánek a zve také polské modeláře na připravovaný mezinárodní závod U-modelů, který bude 26. července v Brně. Čs. družstvo dostalo velké množství hodnotných cen pro kolektiv i jednotlivce. Vyhlášené výsledky nám definitivně potvrzují, že jsme v závodě U-modelů zvítězili značným náskokem před družstvem Varšavy, které je druhé a dalšími polskými družstvy.

Závěrem nastupuje celé čs. družstvo na podium, ještě diskuse a pak již srdečné rozloučení a odjezd.

Cesta zpět byla ještě svízelnější než do Polska — trvala od neděle večer do úterý ráno. Vrátili jsme se všichni zcela vyčerpaní, ale s hřejivým vědomím, že přes krátkost času na přípravu, přes neobvyklou svahovou soutěž i létání ve skupině a přes všechny ostatní potíže jsme dokázali zvítězit a hlavně — dobře propagovat náš lidově demokratický stát při tomto prvním poválečném zájezdu modelářů za hranice.

Návštěva našich modelářů v Polsku byla zcela v duchu upřímného československo-polského přátelství.

Je tomu šest let od podpisu smlouvy o přátelství a vzájemné pomoci mezi Československem a Polskem. To byl první akt toho druhu v historii obou našich národů, uskutečnitelný jen díky vládě pracujícího lidu v Československu a Polsku.

Na poli letectví rozvíjí se mezi Československem a Polskem upřímná spolupráce. U nás i v Polsku budujeme lidové letectví podle vzoru Sovětského svazu. Vyměňujeme si navzájem své zkušenosti a budeme tyto přátelské styky stále více prohlubovat.

Cíl obou našich národů je společný: vybudovat ve své zemi socialismus a ze všech sil pomáhat k upevnění světového tábora míru!

R. Čížek.

Soudruzi,

stále více se objevují v Leteckém modeláři články o práci modelářských kroužků, které si navzájem sdělují své zkušenosti. I my, vsetínští modeláři, chtěli bychom vám napsat o práci modelářských kroužků a našeho závodního družstva.

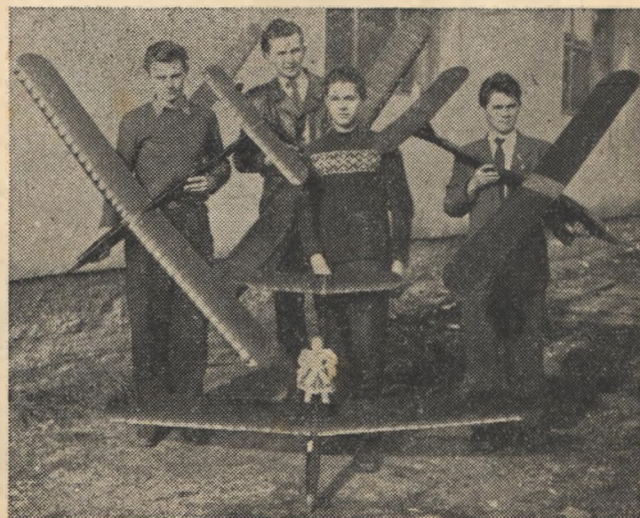
Na naší škole byl založen modelářský kroužek začátkem školního roku 1951/52. Nebyl dostatek instruktorů a zkušeností. Nebyla místnost, kde bychom mohli pracovat. Obtíže jsme překonali a již roku 1952 zúčastnili jsme se Velké zimní soutěže v Gottwaldově. Ve velké konkurenci s nedostatkem zkušeností umístili jsme se na 5. místě z padesáti zúčastněných družstev. Tak vzniklo naše závodní družstvo.

Dnes máme na škole již tři školené instruktory I. třídy a dostatek zkušeností. Pod vedením instruktorů pracují na škole tři modelářské kroužky na modelářském výcviku I. stupně. Nejlepší členové kroužků byli vybráni na plachtařský výcvik. Modelářské družstvo má za sebou mnoho soutěží, na nichž se umístilo mezi prvními.

Nespecializujeme se jen na větroráž, ale pracujeme také v kategorii samokřídél a upoutaných modelů. Postavili jsme vlastní konstrukci akrobata, s kterým dosahujeme pěkných výsledků. V brzké době bude létat i náš tryskový model. Nezástáváme však spokojeni se svými dosavadními úspěchy, ale po vzoru našich předních a sovětských modelářů chceme jít stále kupředu, aby se stalo skutkem heslo K. E. Voronilova:

„Ani jeden závod, ani jedna továrna bez plachtařského kroužku; ani jedna škola, ani jeden oddíl Pionýra bez modelářského kroužku!“

Modeláři Svazarmu VPS Vsetín.



»KAVKA«

Soutěžní větroň A 2

(Plán na stranách 56-57).

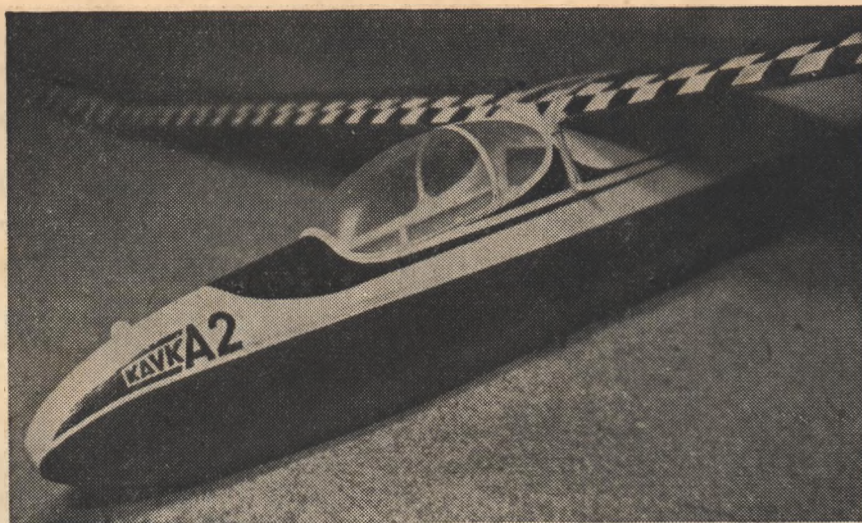
★ ★

Vyloučím-li hned v úvodu ono půvabné slovo thermika, pak je jisté, že modely kategorie A2 nemohou z pochopitelných důvodů (menší hloubka křídla – méně účinné obtékání atd.) konkurovat větším modelům. To snad byly jediné věčné připomínky zkušených modelářů při zavádění této kategorie do československého modelářství. Důležité je, že bylo této okolnosti dbáno ve většině soutěží, kde byla kategorie A2 létána samostatně. Dnes je všeobecně jasné, že tato akce měla úspěch právě tam, kam byla namířena, totiž v modelářském dorostu, a splnila tak jistě svůj účel. O tom svědčí již celá řada výkonů modelů a výsledků vysoké úrovně – viz první veliký a krásný zahraniční úspěch československých modelářů v Polsku.

Jedno tu ale není ještě docela v pořádku. Jestliže nejlepším ukazatelem dobré práce a odměnou mladého modeláře je právě výkon a umístění v soutěži, měli bychom alespoň v popisech nových modelů s těmi výkony méně plýtvat. Poslouží to dobré věci daleko více, než na příklad „standardní“ výkony 2-5 a dokonce 15-35 minut u popisu jinak bezpochyby dobrého modelu Žralok v Leteckém modeláři číslo 1. Jak se zklame nadšený chlapec, který se s chutí a poctivým úsilím pustí do stavby modelu v očekávání takových výkonů, nebude-li mu štěstěna „Thermika“ nakloněna právě tak příznivě jako původnímu konstruktérovi.

Dokud tedy nebude více takových „neutrálních“ soutěží gottwaldovských nebo žehrovických s větším počtem startů a s omezenou dobou měření letu, případně i s logaritmickým bodováním uznaných letů od 60 vteřin do 5 minut, bude dobré zachovat více sebekritiky při popisu vlastností nového modelu. Jisté už mnozí zkusili provést a změřit za podzimního soumraku nebo v zimě aspoň 10 startů, a jestliže se takto docílí průměrného času 2 minuty nebo dokonce víc, pak myslím, že lze takový model A2 označit již za velmi výkonný.

Na modelářském kladensku a žehrovicku rozvinuli jsme již začátkem loňského roku



akci pro stavbu několika typů kategorie A2 jak mezi dorostem, tak i seniory. Porovnávali jsme v neutrálním počasí vlivy profilů, štíhlosti, tvarů nosných ploch a úhlů seřízení, které lze s dobře nacvičenou startovací technikou a pečlivým seřízením modelu pokládat za hlavní činitele dobrých výkonů. Chci jako člen kladenského kolektivu přispět svou troškou do mlýna modelem „Kavka“, který je dílčím výsledkem naší kolektivní spolupráce a který byl po mnoha úpravách (jsou znát i na vyšší váze – 14 g/dm³) důkladně zalétán teprve v zimě 1953.

Hlavní znaky

Klenutý profil křídla, odvozený z profilů MVA 301 a MVA 123 dovoluje ještě běžné uspořádání nosníků a vestavění jednoduché skřínky pro zasunutí spojníků (výklízků) a dává modelu se sníženým profilem Clark Y (75%) na výškovce velmi dobré letové vlastnosti. Nosné plochy mají eliptické zakončení s dvojitým lomením na křídle 5°, 12° a 13° na výškovce s možností dalšího snížení při létání v termice. Štíhlý a účelně aerodynamicky řešený trup má před těžištěm malou boční plochu, při čemž kabina umožňuje výhodné vyšší uložení křidel. Za křídly přechází trup do menšího a jednoduchého průřezu a je stavěbně jednoduchý, lehký a pevný. Model je vybaven determalisátorem, vychylovacím směru na obě strany po vypnutí šňůry a některými doplňky z vlastní zkušenosti,

uvedenými v detailech plánu. Kabina je lisována způsobem, který jsem popisoval v Leteckém modeláři č. 7 ročník 1952.

Poznámky k plánu

Křídlo: dvoudílné, lomení 5° a 12°, profil vlastní, kříženo na konci geometricky a aerodynamicky. Hlavní nosník ze dvou 3 × 5 nad sebou, pomocný 3 × 5, náběžná hrana 4 × 4 na koso, odtoková hrana 2,5 × 10, žebra a půlžebra z překližky 0,8, středních 6 žeber 1,2, střed křídla vyztužen překližkou 0,6 mm.

Výškovka: dvoudílná, lomení 13°, 75%, profil Clark Y, náběžná hrana 5 × 3, nosník ze dvou 2 × 3 nad sebou, odtoková hrana 2,5 × 10, profil vytvořen naklíněním podélníků 3 × 1,5, střední naklíněná žebra z překližky 1 mm.

Trup: 2 hlavní boční podélníky a spodní 3 × 5, horní 3 × 3, v přední části trupu pomocné podélníky 3 × 3. Trup je v označených částech (šrafováno) vyztužen překližkou 0,6 mm. Hlavice ze tří sklížených lipových desek.

Směrovka: je součástí trupu se zaoblením z bambusu 3 × 3 a podélníky 3 × 1,5, staven vyřiznut dvojmo z překližky 1,5, klapka směrovky dvojmo z překližky 1 mm, vše sklíženo k sobě s plátěnou vložkou.

Detaily

A = spolehlivý uzávěr hlavice šroubem, který má místo hlavy vypilované křídélko pro šroubování rukou bez nářadí. Otvor v hlavici vyvrtán jen asi o půl mm menší, než průměr šroubu, závit se do dřeva vytlačí vlastním šroubem.

B = přechod trupu od kabiny na křídlo jen ze dvou částí: lipová výplň, naklíněná na trupu a druhá výplň, naklíněná na pomocné žebro, vetknuté mezi křídla. Přechod dovoluje při nárazu sklouznout křídla vpřed, aniž by se trup poškodil.

C = přední vypínací část pro vychylování směru je kulisa z duralového plechu, pojíždějící ve výřezech dvou přepážek trupu a vyřiznutých šterbinách v překližkovém potahu nad startovací háčky. Rozteč posuvu je dána šířkou těchto šterbin nad háčky. Táhlo z nosníku 3 × 3 je zavěšeno háčkem na kulisu a v zadním konci má navázan drát ve tvaru T s očky, vychylujícími z potahu směrovky. Tah na klapku je dále přenášen krátkým drátěným táhlem na ramínko z duralového slabého plechu, připevněné na otočné klapce směrovky.

(Dokončení na str. 62)

Modelářská skupina ÚV Svazarmu oznamuje:

● Makety U-modely se budou hodnotit v letošní celostátní modelářské soutěži (SK a SR) s konečnou platností takto:

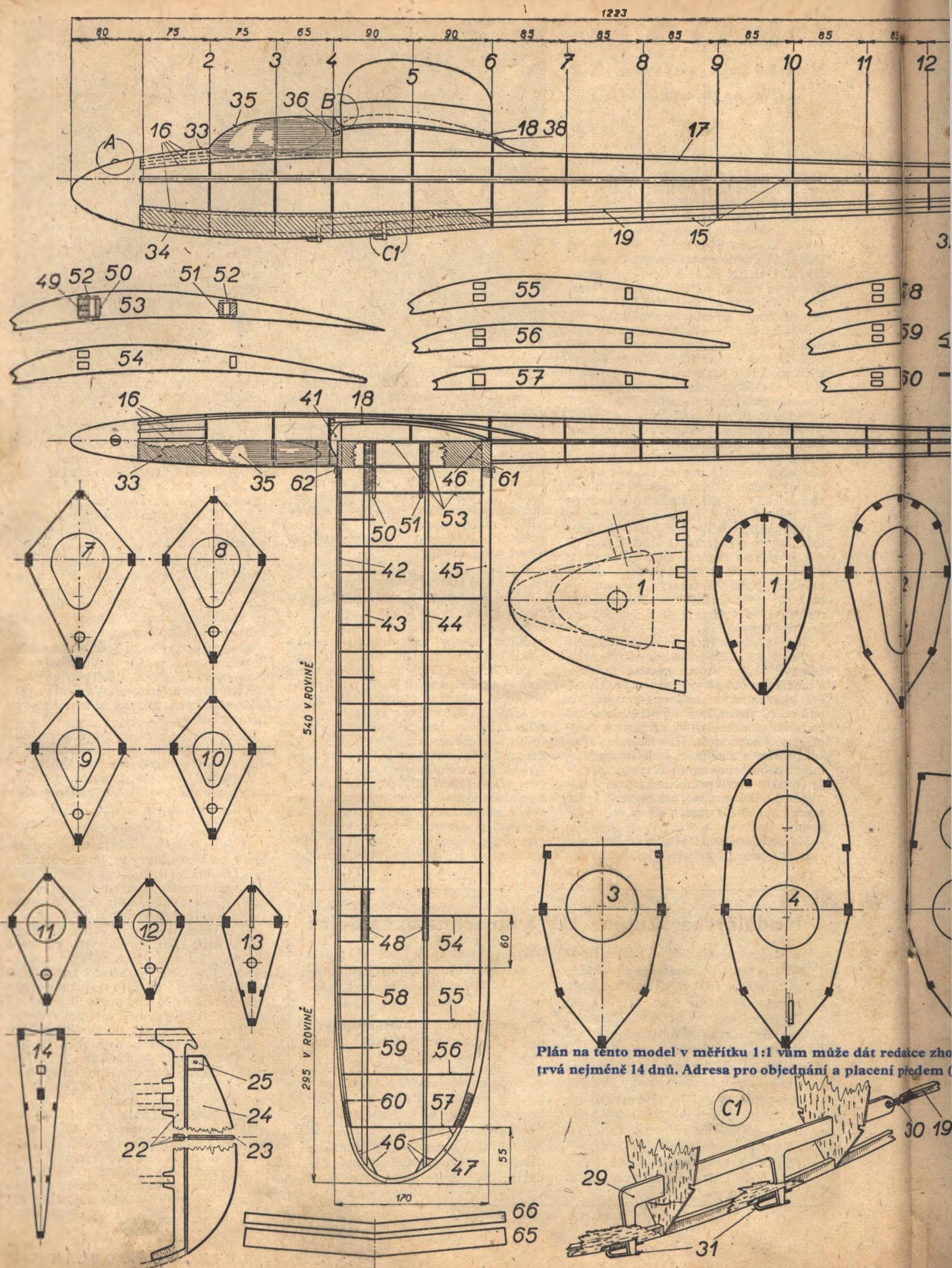
Junioři létají trať 500 m dlouhou, senioři trať 1.000 m dlouhou.

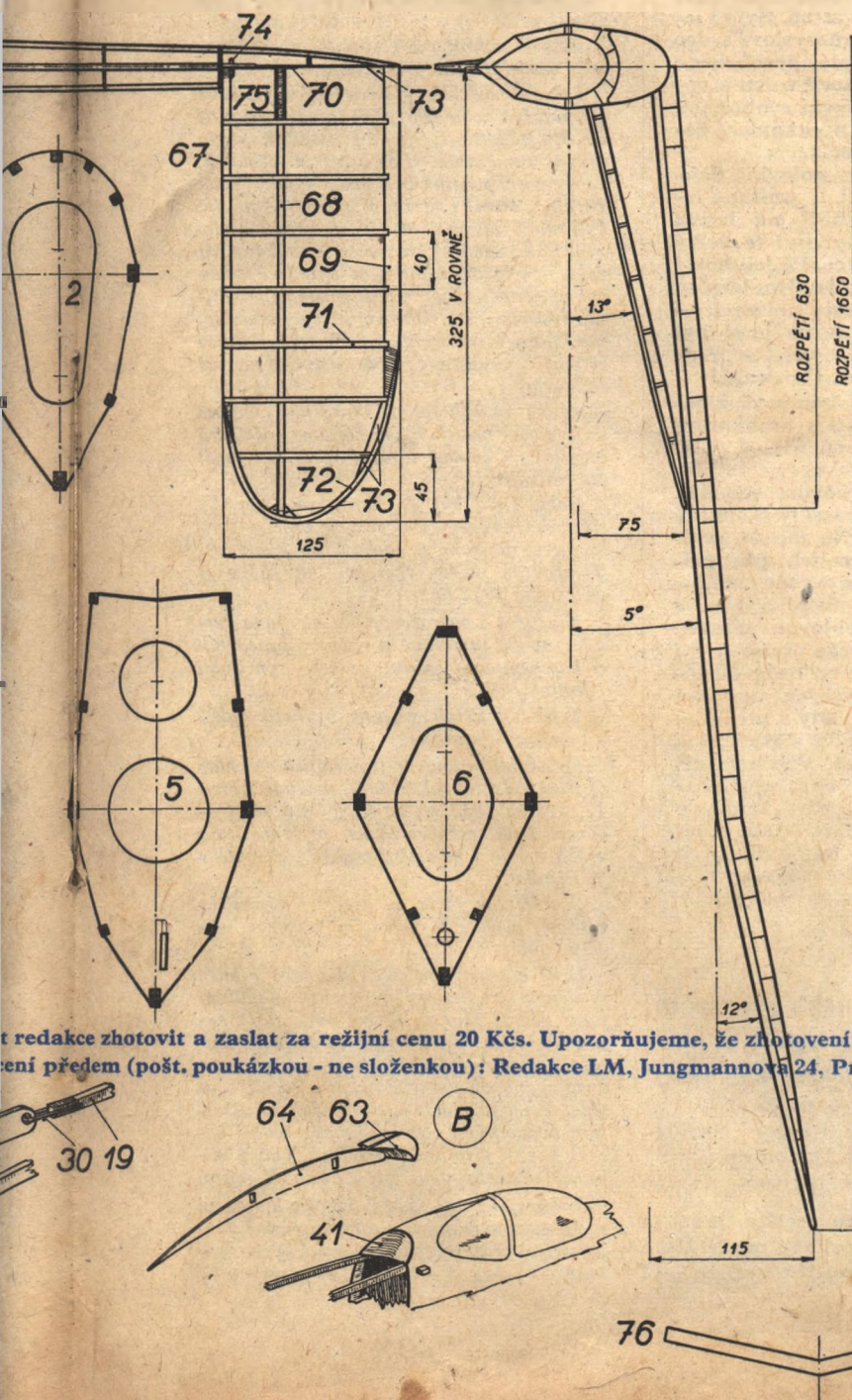
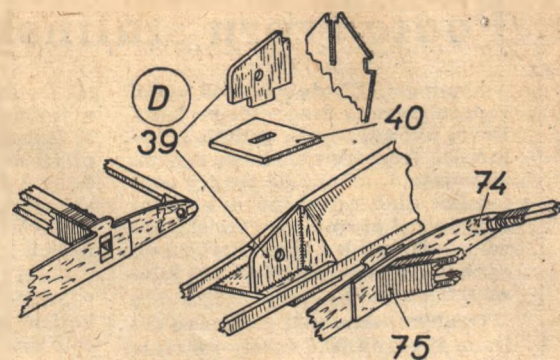
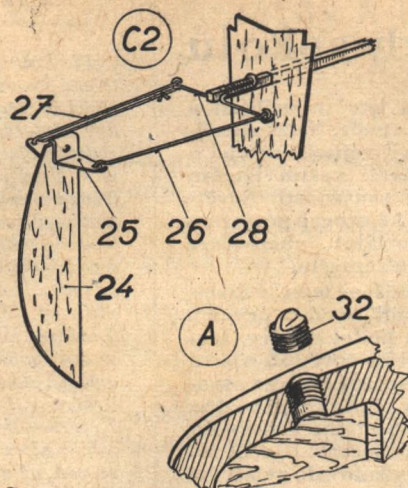
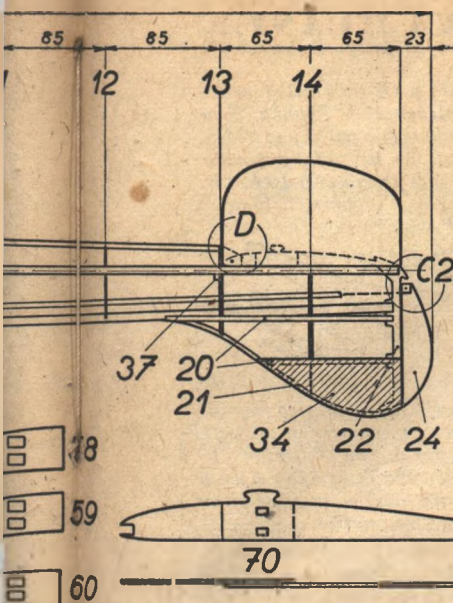
Boduje se: 1 km/hod. rychlosti = 1 bod, dále přesnost provedení modelu podle skutečného letadla (předlohy) a pečlivost vypracování makety. Podrobnosti tohoto hodnocení vzhledu najdete v článku „Vzor pravidel pro bodování soutěží maket upoutaných modelů“ v 1. čísle LM roč. 1952, strana 3.

Makety mají společnou kategorii – nerozhoduje obsah ani druh motoru – dělí se jen na juniory a seniory.

Tiskopisy pro bodování krajských soutěží obdržíte u letecké sekce svého KV Svazarmu.

● Nábor modelářů-chlapců pro letecký průmysl a služby ČSA se končí. Žádáme, aby se nadále hlásila jen děvčata, která se chtějí stát leteckými mechanikami nebo radiomechanikami ČSA. Jiné žádosti nebudou již přijímány.





76	SPOTNIK	1	DURAL	3
75	PŘÍLOŽKA	4	PŘEKLIŽKA	1
74	KOLÍČEK	1	BAMBUS	Ø3
73	VÝKLÍŽEK	10	SMRK	
72	OBLOUK	2	PEDIG	Ø3
71	PROFÍLOVÉ PÁSKY	28	SMRK	15x3
70	STŘEDNÍ ŽEBRO SKUŽENÉ	2	PŘEKLIŽKA	1
69	ODTOKOVÁ HRANA	2	SMRK	2x10
68	HLAVNÍ NOSNÍK	4	SMRK	2x3
67	NABĚŽNÁ HRANA	2	SMRK	3x5
65-66	SPOTNIK	2	DURAL+PŘEKLIŽ.	1+2
64	POMOCNÉ MEZIZEBRO	1	PŘEKLIŽKA	1
63	VÝPLN	1	LIPA-KOREK	
62	HAČEK	4	OCEL.DRÁT	Ø1
61	POTAH HORNÍ A SPODNÍ	4	PŘEKLIŽKA	Ø8
58-60	PÓLŽEBRO	24	PŘEKLIŽKA	Ø8
54-57	ŽEBRO	24	PŘEKLIŽKA	Ø8
53	ZESÍLENÉ ŽEBRO	6	PŘEKLIŽKA	12
52	SPOTOVACÍ PÁSKY	16	PŘEKLIŽKA	12
51	PŘÍLOŽKA POM.NOSNÍKU	2	SMRK	2x5
50	PŘÍLOŽKA HL.NOSNÍKU	2	SMRK	2x8
49	VÝPLŇ V HLAVNÍM NOSNÍKU	2	SMRK	2x5
48	NAKLÍŽEK	8	PŘEKLIŽKA	1
47	OBLOUK	2	PEDIG	Ø4
46	VÝKLÍŽEK	12	SMRK	
45	ODTOKOVÁ HRANA	2	SMRK	25x10
44	POMOCNÝ NOSNÍK	2	SMRK	3x5
43	HLAVNÍ NOSNÍK	4	SMRK	3x5
42	NABĚŽNÁ HRANA	2	SMRK	4x4
41	VÝPLŇ	1	LIPA	
40	OPĚRNÁ DESTIČKA	1	PŘEKLIŽKA	15
39	VODÍČÍ DESTIČKA	1	PŘEKLIŽKA	2
38	HAČEK	1	OCEL.DRÁT	Ø1
37	PŘÍČKA PRO VÝSKOVKU	1	SMRK	3x3
36	PŘÍČKA PRO KŘÍDLA	1	SMRK	3x5
35	KABINA	1	LIS.CELULOID	Ø5
34	SPODNÍ POTAH	2	PŘEKLIŽKA	Ø8
33	HORNÍ POTAH	1	PŘEKLIŽKA	Ø6
32	ZÁVER	1	SROUB ŽELEZ.	Ø8-10
31	START.HAČEK	2	OCEL.DRÁT	Ø2
30	OČKO	1	OCEL.DRÁT	Ø15
29	KULISA	1	DURAL.PLECH	15
28	VIDLICE	1	OCEL.DRÁT	Ø1
27	PĚROVANI	1	GUMA	
26	OVLÁDAČÍ TAHELEK	1	OCEL.DRÁT	Ø0.5
25	ZÁVĚS	1	DURAL.PLECH	Ø5
24	KLAPKA	1	PŘEKLIŽKA	1/2x
23	SPOJENÍ	1	PLÁTNO	
22	STEVEN	1	PŘEKLIŽKA	15/2x
21	OBLOUK	1	BAMBUS	3x3
20	PODĚLNÍK	4	SMRK	3x15
19	TÁHLO	1	SMRK	3x3
18	PODĚLNÍK	2	SMRK	3x3
17	PODĚLNÍK	1	SMRK	3x3
16	PODĚLNÍK	9	SMRK	3x3
15	PODĚLNÍK	3	SMRK	3x5
13-14	PŘEPÁŽKA	2	PŘEKLIŽKA	12
7-12	PŘEPÁŽKA	6	PŘEKLIŽKA	1
2-6	PŘEPÁŽKA	5	PŘEKLIŽKA	12
1	HLAVNÍ	1	LIPA	
POS.	NÁZEV	KUSŮ	MATERIÁL	ROZMĚR

VÝKONNÝ MODEL VĚTRONÉ KATEGORIE A2

»K-A-V-K-A«



KONSTRUKCE: E.BRAUNER

M=2:5
1:1

ROZPĚTÍ	1660 mm
PRŮŘEZ TRUPU	0.58 dm ²
PLOCHA KŘÍDLA	263 "
PLOCHA VÝSK.	72 "

CELK.PLOCHA	33.5 dm ²
MINIMÁLNÍ VAHA	410 g
PROFIL KŘÍDLA	VLASTNÍ
PROFIL VÝSK.	CLARK Y

Podle vzoru stalinských sokolů

V pondělí 23. dubna 1945 vydal generalissimus Stalin tři rozkazy. První byl adresován veliteli 1. běloruské fronty a pravilo se v něm, že vojska 1. běloruské fronty prolomila silně opevněné a hluboce rozvětvené pásmo nepřátelské obrany, zřízené k hájení Berlína od východu a pronikla 60 až 100 kilometrů kupředu...

Druhý rozkaz zněl na jméno velitele 1. ukrajinské fronty maršála Koněva a pochválil vojska 1. ukrajinské fronty, která jako první vnikla z jihu do Berlína.

Konečně třetí rozkaz byl určen veliteli 4. ukrajinské fronty a oznámil, že vojska 4. ukrajinské fronty osvobodila na území Československa město Opavu...

A mezi slavnými sovětskými jednotkami, které jmenoval generalissimus Stalin ve svých historických rozkazech toho dne, byla také 1. čs. smíšená letecká divise v SSSR. Tehdy, koncem dubna byli naši letci po prvé jmenováni v rozkaze soudruha Stalina. Přesným plněním bojových rozkazů, vysokým bojovým uměním a velikou statečností pokračovali českoslovenští letci v SSSR ve skvělých tradicích československých pozemních vojsk v SSSR, která byla již několikrát jmenována v rozkazech generalissima Stalina za vynikající účast v bojích za osvobození sovětských a československých měst a vesnic.

Bojová činnost 1. čs. smíšené letecké divise byla poměrně krátká, ale za to velmi úspěšná. Teprve 3. května 1944 došlo k vytvoření první československé letecké jednotky na území Sovětského svazu. Byla založena 128. čs. samostatná letecká stíhací peruť v SSSR, která byla o několik málo týdnů později přerorganizována na 1. čs. samostatný letecký stíhací pluk v SSSR. A 1. ledna 1945 byla v prostoru Přemýšlu vytvořena 1. čs. smíšená letecká divise z letců bývalého stíhacího pluku, doplněných slovenskými letci-povstanci.

V prostoru Přemýšlu se učili naši letci od stalinských sokolů, jak nejlépe na fašisty ze vzduchu. Sovětská vláda a sovětský lid znovu dokázali, že jsou nejlepšími a neuvěřitelnějšími přáteli naší drahé vlas-

ti. Dali našim letcům nejlepší a nejmodernější stroje. Nejzkušenější frontovní letci, velitelé, střelci a piloti odevzdávali našim letcům bohaté bojové zkušenosti. Sovětské velení se také vzorně postaralo o skvělé materiální zabezpečení našich letců v Přemýšlu.

Letci 1. čs. smíšené letecké divise v SSSR dokázali hned v prvních bojích, že jsou hodni důvěry, kterou jim projevila sovětská vláda. Zúčastnili se úspěšně bojů za osvobození Ostravy. Tehdy zněl rozkaz generalissima Stalina: Osvobodit Ostravu bez poškození! Plnění tohoto rozkazu vyžadovalo zvlášť od letců nejpřesnější provedení každého bojového úkolu. Bylo nutno ovládat dokonale stroj, zavést jej přesně do bojového kruhu, zasahovat přesně každý cíl. A naši letci obstáli u Ostravy čestně. Bylo i jejich zásluhou, že průmyslové srdce naší republiky bylo osvobozeno bez poškození, že hned v den osvobození daly doly první svobodnou těžbu, hutě železo a vítkovické železárně roztočily kola.

A jednoho dne, v polovině dubna, nastoupili letci 1. smíšené letecké divise v SSSR na letiště v prostoru Ostravy. Byl to velký svátek pro naše letce. Přijeli hosté z Moskvy. Odevzdali našim letcům vzácný dar moskevské university – bojovou zástavu. A po prvé byl mezi nimi tehdejší náměstek předsedy vlády Klement Gottwald.

Na slavnosti byl čten rozkaz generalissima Stalina o osvobození Opavy, o vyznamenání letců 1. čs. smíšené letecké divise. Potom přisahal letci na novou zástavu. V jarním slunci se leskly mohutné sovětské letouny. Na těchto skvělých sovětských strojích splní přísahu čestně podle vzoru stalinských sokolů.

Letci přivezli bojovou zástavu 1. čs. smíšené letecké divise se ctí do osvobozené Prahy. Bojovou zástavu, dar moskevských studentů a profesorů zdobí řády a medaile: Řád za svobodu, Řád slovenského národního povstání, Válečný kříž 1939 a Medaile za chrabrost. Zástava je vzorem a závazkem pro mladé letce naší vlasti – učít se od sovětských letců, od stalinských sokolů, bránit a ubránit vlast.

Michal Štemr

17. května bude v Ostravě velká modelářská soutěž – Memoriál J. Pětníka. Soutěžící ze všech krajů naší republiky se sjedou, aby předvedli výsledky své práce v zimním období a aby ještě více utužili přátelské styky mezi členy jednotlivých organizací. Bude to jedna z prvních soutěží v tomto roce – pátém a posledním roce Gottwaldovy pětiletky. Modelářství, jako složka Svazarmu, má dosáhnout ještě většího rozvoje po stránce praktických i theoretických znalostí. Výbornou školou pro to jsou především soutěže. Ostravské soutěže měly vždy dobrou úroveň, až na soutěž loňskou, která se vinou několika jednotlivců nezdařila.



Také letošní první ročník Memoriálu J. Pětníka navazuje na dobrou tradici předělských soutěží. Soutěž je nazvána po zakladateli leteckého modelářství v Ostravě – Janu Pětníkově.

Povíme si krátce o životě tohoto neúnavného modelářského pracovníka:

Letecko-modelářský kroužek v Ostravě byl založen roku 1931. Již předtím stavěli modely jednotlivci, jejichž práce však nebyla nikým usměrněna. Po založení kroužku, ve kterém z počátku byli pouze synové Jana Pětníka, Ivan, Ludvík, Václav a Antonín, byli další členové získáváni předváděním modelů na různých slavnostech, takže za půl roku jich bylo již tolik, že byt J. Pětníka pro ně nestačil. Byla najata místnost pro dílnu. Modelářů stále přibývalo, byly otevřeny nové dílny v Bohumíně a Petřvaldě. Konaly se soutěže a zájezdy, modelářství se utěšeně rozvíjelo.

Avšak nadešel rok 1939 a s ním okupace naší vlasti nacistickými hordami. Veškerá modelářská činnost ustala: modelovali opět jen jednotlivci.

Roku 1943 byl J. Pětník zatčen a vyslýchán Gestapem. Z vězení se vrací s podlomeným zdravím a odchází do výslužby. Je upoután těžkou chorobou na lůžko a 31. srpna 1952 umírá.

Nástupce a pokračovatel v díle Jana Pětníka, stejně neúnavný a obětavý pracovník v leteckém modelářství, je jeho syn Ivan Pětník.

Tolik o J. Pětníkovi, a nyní několik řádků o samostatné soutěži:

Pořadatelem soutěže je Krajský aeroklub Ostrava. Letošní I. ročník se bude konat 17. května 1953 na letišti v Ostravě-Hrabůvce. Další ročníky budou vždy poslední neděli v srpnu na uctění památky zesnulého J. Pětníka.

Soutěžit se bude ve třech kategoriích: vtrouň, modely s gumovým pohonem, modely motorové.

Dílčí kategorie nebudou a soutěž nebude rozdělena na juniory a seniory. Absolutní vítěz obdrží plaketu, která bude stále putovat a vítězi bude propůjčena do příští soutěže. Zároveň obdrží knihu vítězů, ve které bude zaznamenáno jeho jméno a ročník soutěže. Mimo to obdrží ještě věcnou cenu. Dalšími hodnotnými cenami, jejichž soupis obdrží každý přihlášený aeroklub, budou odměnění soutěžící, umístění se až do VI. místa.

Věříme, že tato soutěž přispěje k utužení styků mezi aerokluby, a také k výměně zkušeností a praktických i theoretických znalostí.

Stan. Frydrychovský

MODELÁŘSKÉ POTŘEBY nakoupíte v prodejnách Svazarmu:

pro kraj Pražský, Karlovarský a Pardubický
pro kraj Budějovický, Plzeňský a Jihlavský
pro kraj Liberecký, Ústecký a Královéhradecký
pro kraj Olomoucký, Brněnský a Gottwaldovský
pro kraj Ostravský
pro slovenské kraje

v Praze I, Pařížská ulice 1
v Č. Budějovicích, Biskupská 2
v Liberci, Moskevská ulice 18
v Olomouci, Riegrova ulice 11
v Ostravě I, Dimitrova 30
v Bratislavě, Herľanovo nám. 16

Důrazně upozorňujeme, že veškeré dotazy, týkající se materiálu, je třeba zasílat výhradně jen uvedeným prodejnám. — Dotazy, zasílané modelářské skupině letecké sekce ÚV Svazarmu Smečky 22, Praha II, nebudou vyřizovány!

Cesta maďarských modelárov k úspechu

JOZEF ERTL

Dňa 4. apríla oslavujú maďarskí pracujúci výročie oslobodenia svojej vlasti hrdinskou Sovietskou armádou.

Želáme im pri tejto príležitosti veľa budovateľských úspechov na ich ceste k socializmu.

Našich modelárov zaiste bude zaujímať vývoj maďarského leteckého modelárstva od oslobodenia, ako dosiahli tak vynikajúce úspechy, že sa v tabuľke medzinárodných rekordov zaradili na druhé miesto za sovietskymi modelármi. Popisujeme preto stručný prehľad vývoja maďarského leteckého modelárstva od oslobodenia.

Letecké modelárstvo sa začalo rozvíjať v Maďarsku až po oslobodení hrdinskou Sovietskou armádou. V časoch Horthyovskej reakcie sa venovali leteckému modelárstvu iba synovia bohatých jednotlivcov. Na školách držala v rukách modelárstvo klerikálna reakcia, o čo sa kľčovite pokúšala aj po oslobodení. Po tvrdých a ťažkých bojoch podarilo sa očistiť rady modelárov od nežiadúcich živlov a začalo sa s plánovitou prácou na masovej výstavbe leteckého modelárstva.

Pod vedením strany dosiahlo maďarské modelárstvo vynikajúce úspechy. Poštátnením škôl odobrala sa možnosť zasahovania čiernej reakcie do modelárskych krúžkov a utvorením Sväzu maďarského letectva dostalo sa 95% modelárskych krúžkov pod jednotné vedenie. To znamenalo, že i modelári sa dostali do toho tábora, ktorý vlastnými prostriedkami a v oblasti svojej pôsobnosti buduje socializmus.

Roku 1949 sa počet modelárov v porovnaní s rokom 1944 zdvojnásobil. Táto zmena sa neprejavila len v množstve, ale aj v kvalite. Do radov leteckých modelárov sa dostala mládež, pre ktorú zabezpečilo možnosti učenia a rozvoja ľudovodemokratické zriadenie.

Je veľmi zaujímavé pozrieť sa na dosiahnuté výsledky. Roku 1944 bolo v Maďarsku iba 210 takých modelárov, ktorí dosiahli odznak niektorého stupňa výkonných modelárov. Roku 1949 už 25% modelárov získalo niektorý z výkonných odznakov. Modelári dostali 807 zlatých odznakov prvého stupňa, 148 zlatých odznakov druhého stupňa a 48 zlatých odznakov tretieho stupňa. Na poli národných a medzinárodných rekordov dosiahli ma-

ďarskí modelári tiež obrovské úspechy, keď sa v tabuľke medzinárodných rekordov zaradili na druhé miesto za modelármi Sovietskeho sväzu.

Tieto úspechy dosiahli maďarskí modelári tak, že ako v ostatných odvetviach letectva, i v modelárstve prevzali bohaté skúsenosti a vynikajúcu techniku sovietskych modelárov.

Po založení modelárskych krúžkov po celom území Maďarska boli tieto zabezpečené hneď stavebným materiálom a nástrojmi. Táto skutočnosť podstatne zlepšila prácu v modelárskych krúžkoch, no bolo treba postarať sa aj o zvyšovanie teoretických znalostí modelárov. Preto boli na jar roku 1949 otvorené modelárske školy, kde sa zdokonaľovali inštruktori, aby potom mohli viesť mládež k dosiahnutiu nových úspechov. V školách sa preberali hlavne základy modelárstva, modelársky materiál, nástroje, stavba a zalietanie modelov a otázky usporiadania modelárskych súťaží. Vo zvlášťnej dielni si stavali frekvenciou svoje modely, s ktorými potom na konci školenia usporiadali súťaže. Súčasne sa usporiadala súťaž o najlepšieho časomerača a organizátora súťaží.

Veľký význam týmto školení dosvedčuje tá skutočnosť, že maďarskí modelári dosahujú čoraz väčšie úspechy.

Významnou udalosťou v živote maďar-

ských modelárov boli Prvé medzinárodné modelárske preteky Sovietskeho sväzu a ľudových demokracií, na ktorej sa zúčastnili okrem najlepších modelárov Sovietskeho sväzu, Maďarska, Poľska, Rumunska aj naši modelári. Na krásne vyzdobenom letišti v H. očakávalo modelárov zo spriatelенých štátov naozaj srdečné privítanie. Vedúci sovietskych modelárov shrnul veľký význam pretekov v týchto slovách: „Medzi našimi súťažami a súťažami kapitalistických štátov je veľký rozdiel. Kým tam sa robí všetko v bezhlavej honbe za rekordmi, zatiaľ u nás hlavným cieľom súťaží je, aby sa mladí ľudia navzájom učili a použili skúsenosti ostatných.“

Súťaž trvala dva týždne a potvrdila slova vedúceho sovietskych modelárov. Modelári sa vzájomne učili zo svojich skúseností, hlavne zo skúseností sovietskych modelárov, medzi ktorými bol aj Alexander Anisimov, konštruktér prvého modelu s reakčným pohonom na svete.

Súťaž vyhrali modelári Sovietskeho sväzu. Maďarskí modelári sa iba na tejto súťaži soznámili dokonale s motorčekom na reakčný pohon a odvtedy sa datuje masový rozvoj stavby tohoto druhu modelov lietadiel, ktorý nám dokazuje aj obrázok. Na základe podrobnej štúdie sovietskych motorčekom postavili čepelskí modelári prvé motorčeky a v januári roku 1950 usporiadali prvú súťaž modelov, poháňaných motorčekom na reakčný pohon.

V rámci základných organizácií dávajú sa modelárom všetky možnosti k úspešnej práci. Tu majú k dispozícii okrem modelárskeho materiálu a náradia i bohatú odbornú a politickú literatúru.

Po stránke výchovnej poskytuje veľkú pomoc modelárskym krúžkom Sväz mládeže a Pionierske hnutie. Modelári sú považovaní za budúcich pilotov, leteckých inženierov a konštruktérov. Preto prvoradou snahou inštruktorov je, aby si každý modelár zvyšoval svoje znalosti plánovitou praktickou a teoretickou prácou, aby sa čím lepšie soznámil s teóriou lietania, aby si osvojil bohaté skúsenosti sovietskych modelárov.

V tomto duchu pracujú dnes maďarskí modelári. Modelárstvo prestalo byť samoučelnou babračkou a stalo sa prvou školou budúcich pilotov a leteckých pracovníkov.

Výsledkom starostlivej práce sú dobre lietajúce modely. Tieto modely maďarských pionierov budú zaiste dobre lietať.



O MISTRA SVITAV 1953

Městská organizace Svazarmu – modelářská skupina uspořádá dne 31. V. 1953 II. ročník soutěže a závodu nazvané „O mistra Svitav“. Soutěžít se bude v kategoriích: A - Větroně (FAI, A2). B - Motorové modely - guma (pozemní a vodní). C - Motorové modely s mechan. pohonem (pozemní a vodní). D - U-modely (všechny kategorie) rychlostní. D5 - Slalom U-modelů.

V souvislosti se soutěží hodlá pořádající organizace uskutečnit dne 30. V. 1953 večer „Besedu s nejlepšími čs. modeláři“ (podle počtu došlých přihlášek do stanoveného termínu).

Nocleh a stravování bude zajištěno za mírný poplatek. Bližší informace podá pořádající organizace.



MOTORKY

PRO LETECKÉHO MODELÁŘE PÍŠE ZDENĚK HUSIČKA

Výkony našich modelářů v kategorii volných modelů s výbušným motorkem a mimo užšího kruhu specialistů také v kategorii upoutaných modelů jsou zatím podprůměrné ve srovnání s modeláři sovětskými i s modeláři lidové demokratických států. Chyba je především v tom, že většina modelářů na soutěžích málo ovládá jak techniku létání s modely, tak techniku výbušných motorů. Rozumět modelářským výbušným motorkům znamená vedle důkladného poznání všech částí motoru a jejich funkce, znát správné složení paliv pro jednotlivé typy a pro různé podmínky provozu. Je třeba, aby naši vyspělí modeláři — sportovci více než dosud sdělovali svoje zkušenosti a učili kádry mladých modelářů soutěžit v motorovém modelářství.

Požádali jsme našeho prvního držitele světového rekordu v upoutaných modelech soudruha Zdeňka Husičku, aby nám napsal článek o palivech pro modelářské motorky. Poslal nám obsáhlý text — výsledek dlouhodobé práce a zkušeností, který šel pro nedostatek místa nemůžeme uveřejnit celý. Uveřejníme z něho zatím v několika pokračováních alespoň hlavní praktickou část. Čtenářům, kteří neznají některé dále uváděné pojmy, doporučujeme, aby si je vyhledali v odborné literatuře o motorech, nebo se na ně zeptali Redakce.

Paliva pro samozápalné motorky.

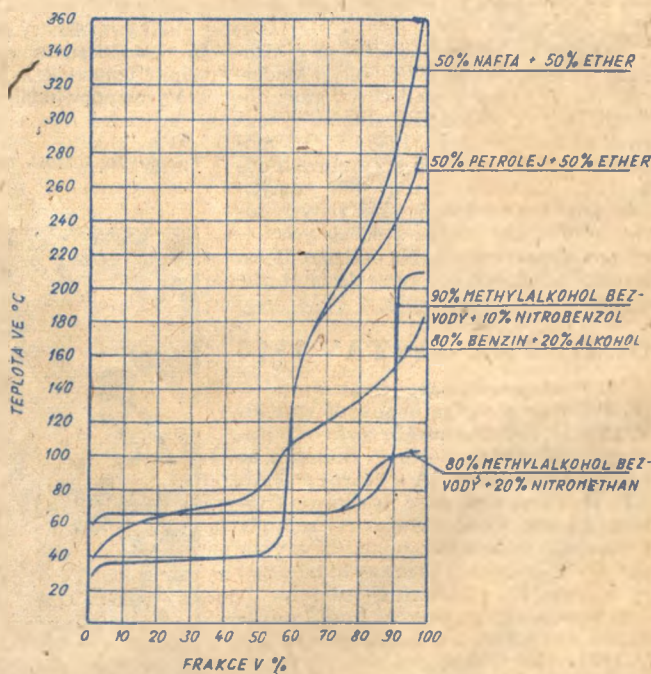
Základní složkou paliv pro samozápalné motorky v současné době je ethylether $C_2H_5 \cdot O \cdot C_2H_5$. Má rozsah výbušnosti v procentech výparů ze vzduchu 1,7 až 48, bod varu $34,6^\circ C$ (dále jen b. v.), bod vzplanutí — 41° až $12^\circ C$, samozápalnou teplotu $178^\circ C$ (dále jen SZT), výhřevnost 7900 kal/kg , výparnost 35° až $39^\circ C$, specifickou váhu $0,730$ až $0,735$ (dále jen h). Denaturovaný ethylether je v drogeriích známý též pod názvem sirný ether. Stejný je též t. zv. lékařský ether, jen s tím rozdílem, že je chemicky čistý a jeho $h = 0,722$ až $0,728$. Tento je stejně vhodný jako palivo a pro vysokootáčkové motorky je dokonce vhodnější. Je však značně dražší než denaturovaný ether. Jiné druhy etherů jako methylether (plyn), amylether, propylether, ethylpropylether nebo aromatické ethery se pro tento účel dají použít jen zřídka.

Ethylether (dále jen ether) nejlépe vyhovuje po těchto stránkách. Pro svůj nízký bod varu a hlavně pro nízkou SZT byl používán jako zápalný činidlo již při zrodu samozápalných motorků asi v roce 1939. Tehdy se stavěly tyto motorky s velkým zdvihem a malým vtátním a etheru se používalo jen 10%, nejvýše 20%. Více ho také nebylo možno použít, jednak proto, že velký zdvih a malé vtátní mají za následek tvoření v kompres. prostoru jader neochlazených stěnami, jednak proto, že první detonační motorky t. zv. „vysokého typu“ měly poměrně nízké otáčky. Hlavní složkou paliv pro tyto motorky nebyl tedy ether, nýbrž petrolej, zvaný též traktorový olej, neb nafta, zvaná též plynový olej. Těchto uhlovodíků se používalo 40 až 60% etheru 10 až 20% a zbytek, t. j. asi 30% minerálních olejů. U samozápalných motorků starších typů také není ani možné použít jiné palivo. Pro motorky, které pracují v mezích 5000 až 6000 ot/min používá se dosud nejběžnější palivo tohoto složení: Ether 34%, petrolej neb nafta 33%

U motorků, které mají mít přes 6000 otáček za minutu, je nutno snižovat v palivu obsah nafty nebo petroleje a u ní: kozdvihových motorků s 10 000 ot/min a výše je pak možno upustit od nafty a petroleje úplně a používat jen směsi etheru a claje.

Abych mohl toto tvrzení odůvodnit, je nutno znát některé fyzikální a chemické vlastnosti petroleje a nafty. Jelikož nafta a petrolej, dále solarový a parafinový olej, kterých se též někdy používá jako paliv a ovšem také i benziny jsou směsí mnoha uhlovodíků, jejichž vzájemný poměr nelze často ani určit, nemají tyto látky žádný chemický vzorec. Jiné důležité hodnoty jsou: Bod varu u nafty a petroleje $180^\circ C$, výparnost u nafty 140° až $380^\circ C$, u petroleje 150° až $280^\circ C$, což u b. v. značí vysoko položenou a strmou destilační křivku. SZT nafty je 350° , petroleje $268^\circ C$, výhřevnost u nafty 9800 až 10 200, u petroleje 10 420 až 11 150 kal/kg, oktanové číslo u nafty 40, u petroleje asi kolem 50, spec. váha u nafty 0,850 až 0,950, u petroleje 0,820. Z toho vidíme, že tyto jsou těžká paliva s velkým obsahem vysokovroucích uhlovodíků. Jsou tedy nesnadno vypařitelná a podle jejich SZT můžeme usoudit, že jejich vznětlivost není právě nejsnadnější a že zvolna hoří. Tyto látky se dobře hodí nejen jako hlavní palivo u motorků od 4000 do 6000 ot/min, ale také jako tlumič detonačních vlastností etheru a proto zaručují těmto malootáčkovým motorkům měkký chod.

U motorků, točících více než 6000 ot/min je změkčovací účinek těchto látek slabší, neboť s rostoucím otáčkami se zkracuje čas, určený pro hoření. Tím je snižována náchylnost etheru k detonacím a jeho hoření je příznivější. U motorků přes 10 000 ot/min a výše je přítomnost těchto změkčujících látek již škodlivá pro výkon motorků a je proto nežádoucí. Jelikož nafta nesnadno splňuje, což je ještě zhoršováno krátkým časem, určeným pro její splnění za těchto vysokých otáček, je nafta zapalována ne jako plyn (což ostatně se neděje u žádného paliva — ani u etheru), ale její pára tvoří kapičky větší, než kdyby bylo dostatek času k jejímu splnění. Říkáme sice, že se palivo u motorku splňuje, ale palivo nikdy není plynem v pravém slova smyslu. Palivo se zde jen vypaří, to je promění se v malé kapičky, sotva mikroskopicky viditelné a tyto se mísí se vzduchem ve výbušnou směs. Taková kapička nafty nebo petroleje musí být před shořením ještě zmenšena a také molekulárně rozbita, aby mohla úplně shořet. Její shořovací proces vyžaduje času od 0,002 do 0,005 v a roste s rostoucím průměrem této kapičky. Uvažme-li, že při 12 000 ot/min motorku trvá celá jedna otáčka jen 0,005 vteřiny, pak celý tento čas sotva stačí na její shoření, tím méně na její splnění. Podle



Obr. 1. Destilační křivky (přibližné) směsí tekutých paliv pro modelářské motorky. Směsi paliv látek s rozdílnou výparností vykazují náhlý vzestupný přechod křivky přibližně v místě stanoveném jejich procentickým obsahem.

mých zkušeností nejvhodnější palivo pro samozápalné motorky s 10 000 ot/min a výše je 70 až 80% etheru a zbytek ricinový olej, nebo směs ricinového a parafinového oleje. Nyní zkouším snižovat SZT etheru přidáním různých nitrolátek. To má ovšem nevýhodu, že většina těchto látek má bod varu kolem 100° C a některé, jako nitrobenzol, až 210° C. Příliš velký rozdíl bodů varu etheru a nitrolátek tvoří destilační křivku jejich směsí s náhlými vzestupnými přechody a tedy směs těžko odpařitelnou. Pocho-pitelně, není-li směs dobře vypařena, nemůže ani dobře hořet. Na obr. č. 1 jsou zakresleny destilační křivky směsí ether + nafta, nebo ether + petrolej, dále směsí 90% bezvodého methylalkoholu + 10% nitrobenzolu. Tyto jasně ukazují, jak po vypaření všeho etheru nebo methylalkoholu musí být náhle zvýšena teplota, aby se vypařovaly i další látky, to je nafta, petrolej nebo nitrobenzol.

Výhodu zde mají nitrity před nitráty, jejichž bod varu je zpravidla nižší. Tak na příklad ethylnitrit čili dusitan ethylnatý $C_2H_5.O.NO$ má bod varu asi kolem 18° C a asi stejně vysokou SZT. Je proto velmi nebezpečný. Do paliva se jej nesmí dát více než 2 až 5%.

Další snížení SZT paliva se dá docílit sloučeninami bromu a kyslíkatých sloučenin mědi. Tyto látky jsou samy o sobě nevybušné a proto jich nemůže být přidáno více jak 0,5%. Jejich účinek však musí být pozorovatelný již při obsahu 0,1% a jejich činnost je druhu katalitického, to je urychlující rozklad paliva. Také zde většina těchto látek má vysoký bod varu, blízký SZT etheru, čili je nutno i zde vyhledat látky s nižším bodem varu. Až dosud jsem neměl možnost tyto látky vyzkoušet a nemohu tedy říci o nich nic bližšího.

Bezpečně však mohu již prohlásit, že přídavek nitromethanu do etherových paliv neprospěje výkonu, i když nitromethan dělá téměř záznaky u alkoholických paliv. Ani tetranitromethan mi znatelně neprospěl. Pravděpodobně proto, že jeho b. v. = 126° C je ještě větší než u mononitromethanu, to je normálního nitromethanu, kde b. v. = 100,9° C. Tetranitromethan je mimo své nebezpečné prudké jedovatosti, kterou se ostatně vyznačují všechny dusíkaté látky, také velmi snadno explozivní. Nedoporučuji jej vůbec zkoušet, tím méně používat.

Také jsem si ověřil, že používání nitrobenzolu, zvaného též Mirbanův olej, charakteristického silným zápachem po hořkých mandlích, je nejen neprospěšné výkonu jakéhokoliv motoru, ale pro každý motorek škodlivé. Nitrobenzen $C_6H_5.NO_2$, který je snadno k dostání pod jménem technický nitrobenzol, je barvy červené až průhledně tmavé a obsahuje kyselinu dusičnou. Tato silně napadá lehké kovy, jako hliník, dural, elektron a pod., které dosti rychle rozleptává. Destilací vyčištěný nitrobenzol však tyto zhooubné účinky již nemá. Jeho katalysační účinek je celkem nepatrný proti jiným nitroparafinům, neboť na jednu jeho nitro-skupinu NO_2 připadá šest atomů C, zatím co na příklad u nitromethanu $CH_3.NO_2$ připadá na jednu skupinu NO_2 jen jeden atom C. Jeho bod varu je také vyšší o 30° C než je SZT etheru a tedy u etherových paliv přichází se svým katalysačním účinkem jak se říká „s kríčkem po funuse“. Je-li zapálen v tekutém stavu a neohřátý, nehří vůbec. Další jeho nevýhodou je jeho prudká jedovatost, která může způsobit otravu i delším vdechováním jeho par a použitím několika kapek může nastat smrt. Je s oblibou používán jako náhrada za jiné těžko dosažitelné nitroderiváty, což lze vysvětlit jediné nevědomostí modelářů. Má mnoho nevýhod, ale výhody žádné. Nepoužívejte jej proto vůbec!

Používáme-li jako paliva lékařského etheru, nemusíme ether nijak připravovat, ale je dobře pokud možno zjistit datum jeho výroby. Ethery starší než jeden rok raději nepoužívejte. Byl-li totiž ether po delší dobu v přímém styku se vzduchem, zcela určitě se v něm vytvořily peroxydy etheru. K jejich vytvoření stačí, když malé množství etheru chováme delší dobu ve velké nádobě, jinak vzduchotěsně uzavřené. Množství vzduchu nad etherem takto udržované, dostačuje k jeho znehodnocení. Avšak i v plně skleněné nádobě po dlouhou dobu skladovaný ether inklinuje k vytvoření peroxydů, je-li nádoba delší dobu na přímém světle.

Peroxydy jsou bohaté na kyslík a tedy prudká oksylichovadla, která po odpaření etheru samovolně vybuchují. Jejich přítomnost v etheru se obtížně zjišťuje, je-li v malém měřítku. Avšak i malé množství peroxydů může zavinit v motoru jeho úplné roztržení, nebo v nejlepším případě, v jednotlivých pracovních cyklech a nepravdělně může způsobit detonační hoření paliva. Toto musí mít pak za následek brzké přehřátí motoru a pokles jeho výkonu. Je-li ether již hodně starý a peroxydy přesycen, tyto se srážejí ve velmi slabou bílou usazeninu na dně nádoby. Takový ether nesmíme již použít k žádným účelům a neprodleně jej musíme vyllít někde mimo budovu, neboť je nebezpečí jeho samovolné explose. Peroxydy totiž mají b. v. kolem 20° C a stejně vysokou SZT.

Používá-li se jako paliva laciného denaturovaného etheru, u kterého není možno zjistit datum výroby a způsob jeho uskladnění,

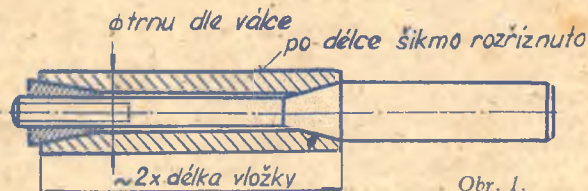
je nutno vždy počítat s tím, že obsahuje peroxydy. Dále zcela určitě obsahuje větší množství vody a také jisté množství alkoholů. U samozápalných motorek může přítomnost všech těchto látek jenom škodit. O škodlivém účinku peroxydů jsme již jednali. Voda a alkoholy zase značně zhoršují výparnost a zvyšují SZT etheru. Je tedy nutné tyto látky z etheru odstranit a jelikož peroxydy jsou nebezpečné, musíme je nejdříve odstranit. Provádí se to tak, že se do nádoby s etherem přidá hydroxyd draselný KOH, nebo hydroxyd sodný NaOH, asi 0,5 kg na 5 litrů etheru. Láhev se pak nechá dobře zazátkovaná asi týden stát s občasným protřepáním. Tyto látky odnímají etheru vodu a rozkládají peroxydy. Potom se ether opatrně odsaje, přefiltruje v suchém prostředí a je také dobře jej předestilovat. Destilace se nesmí provádět na otevřeném ohni, nýbrž ve vodní lázni a nejlépe pomocí elektrické lampy, která dá dostatek tepla, nutného k přivedení etheru do bodu varu. Obsahuje-li ether peroxydy, je nebezpečí roztržení varné baňky při jeho destilaci a při práci s otevřeným ohněm musí následovat požár.

(Pokračování)

Vlastními silami

Chtěl bych odpovědět na výzvu modelářů z ČKD Sokolovo, kteří mne potíže se zalícováním vložky a pístu u detonačních motorek. Popis ve 2. čísle LM byl dosti stručný a zejména pro méně zkušeného pracovníka nedostatečný.

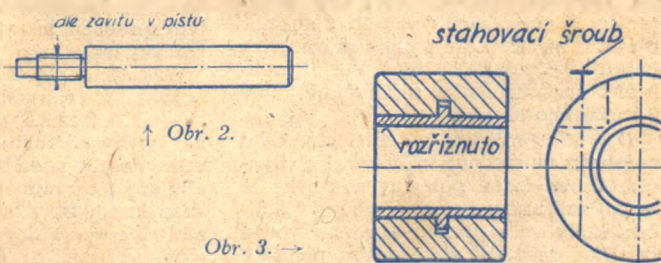
Popíši způsob, kterým jsme prováděli zalícování u motoru MINI, na jehož výrobě jsem pracoval. Protože jsme měli potíže s broušením vložky (velký průměr včetně brusky), použili jsme vložku litinovou. Litina má také dobré třecí vlastnosti. Vnitřní průměr vložky jsme tříchovali stávcím výztruhníkem. Zabrúšování provádíme na soustruhu. Do vřetene upneme trn (podle obr. 1)



Obr. 1.

a vložku upneme do pomocného držáku. Trn potěme jemnou brusnou pastou a nasadíme vložku, kterou posouváme po trnu. Vřetenu soustruhu dáme nízké otáčky. Dbáme při tom, abychom přejížděli přes celou délku trnu. Občas vyměníme olej s brusnou pastou a přitáhneme stávcí šroub na trnu, kterým zvětšujeme jeho průměr. Nejprve použijeme nejjemnější brusnou pastu a nakonec žlutou pastu pro vyleštění. Vnitřek vložky musí být matový, bez stop po výztruhníku. Dutinovým mikrometrem přeměříme, zda není vložka kuželovitá nebo eliptická.

Zalícování provádíme takto: Ocelový píst s přídavkem na broušení zakalíme. Vhodná ocel je na příklad P Stábil, která má malé deformace při kalení. Píst našroubujeme na jednoduchý trn (podle



Obr. 3. →

obr. 2) a přebrousíme na brusce na kulato. Průměr pístu necháme asi o 0,01–0,02 mm větší než průměr vložky. Nyní píst s trnem upneme do sklíčidla soustruhu a lapujeme vložku (podle obr. 3) stejným způsobem, jako jsme to prováděli u vložky válce. Když zmizí stopy po broušení, vezmeme již hotovou vložku a zkusíme ji nasunout na píst. Důležité je setřít brusnou pastu s vložky i s pístu. Vložka nesmí jít volně nasunout, ani nesmí drhnout. Nejde-li nasunout, musíme lapovat tak dlouho, až je dosaženo správné vůle mezi vložkou a pístem. Při použití ocelové vložky se nevyhne broušení dutiny vložky.

Nakonec bych chtěl připomenout, že tuto práci musíme provádět s citem, zejména v konečné fázi a nesmí nás odradit ani její zdoluhavost, neboť hlavně na ní závisí dobrý a spolehlivý chod motoru.

Voj. J. Vytáček.

O činnosti modelářů vojenské školy letectva



Toto je náš první přispěvek, kterým vás chceme obeznámit s modelářskou činností v našem vojenském učilišti.

Začátky se datují od roku 1950, kdy někteří jedinci, jako žáci Haupt, Rác a jiní, začali se stavbou modelů. Začínali jsme z ničeho, ale houževnatá práce a propagace modelářství dovedla přitáhnout i ostatní soudruhy a tak byl ještě tento rok utvořen první modelářský kroužek.

Po prvních úspěších na místní soutěži, kterou jsme pořádali, zapojili jsme se ještě s větší chutí a houževnatostí do další práce. Brzo jsme se s úspěchem zúčastnili i veřejných soutěží.

Od založení prvního kroužku udělali jsme hezký kus práce, i když z počátku pracovalo pouze několik jednotlivců. Jsme jim vděční za to, že se modelářství u nás rozrostlo na masové základně, o což má velkou zásluhu též důstojník Alexa.

Nyní je naše činnost soustředěna již v osmi kroužcích, v nichž pracují zájemci o letecké modelářství nejen na stavbě modelů, ale i na stavbě různých typů motorek pro tyto modely. O dobrou činnost kroužků se starají též ostatní důstojníci jako Stibál, Dvořák a Hušek, kteří nám pomáhají jak theoretickými tak praktickými znalostmi.

Je také třeba se zmínit o žácích Chrobokovi, Haškovi a Hradickém, kteří se nejvíce podíleli na úspěších našich modelářských kroužků po stránce pracovní, kázeňské i vojenské. Zároveň jejich politická uvědomělost jim dává nejlepší předpoklady k tomu, aby se na soutěžích umístili mezi prvými. V roce

1952 jsme měli četné úspěchy ve veřejných soutěžích, kterých jsme se zúčastnili v hojném počtu. Zvláště dobře jsme se umístili na Zimní soutěži modelů v Hradci Králové, v Gottwaldově a na VIII. memoriálu Čenka Formánka v Kamenných Zehrovcích.

Za umožnění účasti v těchto soutěžích děkujeme především soudruhům důstojníkům Rosinkovi, Palánovi a Fialovi.

Nezapomínáme ani na propagaci jak mezi ostatními žáky naší školy, tak i mezi civilním obyvatelstvem. Pořádáme nadále místní soutěže, kde se těší velké oblibě upoutané modely. Kromě toho jsme uspořádali dvě modelářské výstavy. Nyní chceme instalovat stáloa výstavku, kde budou umístěny nejlepší modely, fotografie úspěšných modelářů a ceny ze soutěží.

Chceme prohlubovat i znalosti theoretické. Část získáváme při vyučování ve škole a ostatní chceme získat při přednáškách. Jedná bolest, která náš rozvoj brzdí, je nedostatek materiálu. Zvláště za rok 1952 jsme nedostali žádný přídel, takže nedostatečné materiální zajištění je pro nás právě nyní problémem. Věřím však, že i toto bude brzy odstraněno.

Velmi rádi bychom si dopisovali prostřednictvím redakce LM s jinými organizacemi a vyměňovali si zkušenosti.

Nyní se připravujeme na soutěž o Zlatý palác v Táboře a na Celostátní modelářskou soutěž. Věříme, že do obou těchto soutěží úspěšně zasáhne a tím povzneseme jméno školy.



Modelářský kroužek PS-11

Popis modelu „KAVKA“

(Dokončeno se str. 55.)

ky. Druhá strana od ramínka k táhlu je napínána gumou. Tento způsob umožňuje ovládání mechanismu z obou startovacích háčků a rychlou a snadnou změnu kroužení v opačném směru přehozením gumy a koncového tahélka.

D = determinátor působící obvyklým způsobem na zvednutí výškovky. Ve středním žebro jedné poloviny výškovky je u náběžné hrany pevný bambusový kolíček, který se provlékne otvorem vodící destičky, zaklížené v trupu na přepážce č. 13 a pak se nasadí se spojníkem (výklízkem) druhá polovina výškovky, jejíž střední žebro má otvor pro zasunutí kolíčku. Střední žebra jsou naklížena ze dvou částí přes sebe, čímž vznikne při stažení právě jen mezera pro vodící destičku. Výškovka je stažena gumou nejdříve k sobě v předním výčnělku žeber a dopředu na kolík v trupu, takže je zdvihána po přepálení zadní gumy, kterou je výškovka přitahována dozadu přes zadní výčnělek žeber k háčku ve stěvu směrůvky.

Potah: trup silnějším a nosné plochy slabším druhem papíru Kablo. Strikáno nitrosmaltem dvakrát, horní části žluté a

spodní části černě, takže je model ve vzduchu i na zemi dobře viditelný. Nakonec je celý model přestříkán průhledným lakem (cellon, vypínací lak), čímž se docílí více lesku a houževnatosti potahu, než obvyklým způsobem lakování (to je cellon a pak barevný lak).

Seřízení a letové vlastnosti: podélné V 3° až 3,5° s těžištěm v 50 až 60% hloubky křídla, t. j. 2 až 2,5° náběhu na křídle a - 1° na výškovce. Takto seřízený model má velmi dobrou podélnou i příčnou stabilitu a klidný let s mimořádně dobrou klouzavostí, kterou lze velmi dobře uplatnit v létání na svahu a dovoluje snadný a strmý start šňůrou. S původním zatížením 14 g/dm³ bylo v mírném zimním počasí s vyloučením termiky docíleno těchto nejlepších výkonů: z 30 m 2 min. 10 vt., z 50 m 2 min. 30 vt.

Závěr: Při navrhování modelu Kavka jsem se snažil s pomocí našeho kolektivu sloučit dvě věci, které se u volných modelů těžko snáší: výkon a vzhled. Jak ukazují letové výsledky, dost se to podařilo. Doufám, že zveřejnění plánu pomůže mnoha modelářům, kteří se již nespokojují se stavbou bez ohledu na tvar a vzhled. Pomůžeme jistě i modelářům, kteří si chtějí postupně osvojit základní znalosti pro stavbu maket. Emil Brauner, Kladno.

NOVÉ REKORDY modelářů SSSR

Letecká sportovní komise Ústředního aeroklubu SSSR V. P. Čkalova schválila řadu výkonů modelářů-sportovců jako nové všesvazové rekordy.

Voroněžský modelář Jevgenij Koršikov startoval dne 31. prosince 1952 model vrtulníku s motorkem o obsahu 4,4 ccm. Upoutaný model letěl v kruhu průměrnou rychlostí 78,156 km/hod. Tato rychlost je všesvazovým rekordem v této třídě modelů pro modeláře od 16 do 19 let.

4. ledna 1953 dosáhl známý modelář - rekordman Michail Vasilčenko se svým modelem vrtulníku s motorkem o obsahu 10 ccm rekordní rychlosti 137,984 km/hod. Tato rychlost byla průměrem letu upoutaného modelu. Jeho výsledek přesahuje o 83,012 km/hod. světový rekord vrtulníků.

6. ledna 1953 bratr Michaila Vasilčenka - Vladimír - dosáhl prvního všesvazového rekordu a světového rekordu ve třídě vodních modelů typu „létající křídlo“ s motorkem o obsahu 10 ccm. Upoutaný model letěl průměrnou rychlostí 138,517 km/hod.

Modely bratří Vasilčenkových byly vybaveny pístovými motory konstrukce A. Filippyčeva. Motorky byly pro rekordní lety zlepšeny a opatřeny žhavicí svíčkou u ústřední leteckomodelářské laboratoři Došaafu.

9. ledna 1953 dosáhl Michail Vasilčenko dalšího vynikajícího sportovního úspěchu: Upoutaný model bezocasého letadla s tryskovým motorkem urazil kilometrovou vzdálenost průměrnou rychlostí 264,776 km/hod. Podobnou rychlost ještě nenacházíme v tabulkách leteckých modelů FAI. Držitelem dosavadního světového rekordu této kategorie je československý modelář Z. Husička, který vytvořil rekord 245,052 km/hod. dne 13. července 1952. Světový rekord modelů třídy „létající křídlo“ s reaktivním motorem patřil Američanu J. Houtovi. Jeho model létal dne 22. června 1952 rychlostí 222,222 km/hod. Veškerý materiál o letech sovětských modelářů, které překonaly oficiální světové rekordy, byl zaslán FAI ke schválení. -L-

Oznámení redakce:

Pro nedostatek místa v tomto čísle museli jsme vynechat pokračování článku „Radiové řízení“. Bude otištěno v příštím čísle.



Společná značka LM 4 + pořad. číslo

Upozorňujeme, že plány na modely Sokol a Seveřan jsou rozebrány. Nepište o ně zbytečně redakci LM! Zájemcům doporučujeme, aby se obrátili přímo na autora R. Čížka, Kam. Žehrovice 14 u Kladna, jež jsme vrátili matrice plánů. Planografická kopie jednoho plánu ve skut. velikosti stojí 25 Kčs i s poštovným. Redakce. 1 ● Prod. Superatom v chodu za 600 Kčs. J. Kliner, Praha XIV.-Lhorka, Slepá I. č. 208. 2 ● Potřebuji nafuk. kolečka Ø 60 mm a směs do det. motorku. V. Liška, Raškov 85, p. Dol. Bohdík, okr. Šumperk. 3 ● Zaplatím každou cenu za zapal. cvik k benz. motorku. J. Dušička, Čavoj č. 301, okr. Prievidza, Slov. 4 ● Koup. mot. Letmo MD 0,6 ccm. Prod. závod. tryskový hydroglisér za 300 Kčs a Husičkovu trysku za 1200 Kčs. Výměna možná. F. Hereš, Dvořákova 5, Ústí n. L. 5 ● Prod. nový mot. Buš. 6 ccm se žhav. svíčkou a vrtuli za 1200 Kčs a soutěž. motor. model volný s mot. NV 21 za 1000 Kčs. J. Nosek, Na břevnovské pláni 13, Praha 5. 6 ● Skoro nový mot. Kramo 10 ccm výměnám za nové univers. sklídilo k soustruhu Ø 80–120 mm, nebo koup. V. Dobrý, Havlíčkova 426, C. Lípa, VPS. 7 ● Prod. různý model. materiál plány a knihy. A. Kucharský, Sylabova 29, Ostrava V. 8 ● Prod. nový motor Letmo MD 2,5 s vrt. za 1150 Kčs. E. Kerlický, Radúzova 1406, Pha XVIII. 9 ● Prod. Superatom v chodu s náhrad. vrtuli za 870 Kčs. F. Rehanzl, Nemanice 42, p. Hrdějovice u Č. Buděj. 10 ● Prod. výkon. větroň Tulák za 300 Kčs. V. Novák, Vejprnice 155, u Plzně. 11 ● Vym. anglický det. mot. 2,5 ccm za Atom nebo Letmo MD 0,6 ccm s doplatkem. Píp. prodám za 1500 Kčs. K. Škopál, Tylova 241, Kroměříž. 12 ● Prod. zánovní det. mot. 2,5 ccm. R. Záhora, Slovanská 81, Plzeň. 13 ● Prodám: Alko 4,5 ccm, Frog 2,5 ccm, Atom 1,8 ccm, ložiska 35 x 15 x 10 mm. P. Rejzek, Živcova 257, Stodůlky u Prahy. 14 ● Prod. mot. Frog 1 ccm za 1100 Kčs. Do red. LM. 15 ● Potřebuji akrobatickou nádrž 6–8 ccm. Chcel by som si dopisovať so 16 až 17 ročnou modelárkou z Bratislavy. M. Kmeť, II. b gymnázium v Prievidzi. 16 ● Koup. LM č. 1, roč. 3, Ml. technik č. 27, roč. 5, kabelový papír, počítací km. ke kolu a knihu „Republikou na kole“. Chtel bych si dopisovat s některým modelářem. F. Polák, Třinec I. č. 118. 17 ● Koup. LM roč. I. a II. Za det. mot. 1–2,5 ccm dám různé časopisy, knihy, plány a doplatím. K. Svára, Buda 28, p. Bakov n. Jiz. 18 ● Různé modelářské plány a časopisy prod. za 600 Kčs, nebo výměnám za model. potřebu. Seznam zašlu. V. Vondřejec, Teplice n. Metují č. 15. 19 ● Novou trysku v chodu, tah 1,8 kg, váha 300 g prod. nebo výměnám za jakýkoliv motorek v chodu. Prod. nový akumulátor 4 V s bedničkou a akrobatický model o rozp. 1 m. M. Krupka, Tolstého 4, Praha XIII. 20 ● Vym. benz. mot. 9,5 ccm za det. nebo se žhavici svíčkou 4–6 ccm, příp. koupím. K. Jäckel, Velké Losiny 469, okr. Šumperk. 21 ● Koup. plánky větroňů, prod. plánky růz. modelů. Seznam zašlu. Dále prod. 1 čelstvé brzdy za 300 Kčs. M. Kříž, Cirkvice 13 u Uhl. Janovic. 22 ● Prod. mot. Buš vysokobrátkový, výška 65 mm za 1350 Kčs. V. Nový, pplk. Sochora 27, Praha 7. 23 ● Za det. mot. nebo fotoaparát dám Es-klarinet. V. Petýřek, Koupaldelní 16, Boskovice. 24 ● Prod. růz. časopisy — seznam zašlu, dále maketu sov. letadla Jak-14 s mot. Atom 2,5 a půl / směsí za 1500 Kčs. A. Odehnal, Zátečí 37, Břežová n. Svít. 25 ● Prod. det. mot. 2,75 ccm za 900 Kčs, karoserii na model zav. auta za 400 Kčs, knihu „Letecké přístroje“ za 100 Kčs, elektromotor 24 V, 10 W za 300 Kčs, achromat objektiv Ø 30 a Ø 50 mm za 200 a 500 Kčs, 2 hranoly za 600 Kčs. D. Klimeš, Pařížské nám. 9, Trutnov. 26 ● Prod. Frog 2,5 ccm nebo výměnám za kytaru nebo stan. J. Podskalský, Konečnova 60, Praha XI. 27 ● Koup. LM roč. I. č. 2, 3. Ml. technik roč. III. č. 13, 14, 15, 16, roč. IV. č. 24, 27, roč. VI. č. 9, 15. Dále Filatelie roč. I. č. 1, 2, 3. Prod.: LM roč. III. č. 8, 11, Ml. technik roč. IV. č. 22, roč. VI. č. 26, 27, 43. S. Modrý, Radnice u Rok., Píková 367. 28 ● Koup. 1 mm balsu nebo výměnám za stejné množství balsy jiného rozměru. Prod. nafuk. kolečka Ø 60 mm za 70 Kčs. Potřebuji souřadnice profilu Davis. V. Rybářík, Bolzánova 670, Jičín. 29 ● Soutěž větroň Káně II v bezvadném provedení výměnám za det.

Vše pro zdar Celostátní modelářské soutěže Svazarmu 1953

(H) S přicházejícím jarem se blíží rychle i Celostátní modelářská soutěž Svazarmu 1953. Místní soutěže musí být provedeny do 15. května, krajské soutěže pak do 15. června.

Pro naše modeláře znamená Celostátní modelářská soutěž vyvrcholení jejich činnosti, příležitost ke zlepšení dosavadních výkonů, příležitost ke srovnání své vlastní úrovně s výkony a modely ostatních modelářů.

Účel Celostátní modelářské soutěže je v zásadě uveden v prvním odstavci pravidel soutěže: „Celostátní soutěž modelů je soutěží masovou i výběrovou současně. Jejím účelem je získat celkový přehled o technické úrovni letadlového modelářství formou soutěživosti v nejširších řadách modelářů (místní soutěže) a umožnit vyniknutí schopných modelářů a potvrdit kvalitu nových konstrukcí modelů (mistrovství republiky).“

Jestliže je místní soutěž záležitostí masovou a poslední kolo, mistrovství republiky, soutěží ryze výběrovou, je krajská soutěž prostředním článkem, kde se množství mění v jakost, kvantita v kvalitu. Takto dialekticky je nutno se dívat na význam, poslání a účel Celostátní modelářské soutěže. Masovostí ke kvalitě, to je heslo celé soutěže. Z toho jasně vyplývá, že místní soutěž jako první kolo, je zaměřena masově. Musí se jí zúčastnit všichni modeláři Pionýra, školních kroužků, modelářských kroužků Svazarmu, všichni modeláři, začátečníci i pokročilí, junioři vedle seniorů. Předepsané výkony – limity – k dalšímu postupu do krajské soutěže jsou nízké. Kromě toho, aby se ještě více zdůraznila linie soutěže, jsou letos po prvé zavedeny dvě další kategorie modelů, a to modely školní. Obě kategorie, jak tyčkové modely bezmotorové, tak i na gumu umožňují, aby se soutěže zúčastnili i úplní začátečníci z velkého počtu kroužků na našich školách.

Avšak účel sám o sobě není cílem. Také tato Celostátní soutěž modelářů musí přinést výsledky. Jinak by neměla smysl. Celostátní soutěže se účastní každoročně tisíce modelářů v místních soutěžích a stovky v posledním kole, v soutěži o mistrovství republiky. Každoročně vidíme velkolepou přehlídku celoroční usilovné práce modelářů všech stupňů, jejíž ovoce se odráží ve výkonech, které jsou neustále lepší. Bylo již také častokrát řečeno, že jsme dosáhli v některých kategoriích světové úrovně a v jiných se jí vytrvale blížíme. Toto thema bychom mohli dále rozvinout, ale příliš mnoho chvály škodí.

Raději trochu sebekritiky: Nemusíme si zapírat, že často na „Celostátní“ to neklape. A platí to nejen o modelářích soutěžících, ale i o modelářích-pořadatelech soutěží místních nebo krajských. Až příliš často se tu setkáváme s nesporným jednáním. Chceme poukázat hlavně na jedno: nekáze soutěžících a nekáze pořadatelů. Soutěžící modeláři velmi často obcházejí pravidla a namnoze se dopouštějí drobných podvodů. Často to dělají ve „spolupráci“ s pořadatelem, zvláště když se uplatňuje tak zvaný „lokální patriotismus“. Mnohem horší však je, když sami pořadatelé soutěže provádějí tyto a podobné nešvary. Byli jsme často svědky „psaní výsledků“ místo poctivého a nestranného měření, „mhouření“ jednoho nebo obou očí při přejímání modelů místo objektivního posouzení, zda vyhovují pravidlům a pod.

Jaké jsou toho důsledky? Nikdy to není „pomoc“ modelářům z „naší“ organizace nebo „našemu“ družstvu. Vždy to znamená poškození všech soutěžících, podlamování soutěží i sportovní kázně a hlavně špatný a odstrašující příklad juniorům, kteří jsou v soutěži poprvé.

Proto ať letošní Celostátní soutěž modelářů Svazarmu proběhne ve znamení poctivosti ve sportovním zápolení, její výsledky nechť předčí všechny dosavadní soutěže!

motor 1,8 až 3 ccm, nebo prodám. B. Hesse, okr. Hanychov 159, okr. Liberec. 30 ● Nafukovací kolečka prod.: Ø 60 mm za 75 Kčs, Ø 60 mm za 60 Kčs. Do red. LM. 31 ● Chtel bych si dopisovat s modelářem nebo modelárkou z Pardubic, Přelouče nebo Kolína. J. Černý, IV. A střední školy Dukelských bojovníků v Želechovicích u Gottwaldova. 32 ● Výměním 5 + mag. oko superhet pro am. pásma, nesladěný bez lamp za trysku Letmo MD 250 nebo motor 10 ccm, 5 ccm, Letmo MD 2,5 v chodu. J. Brožovský, Jungmannova 361, Příbram III. 33 ● Prod. Buš — Frog 2,5 ccm, čtyřkanálový s vrtuli za 1200 Kčs. M. Hruška, Na stráži 1210/3, Praha VIII. 34 ● Prodám úplně nový Buš — Frog 0,5 ccm kompletní za 1200 Kčs. Do red. LM. 35 ● Koupím dvoulistou

sklopnou vrtuli na Loudala Ø 514 mm. J. Nechyba, Bobrovník 110, p. Dolní Lipová. 36 ● Koupím I. díl Svět křídlo. Do red. LM. 37 ● Koupím 50 dm³ pěkličky 1 mm. J. Tomek, Stalínova 662, Žďár n. Sázavou. 38 ● Koupím jakékoliv množství methanolu. Potřebuji opravit motor, dobře zaplatím. V. Knittl, Planá u Mar. Lázní, Smetanova 172/II. 39 ● Koupím det. mot. 1, — 2,5 ccm — zánovní. J. Hronek, OÚPZ Stalingrad, Žďár n. Sázavou. 40 ●

Opravy motorků NV-21 provádí n. p. Start, který tyto motorky vyrábí. Motorky k opravě se zasílají na adresu: Start n. p., Školská ul. 16, Praha II. s průvodním dopisem o tom, co je třeba opravit. Opravení trvá asi 1–2 měsíce. 41 ●

LETECKÝ MODELÁŘ Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve vydavatelsví čs. branné moci Naše vojsko, Praha. — Vedoucí redaktor Jiří Smola. Redakce: Praha II, Jungmannova 24, telefon (ústředna Naše vojsko) 221247 a 237646. Redakce pro Slovensko: Bratislava, letiště Dvorník, telefon 338-36. Administrace Praha II, Vladislavova 26, telefon 221247 a 237646. — Cena výtisku 4 Kčs. Předplatné na celý rok (12 čísel) i s poštovným 45 Kčs. Šekový účet SBČS 44 999. — Tiskne Naše vojsko. — Doblédací pošt. úřad Praha 022. — Toto číslo vyšlo 8. dubna 1953.

učíme se od sovětských modelářů

MODELY VÍŤAZOV

Všesvázových pretekov leteckých modelárov SSSR

S. Malik, predseda technického výboru Všesvázových pretekov leteckých modelárov

Výsledky Všesvázových pretekov leteckých modelárov roku 1952 sú svedectvom stúpajúcej úrovne sovietskych modelov i modelárov. V ich úspechoch sa odráža záujem a svedomitá práca, húževnatosť a láska k letectvu. Konštrukcie vynikajú svojou dôvtipnosťou, dokonalosťou stavby a úhľadnosťou.

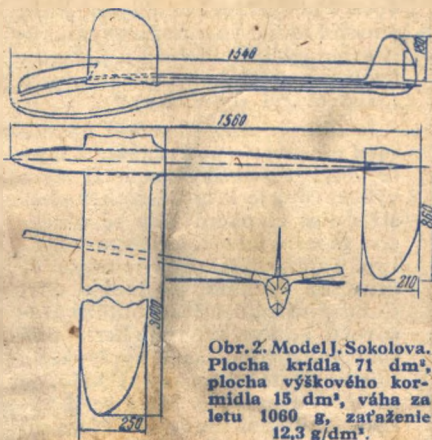
Tieto vlastnosti, ktorými vynikajú všetci sovietski modelári, priniesli zaslužené víťazstvo mladým leteckým modelárom P. Veličkovskému z Alma-Aty, N. Baturlovovi z Moskvy, L. Losevovi z Charkova, N. Demianenkovi z Charkova, E. Kučerovovi z Charkova, V. Kumaninovi z Moskvy.

Tohoročné preteky boli zhodnotené i s ohľadom na kvalitu stavby, čo nemalou mierou prispelo k snahe vyrobiť model bezvadne prevedený po stránke aerodynamickej i po stránke čistoty. Let modelu bol ohrozený.

V ďalších riadkoch vám opíšeme niekoľko najlepších modelov, ktoré svojou kvalitou môžu slúžiť ako vzor pre našich modelárov.

V nerozhodnej hre šampiónov SSSR dosiahol najlepši výsledok šampión SSSR moskovský letecký modelár-športovec V. Nasonov, ktorý s modelom, poháňaným gumovým motorom (obr. 1) dosiahol toho istého dňa tri rekordy. Model je postavený na základe mnohoročných skúseností a svojím výkonom si zabezpečuje miesto medzi rekordnými modelmi svojej triedy. Jeho zaujímavosťou je prudké stúpanie modelu pri plochých zatáčkach o malom

priemere. Takýto let zaručuje, že model reaguje i na najslabšie stúpajúce prúdy. Keďže doba letu bola obmedzená, model je opatrený časovačom. Týmto riešením mal Nasonov umožnené odštartovať model s plným záberom gumového motoru bez obavy, že sa model stratí. Determalizátor je skonštruovaný na princípe otočného výškového kormidla okolo nábežnej hrany o uhol cca 45 stupňov. Výškové kormidlo



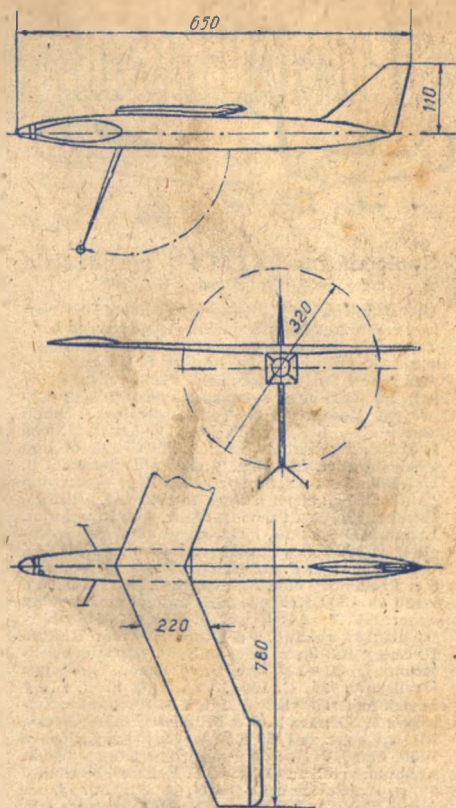
Obr. 2. Model J. Sokolova. Plocha krídla 71 dm², plocha výškového kormidla 15 dm², váha za letu 1060 g, zaťaženie 12,3 g/dm³.

natáča vzpružina, ktorú uvoľňuje zápalná šnúra, ktorá je napustená koncentrovaným burelovým roztokom. Rýchlosť horenia je cca 1 cm/min. Po vychýlení štabilizátora model sa rýchle ustálil a bezpečne klesal k zemi. Tento druh časovačov začínajú pre jeho bezpečnosť používať mnohí sovietski modelári.

Po pretekoch družstiev V. Nasonov odštartoval svoj model na rekordný let a dosiahol čas 1 hodinu 5 minút a preletel vzdialenosť cca 30 km. V. Nasonov vytvoril i nový všesvázový výškový rekord 1650 metrov.

V kategórii vetroňov zvíťazil model šampióna SSSR Juraja Sokolova, moskovského leteckého modelára (obr. 2). Model má v prednej časti trupu pevnú smerovú plošku, ktorá zabraňuje modelu, aby urobil skľz do strany. Časť smerového kormidla je natáčateľná. Neutrálna poloha plošky je zabezpečená iba počas pôsobenia sily na štartovacom háčku.

Veľkej pozornosti sa tešil i model lietajúceho krídla (obr. 3), poháňaného gumovým motorom, ktorého konštruktérom je svetový rekordman, moskovský letecký modelár Vladimír Kumanin. Dosiahnutá rýchlosť bola 56,25 km/hod. Kumaninov model je postavený ako rozkladateľný pre prípad havarie a je opatrený sklápateľnou vrtulou. Celá stavba sa vyznačuje veľkou pečlivosťou. Kumanin predviedol i štart modelu hydroavionu. Pokúsil sa o rých-

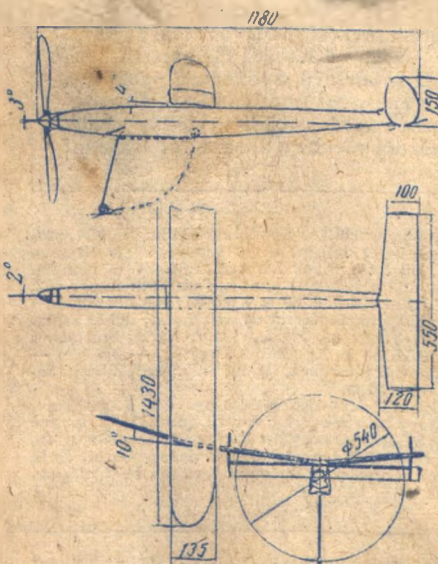


Obr. 3. Model V. Kumanika. Plocha krídla 8,7 dm², plocha výš. kormidla 15 dm², váha za letu 150 g, zaťaženie 17,25 g/dm³, gumový pohon má prierez 1 x 4 mm x 25.

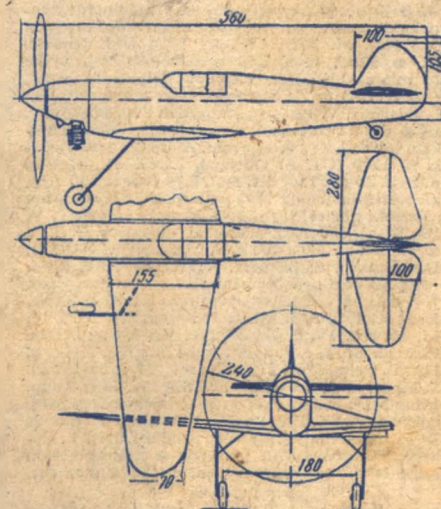
lostný rekord a dosiahol rýchlosť 69,228 km/hod., čím prevýšil svetový rekord. Oba modely tohto pretekára vyznačujú sa dobrou štabilitou pri priamom lete.

Šampión SSSR, letecký modelár-športovec Nikolaj Demianenko štartoval s upútaným modelom (obr. 4), poháňaným výbušným motorom o obsahu 2,5 cm³. Model je približnou maketou lietadla JAK-1. Demianenko s ním vytvoril všesvázový rekord rýchlosťou 100,89 km/hod. Model sa vyznačuje dobrou ovládateľnosťou a dokonalým prevedením.

(V ďalšom čísle bude dokončení.)



Obr. 1. Model V. Nasonova. Plocha krídla 19,83 dm², plocha výš. kormidla 4,37 dm², váha za letu 334 g, zaťaženie 13,8 g/dm³.



Obr. 4. Model N. Demianenkova. Plocha krídla 6,8 dm², plocha výš. kormidla 3 dm², váha za letu 480 g, zaťaženie 46,8 g/dm³, váha motoru 110 g, počet obrátok 6450 za minútu, obsah valca 2,47 dm³.