

Letecký modelář



5

KVĚTEN 1956
ROČNÍK VII
CENA 1,30 Kčs

měsíčník Svazu pro spolupráci s armádou



Letečtí modeláři zdraví I. sjezd Svazarmu

Správně ocenit letecké modelářství

Naše vlastenecká organizace za dobu svého trvání zaznamenala značné úspěchy v posílení obranyschopnosti naší země. Potvrdilo se, že bylo správné usnesení Komunistické strany Československa, aby dřívější sportovní organizace byly sloučeny v jedinou organizaci. Dokládají to dosažené výsledky Svazu pro spolupráci s armádou, které nyní před I. sjezdem vyhodnocujeme. Vytvoření jediné branné sportovní organizace umožnilo nejen podstatně rozvinutí činnosti dřívějších organizací, ale současně dalo i podmínky k pěstování živých sportovně branných disciplín, které byly dříve úplně neznámé.

Ve Svazu pro spolupráci s armádou zaujmá velmi důležité místo letecký sport všeho druhu. Poměrně v krátké době, t. j. za dobu trvání Svazarmu, bylo na leteckém úseku dosaženo značných úspěchů. Výsledky činnosti v jednotlivých družích leteckých sportů ukázaly na nesčetných příkladech schopnosti a iniciativu našich cvičenců, kteří pod vedením starších, zkušených svazarmovců vynaložili nemalé úsilí na překonání překážek.

Aerovlekové a navijákové stanice, jakožto výcvikově sportovní zařízení krajských aeroklubů, vyznačují se značnou organizovaností a nadšením celých kolektivů. To pak vede k nejlepším výsledkům ve všech družích letecké činnosti.

Důležitou součástí leteckých sportů je letecké modelářství. Má u nás dobrou tradici a jeho výsledky několikrát v minulosti dosahovaly mezinárodní úrovně. Dřívější letecké organizace, které u nás existovaly po osvobození naší vlasti sovětskou armádou, nevěnovaly však takovou pozornost rozvoji letecko-modelářské činnosti, jako právě Svazarm. Rozvoj bylo dosaženo především tím, že těžiště letecko-modelářské činnosti bylo položeno do základních organizací Svazarmu. Dobrým materiálovým zajištěním byly vytvořeny podmínky pro založení letecko-modelářského kroužku téměř při každé základní organizaci.

Uskutečňování této linie vyžaduje především početný instruktorský sbor. Pro jeho výcvik a zkvalitnění zřídil ústřední výbor Svazarmu celoroční modelářskou školu, které dnes již krajské výbory dobře

využívají. K podstatnému rozšíření leteckého modelářství bude však nutné v co nejkratší době položit těžiště výchovy instruktorského sboru do působnosti krajských a okresních orgánů Svazarmu, a to v mří takové, jak toho bude vyžadovat dosažený stupeň letecko-modelářské činnosti.

Na zkvalitnění leteckého modelářství má velkou zásluhu letecko-modelářské výzkumné a vývojové středisko, zřízené před nedlouhou dobou. Toto náročné zařízení, které má obdobu jen v několika státech, prokázalo nejdou, zejména na mezinárodních soutěžích a závodech, vysokou úroveň. Odborně zdatným a pro věc zaníceným pracovníkům MVVS podařilo se v krátké době dostihnout a v některých směrech dokonce předstihnout mezinárodní úroveň, hlavně v konstrukci výbušných motorků. Pro zkvalitnění práce MVVS a k dosažení ještě lepších výsledků je třeba, aby pracovníci MVVS v budoucnosti spolupracovali se širokým aktivem našich nejlepších modelářů. Za jejich účasti jednak půjde výzkum rychleji, jednak se dostanou technické poznatky do širších rád leteckých modelářů.

Zodpovědnost za rozvíjení letecko-modelářské činnosti v krajských a okresech je organizačně uložena krajským aeroklubům a jejich stanicím, jakožto výcvikově sportovním zařízením veškerého leteckého sportu.

Při této příležitosti je nutno konstatovat, že přeče o letecké modelářství se strany aeroklubů a jejich stanic není dosud uspokojivá! Zejména aerovlekové a navijákové stanice dosud nedocenily význam leteckých modelářů při výběru plachtařského dorostu. V důsledku toho vznikají značné potíže při získávání nových plachtařů do výcviku, nemluvě o tom, že dochází za této praxe k značnému snížení kvality žáků – plachtařů.

Je nejvíce nutné, aby orgány Svazarmu,

zejména okresní výbory, ukládaly stanicím všech stupňů podstatné zvýšit péči o letecké modeláře, aby každá stanice – obrazně řečeno – byla obklopena značným počtem leteckých modelářů, z nichž ti nejlepší budou vybíráni do plachtařského výcviku. Uvedením této linie v život pochopitelně vzroste kvalita plachtařů, což je také nezbytné pro zvládnutí náročnější techniky.

Hodnotíme-li nyní před I. sjezdem celkově výsledky leteckých modelářů v období jejich práce ve Svazarmu, vidíme, že nejsou malé. Podařilo se dosáhnout toho, že letecké modelářství je ve velké většině v rukou naši mládeže. Starší a zkušení modelářští pracovníci se z větší části zapojili jako instruktoři-aktivisté. Činnost mnohých z nich byla ve Svazarmu oceněna propujícením vyznamenání „Za oběťavou práci“ a odznaku „Cvičitel Svazarmu“.

Modelářství je již svou podstatou zaměřeno k pěstování rukodílné zručnosti mladých lidí, užitečných pracovních návyků a k získávání poměrně širokých technických znalostí z různých oborů. Ve správně vedených letecko-modelářských kroužcích je v mládeži pěstován smysl pro kolektiv a zdravé soutěžení.

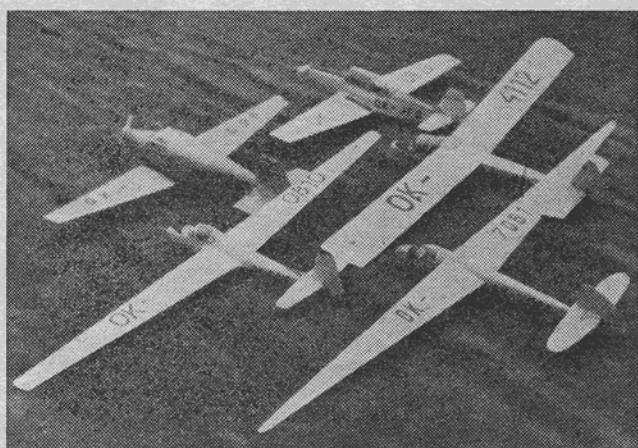
Tyto a mnoho dalších prvků činí z leteckého modelářství jednak dobrého pomocníka školy, jednak je přímo předurčuje jako první „sítí“ k rozšiřování kádrové základny našich aeroklubů pro ostatní druhy leteckého sportu.

Ze široké základny mladých modelářů vyrůstají nám i skvělí modeláři-sportovci, dosahující skvělých výsledků v domácích soutěžích i jako reprezentanti našeho státu na mezinárodních mistrovstvích. Příkladem v této činnosti jdou mládežnice V. Hájek, Lad. Mužný a řada dalších.

Dosavadní soustavný rozvoj leteckého modelářství ve Svazarmu je radozný, ale současně také zavazuje všechny složky Svazarmu i jednotlivé pracovníky k tomu, aby zkvalitnili organizační činnost a vytvořili tak podmínky pro uspokojení zájmu o letecké modelářství u širokého okruhu naší mládeže.

Podplukovník Karel GREPL,
místopředseda ÚV Svazarmu

NA TITULNÍM SNÍMKU na obálce tohoto čísla jsou pionýři Jiří Matoušek a Vladimír Štěpánek v modelářské dílně Domu družin mládeže v Praze-Košířích. Reportáž z tohoto kroužku najdete na str. 117.



VÝZDOBA K I. SJEZDU SVAZARNU

bude obsahovat ukázky z různých oborů bohaté činnosti svazarmovských cvičenců a sportovců. Podílej se na ní i letečtí modeláři. Zaměstnanci sekretariátu ÚV Svazarmu – soudruzi B. Klában a A. Marek – zhotovili na př. serii nelétajících maket všech typů sportovních letadel, která se používají v aeroklubech Svazarmu. Na snímku je část téhoto maket, zhotovených v měřítku 1 : 10 a do posledních podrobností shodných se skutečnými vzory.

Dar k I. sjezdu v Olomouci

...Krajský modelářský instruktor s. Holiš se pokusí o překonání rekordu s volně létajícím modelem na gumový pohon (LM 11/55).

● Soudruh Holiš svůj závazek plní v současné době (uzávěrka LM 5/56 dne 5. 4. 56). I když je k pokusu se svým modelem připraven již delší dobu, čeká stále na počasí. Do I. sjezdu nám už asi ohláší výsledek svého pokusu.

...Ke stavbě radiem řízeného modelu se připravuje i kolektiv nejlepších modelářů kraje - Jaroslav Hynek, Zdeněk Holiš a Viktor Kumora, kteří postaví drak, zatím co rádiové řízení zhotoví Jaroslav Jílek (LM 11/55).

● Modelářská „trojka“ svůj závazek již splnila až na soudruha Kumora, který dokončuje v současné době rádiové vybavení. Model bude létat ještě do sjezdu.

Prostějovští modeláři na počest I. sjezdu Svazarmu

...Z iniciativy náčelníka aeroklubu s. Chaloupky přijali závazek, že do I. sjezdu Svazarmu si sami brigádnicky vybudují startovací dráhu (LM 11/55).

● O vybudování dráhy pro U-modely se přičinili nejen modeláři, ale i kolektiv plachtařů. Dráha je hotova - chybí jen asfaltový potah. Prostějovští čekají na vyschnutí země, aby mohli dokončit poslední úpravy.

...Instruktorský sbor se rozhodl, že na počest I. sjezdu Svazarmu zřídí a povede letecko-modelářské kroužky na osmiletých Kollárově a Masarykově a na Husově jedenáctiletce (LM 11/55).

● Na všech třech školách již pracují letecko-modelářské kroužky, vedené členy instruktorského sboru.

...K pokusu o rekord staví Prostějovští radiem řízený model větroně. Pracují na něm kolektivně soudruzi Navrátil, Kozička a Mareš (LM 11/55).

● Model radiem řízeného větroně je již hotov. Ale to počasí! Kolektiv zatím jen sleduje meteorologické zprávy a doufá, že bude mít možnost do konce května alespoň model zalétat.

A co ostatní...? (Brno)

...Každý z vyspělých modelářů z dílny KA si vezme patronát nad dvěma modeláři stupně B a zvýší jejich kvalifikaci na stupeň C (LM 11/55).

● Brněnští modeláři závazek splnili, pokud se týká převzetí patronátu a plní - ve zvyšování kvalifikace. Dobrým příkladem je instruktor R. Drnec se dvěma modeláři stupně B - F. Sachsem a J. Balabánem - kteří budou už koncem května skládat zkoušky, dále instruktor J. Kartos, který připravuje ke zkouškám stupně C modeláře K. Doubku a J. Rajchlou. I tito modeláři jsou již teď ke zkouškám připraveni.

...Modelářský odbor KA si dává kolektivní závazek, že uspořádá přes zhrnu doškolení kurs, kde budou přednášet zaměstnanci MVVS (LM 11/55).

ZAVÁZALI SE, PLNÍ...

Svolání I. celostátního sjezdu naší branné organizace vyvolalo ohlas mezi vše-mi svazarmovci, včetně modelářů. O sjezdu se diskutovalo na letištích, v základních organizacích a samozřejmě i v modelářských kroužcích. O vyhlášených závazcích modelářů ze všech částí republiky jsme soustavně informovali čtenáře v Leteckém modeláři už od čísla 11/1955.

Dnes píšeme o tom, jak pokračuje plnění závazků. Už povaha modelářské práce je závislá na mnoha okolnostech; jednou z nich - v případě plnění některých závazků - je vhodné počasí pro létání. V některých dalek uvedených příkladech není proto nedostatečné plnění závazků zaviněno modelářem, ale dosavadní nepříznivým počasím. Je ovšem samozřejmé, že modeláři, kteří se zavázali, budou se snažit svoje závazky do I. sjezdu také splnit...

● Každé úterý po schůzce modelářů KA Svazarmu se schází v doškolovacím kuru 30 - 40 modelářů. Kurs potrvá deset týdnů; v první polovině vyslechli posluchači přednášky z meteorologie.

...V závazcích modelářů KA Brno se nezapomíná ani na sportovní činnost. Na počest sjezdu se pokusí modeláři ustavit nové rekordy jednak v pokojových modelech, jednak v rychlostních volných modelech na gumi (LM 11/1955).

● Při příležitosti celostátní soutěže pokojových modelů, která byla uspořádána v Brně 17. 3. 1956, překonal brněnský modelář E. Res v kategorii modelů s mikrofilmovým potahem národní rekord časem 10 minut 43 vteřin a přispěl tak k plnění závazku brněnských modelářů. Na rychlostních volných modelech na gumi se pracuje.

...Soudruh Jaroslav Kočí si dal osobní závazek, že splní poslední podmínu k získání titulu mistra sportu - získá PPOV II (LM 11/1955).

● Podle zprávy krajského modelářského instruktora s. Halaxy plní s. Kočí podmínky PPOV II v základní vojenské službě.

...KA Brno seznámí veřejnost se svou činností na výstavě v Technickém museu. Modeláři se připojí samostatnou expozicí (LM 11/1955).

● Modeláři nemohli výstavku v Technickém museu umístit pro nedostatek místo. Ale svůj závazek - seznámit zájemce se svou činností - splnili. Výstavku umístili ve vykladních skříňích Čs. aerolinií. K rozvoji leteckých sportů byl zaměřen i cyklus přednášek v UMPRUM, na kterých byly posluchačům také promítány dokumentární filmy, natočené členy KA.

...Po zaplacení příspěvků na letošní rok zaplatí modeláři do VČS příspěvky na první pololetí 1956 (LM 11/1955).

● Příspěvková morálka brněnských modelářů je příkladná. Všichni mají příspěvky vyrovnaný na 100 %.

Opět se hlásíme z Benátek n. Jizerou

...Do 1. května 1956 vybudujeme dráhu pro U-modely (LM 1/1956).

● K tomu, aby mohli benátečtí modeláři závazek splnit, potřebují pozemek, na němž by dráhu mohli vybudovat. Slíbený pozemek ONV zamítl k tomuto účelu propišit a tak modeláři mají zatím po naději na novou dráhu.

...Do konce dubna 1956 upravíme okresní modelářskou dílnu (LM 1/1956).

● Tento závazek modeláři splnili před plánovaným termínem a v opravené dílně již kroužky pracují.

...Všichni modeláři se aktivně zapojí do náboru nových členů Svazarmu (LM 1/1956).

● V náboru se neustále pokračuje. Modeláři získávají zájemce o letecko-modelářský sport, aby mohli zahájit práci dalšího modelářského kroužku.

...Organisujeme kampaň v odběru tisku tak, aby se 50 % modelářů stalo organizačními předplatiteli LM (LM 1/1956).

● Tento závazek splnili modeláři ke dni 9. 4. 1956 na 100 %.

...K 1. květnu 1956 získá 8 členů výcvikový stupeň C (LM 1/1956).

● Zatím modeláři dokončují a vylepšují modely, aby mohli splnit předepsané limity; zároveň i dokončují přípravu ke zkouškám.

...Ustavíme jeden nový čs. národní modelářský rekord (LM 1/1956).

● Zatím k pokusu o ustavení rekordu vzhledem k počasi nedošlo, modeláři však mají již připraveny k tomu účelu 3 modely.

KA Karlovy Vary

...Kadaňští modeláři dají do 31. 1. 1956 do provozu okresní modelářskou dílnu (LM 1/1956).

● Modelářská dílna v Kadani už je v provozu. Zatím se zde střídají dva letecko-modelářské kroužky.

...V měsíci březnu uspořádají letecko-modelářskou propagační výstavku (LM 1/1956).

● Modeláři nejen upravili v rámci okresní konference Svazarmu výstavku, ale pomohli i v samotné organizaci konference.

...Pro LM získají nejméně 15 nových předplatitelů (LM 1/1956).

● Do 9. 4. 1956 bylo získáno už 15 předplatitelů a v náboru se pokračuje, takže modeláři závazek jistě překročí.

Plzeň

...Do sjezdu vybudují plzeňští modeláři dráhu pro U-modely (LM 1/1956).

● Na dráze pro U-modely se pravidelně pracuje. Všechny práce budou dokončeny před zahájením I. sjezdu.

...Krajský modelářský instruktor s. Martin Benda si dal ke sjezdu osobní závazek, že převeze patronát nad modelářským kroužkem ZUŠ Nečtiny v okrese Plasy a připraví členy ke splnění výcvikového stupně A (LM 1/1956).

● Soudruh Benda svůj závazek poctivě plní. Pravidelně dojíždí do kroužku, který pod jeho vedením má dobré výsledky. Devět modelářů je už teď připraveno k teoretickým i praktickým zkouškám výcvikového stupně A.

CO OČEKÁVÁJÍ OD I. SJEZDU...

Od zahájení I. celostátního sjezdu Svazu pro spolupráci s armádou nás dělí již jen několik dní. V Leteckém modeláři jsme v poslední době často psali o tom, jaký ohlas má svolání sjezdu mezi modeláři. Přání i závazky jako projev díků za péči, věnovanou leteckému modelářství – to byl vždycky konečný výsledek pohovorů, dopisů i našich zájezdů do základních organizací a letecko-modelářských kroužků.

K této příležitosti jsme také navštívili několik předních pracovníků v leteckém modelářství, abychom si s nimi povídali. Jejich názory, přání a plány jistě vyjadřují méně široké masy modelářů.



Ing. JAROMÍR SCHINDLER,
předseda letecko-modelářské sekce ÚV Svazarmu:

Od I. sjezdu Svazarmu očekávám především posílení naší organizace jejím po-stavením na pevnou demokratickou základnu a jasným vyjádřením jejího dobrovolného charakteru.

My aktivisté jsme často upozorňovali na ty nedostatky, které nám otevřeně a věcně ukázal referát z březnového zasedání ÚV KSČ. I. sjezd Svazarmu, který se jistě bude opírat o zásady, vytyčené na XX. sjezdu KSSS a aplikované na naše poměry, musí podrobit pracovníky otevřené kritice, zajištít systém kolektivního vedení a tím i přímý vliv členstva na celou činnost Svazarmu.

Modelářští pracovníci čekají od sjezdu vyřešení ještě další, pro modelářskou práci téměř zásadní otázky. Již několik let se s malými úspěchy snažíme navázat spolupráci s Československým svazem mládeže a Pionýrskou organizací. Tato spolupráce je pro nás velmi důležitá, protože tyto organisa-sace jsou jedinými organizacemi školní mládeže.

Na I. sjezdu bude jistě také zdůrazněna jasná linie Svazarmu, aby bylo více než dosud přihlázeno k názorům členů-aktivistů. Pak, na základě uvědomělé dobrovolné činnosti, se nám jistě podaří dosavadní sportovní úspěchy rozšířit na širokou masovou základnu.

Svou víru ve zdravou budoucnost naší branné organizace se budou naši modelářští reprezentanti snažit vyjádřit co největšími úspěchy na soutěžích a hlavně Mezinárodní modelářské soutěži v Maďarsku, které se zúčastní právě ve dnech I. sjezdu Svazarmu.

Na snímku je ing. Schindler (vpravo) jako předseda soutěžní komise na MMS 1955 ve Vrchlabí.

Jako pracovníci výzkumného a vývojového střediska, jehož vznik a činnost byly umožněny teprve v celostátní organizaci Svazarmu, si zvláště uvědomujeme důležitost svolání I. celostátního sjezdu. Očekáváme, že přinese další prohloubení a zlepšení práce na všech pracovních úse-cích.

S modelářského hlediska jde především o pečlivější výběr členů reprezentačního družstva, kde je třeba více přihlížet k do-saženým sportovním výkonům.

Mohu za MVVS Brno s plnou odpovědností prohlásit, že všichni pracovníci MVVS se vynasnaží co nejlépe plnit všechny dané úkoly. Budeme pracovat tak, aby naše modelářské výzkumné vývojové středisko, které je jedním z mála podobných zařízení na světě, bylo vzornou propagací leteckého modelářství u nás i za hranicemi.



JOSEF SLADKÝ,
mistr světa v kategorii rychlostních U-modelů do 2,5 ccm v roce 1955 až 1956:

V průběhu jednání I. celostátního sjezdu

du Svazarmu dojde jistě i k otázce rozvoje le-teckého modelářství u nás. Nepochybují o tom, že očekávám-li od sjezdu podmínky k dalšímu zlepšování úrovně leteckého modelářství, souhlasí se mnou všichni vý-konné modeláři. Abychom vysí úrovně dosáhli v širším měřítku, musíme pře-děvším věnovat zvýšenou pozornost a péči nejmladším modelářům – začátečníkům. Pomůžeme tím nejen modelářství, ale za-jistíme i možnost výběru pro všechny obory letectví, ať už jde o plachtění, para-šutismus, motorové létatí či leteckou konstrukci a jiné. Vždyť právě z modelářů vyrůstají nejlepší piloti, mechanici a není ojedinělý příklad sovětského konstruktéra Jakovleva, který byl v mládí nadše-ným modelářem.

Je samozřejmé, že další rozvoj leteckého modelářství je záležitostí nás všech. Je na nás – výkonných modelářích, abychom se o to snažili dobrou prací, předáváním svých zkušeností a pečlivou přípravou na všechny modelářské soutěže a závody.



MIROSLAV ZATOČIL, mistr sportu:

I. celostátní sjezd Svazarmu bude bez-pochyby řešit klady i nedostatky v práci. Dojde jistě i k jednání o leteckém modelářství. I když máme většinou dobré zkuše-nosti se spoluprací s krajským výborem i krajským aeroklubem Svazarmu, je třeba ještě mnohé zlepšit.

Jednání z nedostatků je pozdě zajišťo-vání materiálu pro členy reprezentačního družstva, kteří v mnoha případech mají velmi krátkou dobu na vlastní přípravu; tím jsou ohroženy jejich sportovní výkony. V mnoha případech je též nedostatečná pomoc OV Svazarmu modelářským instruktorům při zajišťování místností pro práci kroužků.

Úkolem všech modelářů – sportovců je především snažit se o zvýšení úrovně na-šeho sportu. Sám se o to letos přičiním a pokusím se vytvořit dva nové národní rekordy v kategorii rychlostních U-modelů.

*

VLADIMÍR HÁJEK, mistr sportu:

V současné době jsem již splnil jeden z bodů závazku, který jsem uzavřel na počest I. celostátního sjezdu naší branné organizace. Modelář stupně B – člen KA Praha, nad nímž mám patronát – splnil theoretické i praktické zkoušky výkonnostního stupně C.

Předpokládám, že I. sjezd dá novou li-nii leteckému modelářství, že ukáže nutnost věnovat více péče odbornému růstu modelářů než doposud.

Velmi by nám pomohla lepší spolupráce s ČSM na úseku instruktorské práce, která dosud není mnohde úspěšná. S rozvojem modelářských kroužků musíme řešit i za-jistištění instruktorů pro jejich vedení. Jen tak se nám podaří z masy mladých chlapců vychovat dobré modeláře, snad i naše příští reprezentanty.

Úkolem reprezentantů je důkladně se připravovat na soutěže, předávat svoje zkušenosti a co nejlépe se umístit na spor-tovních soutěžích. Členství v represen-tačním družstvu neosvobozuje od morální povinnosti zúčastnit se domácích soutěží, jak se někteří modeláři mylně domnívají.

Jako člen reprezentačního družstva se budu i letos snažit, abych reprezentoval svou vlast na mezinárodních soutěžích co nejlépe.



FRANTIŠEK STODOLA,
nositel
odznaku
„Za obětavou práci“:

Vzhledem k pečlivém přípravám I. celostátního sjezdu spolupráci s armádou jak v základních organizacích, okresních i krajských výborech, předpokládám, že sjezd přinese masový rozvoj všech složek SvaZarmu, zejména pak v branné přípravě. Tím, že nás stát, podobně jako ostatní lidové demokratické země, snížil stav příslušníků armády, se sice jasné ukázalo, že nechceme válku, neznamená to ovšem, že SvaZarm nebude nadále věnovat velkou pozornost branné přípravě. Tím je vlastně dána další linie všem branným sportům ve SvaZarmu.

Nás letecko-modelářský sport postrádá dosud zájem Československého svazu mládeže, i když v modelářských kroužcích vychováváme především pionýry. Nepochybuj o tom, že ÚV ČSM pochopí význam leteckého modelářství a přijme naší nabídku ke spolupráci.

Další otázkou, kterou jistě bude sjezd řešit, je rozvoj činnosti SvaZarmu mezi obyvatelstvem. A tady můžeme ukázat poměr k naší organizaci tím, že nebudem pouze pracovníky na úseku své odbornosti, ale především řádnými členy základních organizací, protože v těch je jádro naší činnosti.

Výsledky v letecko-modelářské činnosti jsou celkem dobré; předpokládám, že sjezd najde cestu k odstranění některých nedostatků, jako je malá péče o modeláře se strany okresních výborů a jiné.

K dosažení lepších výkonů našich modelářů-sportovců by bylo třeba umožnit hlubší výměnu zkušeností se zahraničními modeláři – formou osobního styku. O prospěšnosti tohoto způsobu jsme se přesvědčili při loňské MMS ve Vrchlabí.

JIŘÍ SLADOVNÍK,
delegát
I. sjezdu
SvaZarmu
za modeláře
plzeňského
kraje:

I. celostátní sjezd, který se bude zabývat také otázkou rozvoje leteckého modelářství

ství, odstraní jistě dosavadní organizační nedostatky, které rozvoj brzdí. Podle mého názoru je třeba zejména prohloubit spolupráci s ministerstvem školství. K masovému rozšíření modelářství potřebujeme možnost zakládat kroužky na všech osmiletých a jedenáctiletých středních školách.

Hájím spolupráci s ministerstvem školství proto, že sám jsem učitelem a dovedu ocenit práci modelářských kroužků na

škole stejně tak, jako účinnou podporu ministerstva školství.

*

MILAN HALAXA, modelářský instruktor KA Brno:

Svolání I. celostátního sjezdu je pro modeláře stejně důležité, jako pro příslušníky ostatních odborných složek SvaZarmu. Podle mých zkušeností je třeba hlavně zlepšovat výcvik začátečníků. Potřebujeme více instruktorů, hlavně ze řad učitelů z povolání, kteří nám nejvíce pomáhají. Kapacita Ústřední modelářské školy SvaZarmu by se měla zvýšit, abychom do našich kroužků dostali co nejvíce dobrých vedoucích.

Po I. sjezdu se jistě pozmění i názory mnohých funkcionářů a členů SvaZarmu na letecko-modelářský sport a my svou práci dokážeme jej zařadit na přední místo ve SvaZarmu.

*



VLADIMÍR ŠPULÁK,
čs. represen-tant v kat.
bezmotoro-vých
modelů:

Cinnost Sva-zu pro spolu-práci s armá-dou je třeba stále propago-vat mezi obyvatelstvem. To platí i pro letecké modelářství. I když máme dobré zkušenosti, celkový stav není dosud uspo-kojivý. Doufám, že I. sjezd pomůže najít nové, účinné formy propagace a popula-rizace SvaZarmu v širokých masách oby-vatelstva.

Osnovy pro modelářský výcvik, které připravuje SvaZarm podle sovětských zkušeností, dají po schválení a doporučení mi-nisterstvem školství pevný základ letecko-modelářskému výcviku. Sjezd jistě pod-poří tuto novou linii.

Velký klad I. sjezdu vidím také v tom, že povzbudil modeláře ke zvýšené aktivi-tě. Jak všichni víme, vyhlásili modeláři ve většině krajů hodnotné pracovní závazky. Jejich splnění znamená zvýšení spor-tovní úrovně (nové rekordy) i technické a výcvikové úrovně (nové zařízení a po-můcky, zhotovené svépomoci).

Kolektiv modelářů KA Pardubice se mimo jiné zavázal k rádné propagaci letecko-modelářského sportu. Závazek úspěšně plníme a v propagaci budeme po-kračovat i po sjezdu.

Já sám vynaložím veškerý volný čas a všechny své znalosti na dokonalou spor-tovní přípravu, abych posílil čs. represen-tační družstvo na 3. ročníku Mezinárodní

modelářské soutěže lidově demokratických zemí, která se koná tento měsíc v Ma-darsku.

EMIL BRAUNER,
trenér represen-tač-ního družstva, nosi-tel odznaku „Za obětavou práci“:



Zhodnocením vý-sledků dosavadní prá-ce na I. sjezdu se jas-ně ukáží klady i nedo-statky na všech pracov-ních úsecích.

Jako jeden z příslušníků čs. družstva na loňském světovém mistrovství mode-lářů jsem se přesvědčil o tom, co znamená podpora, kterou poskytuje SvaZarm modelářům. Sám jsem si ověřil v rozhovo-rech s modeláři z kapitalistických zemí, jak tuto pomoc modelářství obdivuji. Tato péče nás modeláře zavazuje k neustálemu prohlubování znalostí a zvyšování od-bornosti. Úspěšné umístění našich mode-lářů-sportovců na letošních mezinárodních modelářských soutěžích bude nej-lepším naším dílem.

Já jako trenér se přičiním všechno o to, aby naše represen-tační družstva byla na mezinárodní soutěži připravena co nejlépe.



KAREL BITTNER,
nositel
odznaku
„Za obětavou práci“:

Základem naší vlastenecké organizace je pořádek a práce členů v základních organizacích SvaZarmu. I. celostátní sjezd vyřeší jistě tuto otázkou k uspokojení všech aktivních členů. Souvisí s tím úzce i ma-teriálové zabezpečení modelářských kroužků, instruktorů pro vedení kroužků i vyře-šení dalších nedostatků na úseku mo-delářské práce.

Za péči, věnovanou leteckému modelář-ství, projevime my modeláři nejlepš-e věčnost SvaZarmu poctivou a dobrou práci v základních organizacích.

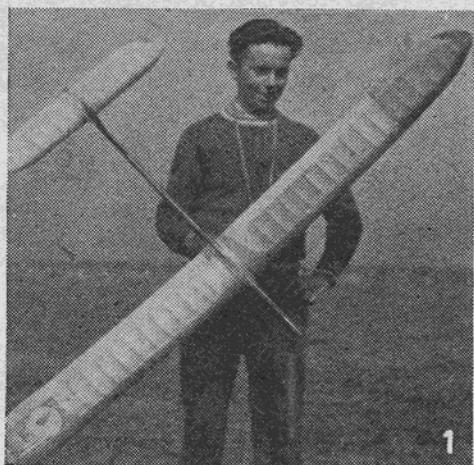
Na snímku K. Bittner (vpravo) jako ča-soměřic.

*

JIŘÍ HES, model, instruktor KA Praha-venkov, nositel čestného uznání „Cvičitel SvaZarmu“:

Od I. celostátního sjezdu SvaZarmu oce-kávají modeláři především organizační zlepšení práce. Podle mých zkušeností jde zejména o organizační prohloubení spolupráce okresních výborů s krajskými aerokluby SvaZarmu. Branné složky SvaZarmu stále ještě neuznávají letecké mode-lářství za rovnocenný sport, vyžadujíci neméně stejných nároků, jako kterýkoliv jiný branný sport ve SvaZarmu.

Všichni výkonné modeláři s plnou dů-věrou očekávají od sjezdu odstranění dosavadních nedostatků i uznání své činnosti. Nepochybujeme o tom, že i názory ně-kterých našich funkcionářů na modelářský sport se podstatně zlepší.



1



2



3

REPRESENTANTI SE JIŽ PŘIPRAVUJÍ

(r) V letošním roce, stejně jako loni, zúčastní se svazarmovští modeláři modelářského mistrovství FAI ve všech kategoriích (viz LM 1/56). Při výběru reprezentantů se letos postupovalo tak, že na první přípravné soutěže byli pozváni nejlepší modeláři-sportovci, vybrani podle návrhů jednotlivých krajských aeroklubů.

Zatím se uskutečnily dvě přípravné soutěže – dne 30. března pro kategorii A-2 a dne 31. března pro kategorii C. Obě se konaly v Kralupech nad Vlt. za pěkného „modelářského“ počasí (slunečno až oblačno, mírný vítr nebo klid).

V soutěži kategorie A-2

bylo hodnoceno celkem 15 soudruhů. Uvádíme je v pořadí, jak se umístili podle součtu vteřin, naléhaných v pěti startech. Místo za jménem značí příslušnost ke krajskému aeroklubu.

Pořadí v kategorii A-2

- Janák Josef, Jihlava, 2. Hájek Hugo, Praha-venkov, 3. Horyna Václav, Hradec Králové, 4. Harapát Josef, Praha-město, 5. Štěpánek Frant., Hradec Králové, 6. Rambousek Jiří, Ústí n. Lab., 7. Spulák Vladislav, Pardubice, 8. Bednář Miloš, Brno, 9. Kuliffay Milan, Košice, 10. Pácl Stanislav, Pardubice, 11. Nágovský Josef, Plzeň, 12. Jiroušek Alex, Košice, 13. Rozsypal Vladimír, Ostrava, 14. Kaucký Jaromír, Praha - město, 15. Hlaváč Josef, Liberec.

Prvých 8 soudruhů se kvalifikovalo svým

umístěním do druhé přípravné soutěže, která se bude konat asi koncem května.

Trenérem kategorie A-2 byl soudruh Emil Brauner z KA Praha-město. O úrovni první přípravné soutěže nám řekl:

„S výsledky jsem spokojen. Srovnáváme-li je s výsledky prvních přípravných soutěží z let 1955 a 1954, vidíme stále rostoucí sportovní i technickou úroveň našich nejlepších modelářů.

Také letošní způsob organizace a technického zajištění je lepší než loni. Dává nám to předpoklady, abychom se letos ještě lépe připravili k mezinárodní reprezentaci.

Kladně hodnotím také skutečnost, že vedle osvědčených loňských reprezentantů nám v krajských aeroklubech dorostlo i několik dalších nadějných modelářů-sportovců této kategorie.“

V soutěži kategorie C

bylo hodnoceno 14 soudruhů. Uvádíme je rovněž podle umístění v pěti startech.

Pořadí v kategorii C

- Hájek Vladimír, mistr sportu, Praha-město, 2. Černý Rudolf, Praha-město, 3. Růžek Ladislav, Praha-venkov, 4. Teuber René, Praha-město, 5. Olech Zdeněk, Pardubice, 6. Sedlák Jaroslav, Praha-město, 7. Pohaněl Jiří, Brno, 8. Procházka Vladimír, Praha-město, 9. Mašek Josef, Praha-město, 10. Somr Jaroslav, Gottwaldov, 11. Rezner Miroslav, Hradec Králové, 12. Kratina

Frant., Praha-město, 13. Černý Miroslav, Praha-město, 14. Tölg Ladislav, Hradec Králové.

Také v této kategorii se kvalifikovalo prvních 8 soudruhů do další přípravné soutěže, která bude opět asi koncem května. Pořadí se tu posunuje o jedno místo, neboť s. Procházka, který byl osmý, se další přípravy vzdal.

Požádali jsme trenéra kat. C – je to soudruh Ant. Macháček z KA Praha-město – aby nám řekl krátce své mínění o této kategorii, které bychom tlumočili čtenářům LM.

„Nejsem spokojen s připraveností v kategorii“ – řekl nám s. Macháček. „Nelze z toho ovšem vinit modeláře, neboť od začátku letošního roku bylo špatné počasí, takže nemohli zalétávat, aniž by riskovali zničení modelu.“

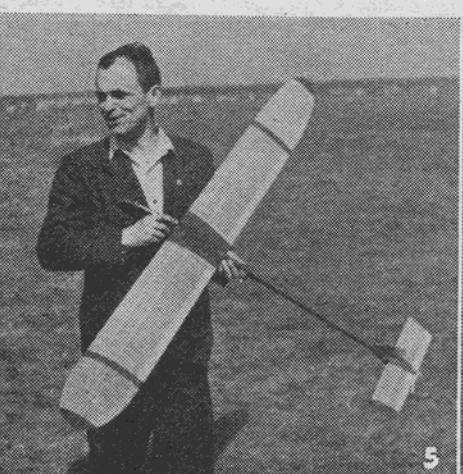
Proti loňskému roku vidím určitý pokrok v tom, že většina modelářů se v konstrukci přidržela osvědčené koncepcie modelu „Raketa“, konstrukce Vladimíra Hájka. Toto řešení považuji za vhodný začátek k tomu, abychom se postupně dostali ze známeho „úzkého profilu“ v této kategorii.

Konstrukce a vypracování modelů jsou proti loňsku v průměru nejméně o třídu lepší. Také ovládání motorů se zlepšilo podstatně. Slabinou ovšem zůstávají vrtule, přesně přizpůsobené jednotlivým motorem.

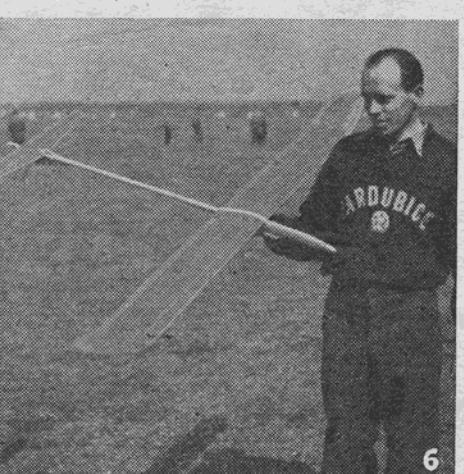
Prvňádym úkolem je teď využít každé příležitosti k treningu. Nesmí to být jen



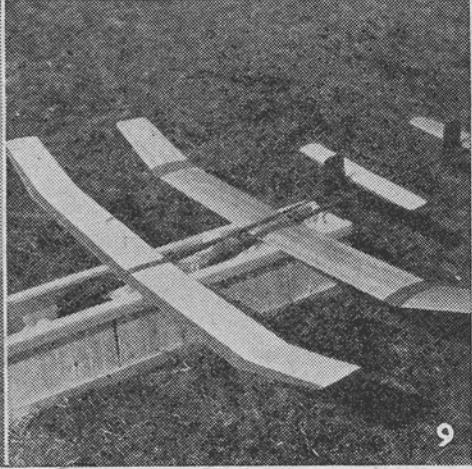
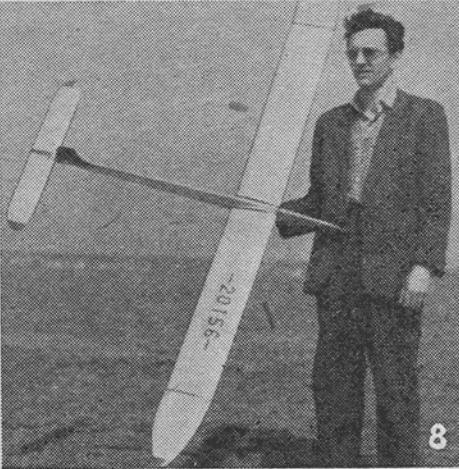
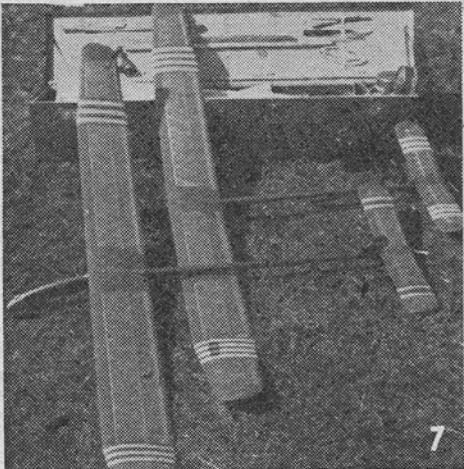
4



5



6



soukromou záležitostí soudruhů, kteří dále postupují. Je třeba, aby jim v tom pomohly celé kolektivy jejich krajských aeroklubů!*

Podle ohlasu, který měl loňský nás článek o přípravách representantů, soudíme, že i letos budou naše čtenáře zajímat některé technické podrobnosti. Pořídili jsme proto několik fotografií, náčrtků a uvádime hlavní data úspěšných nebo zajímavých modelů, pokud se nám podařilo je zjistit.

K OBRÁZKŮM

Obrázek 1. J. Janák se svým větroněm.
Data: rozpětí 1700 mm; délka 1100 mm; profil křídla vlastní, podobný MVA 123; profil výškovky vlastní, podobný Clark Y s prohnutou spodní hranou; hloubka křídla 160 mm, výškovky 100 mm; plocha křídla 28 dm², výškovky 5,8 dm²; váha 420 g; úhel seřízení – křídlo +4°, výškovka 0°; boční start. závěs. Zvláštnost: dírkový turbulátor asi v 1/6 hloubky profilu od náběžné hrany.

Obrázek 2. H. Hájek se svým větroněm.
Data: rozpětí 1850 mm; délka 1050 mm; profil křídla B 6356 b; profil výškovky z Horynova větroně Cemis 55 (viz LM 1/56); hloubka křídla 160 mm, výškovky 100 mm; váha 415 g; seřízení – křídlo +5°, výškovka -1°; boční start. závěs. Zvláštnost: trup modelu velmi tenkého průřezu je z plného lipového dřeva, nevylehčovaný.

Obrázek 3. V. Horyna se svým větroněm.
Data: rozpětí 1940 mm; délka 1100 mm; profil křídla MVA 123, snížený o 1%; profil výškovky shodný s Cemisem 55; hloubka křídla 165 mm, výškovky

90 mm; plocha křídla 29,78 dm², výškovky 4,18 dm²; váha 435 g; seřízení – křídlo +3°, výškovky -1°; střední start. závěs, nikoli boční.

Obrázek 4. J. Harapát se svým větroněm.
Data: rozpětí 1780 mm; délka 1080 mm; profil křídla vlastní, s max. prohnutím spodní hrany v 66%, horní v 30% hloubky; profil výškovky vlastní, tenký a silně prohnutý; hloubka křídla 160 mm, výškovky 100 mm; plocha křídla 28,5 dm², výškovky 5,5 dm²; váha 410 g; seřízení – křídlo +3,5°, výškovka -1°; střední start. závěs. Byl to jediný model s tlustším trupem, bez směrové klapky, celkově starší konstrukční koncepcie.

Obrázek 5. F. Štěpánek se svým větroněm.
Data: rozpětí 1900 mm; délka 1030 mm; profil křídla i výš. shodný s větroněm Cemis 55; hloubka křídla 165 mm, výškovky 90 mm; plocha křídla 2,96 dm², výškovky 3,4 dm²; váha 430 g; seřízení – křídlo +3°, výškovka 0°; boční start. závěs.

Obrázek 6. Vl. Špulák se svým větroněm.
Data: rozpětí 1900 mm; délka 1110 mm; profil křídla vlastní se středním prohnutím střed. čáry, s max. tloušťkou 6% ve 30% hloubky; profil výš. vlastní, laminární s max. tloušťkou 7% v 50% hloubky; hloubka křídla 156 mm; šípová výškovka o rozpětí 630 mm má střed. hloubku 100 mm, na okraji 60 mm; plocha křídla 29,3 dm², výškovky 4,5 dm²; váha 410 g; seřízení – křídlo +3°, výškovka -1°; střední start. závěs.

Obrázek 7. Dva téměř stejné modely Stan. Pácla. V pozadí je vzorně uspořádaná transportní krabice s náradím a pomůckami, upevněnými na víku. Na tomto příkladě je vidět, že modeláři i v ostatních

kategoriích zlepšují své vybavení k létání, podobně jako „upoutaní“ modeláři, u nichž je to již běžné.

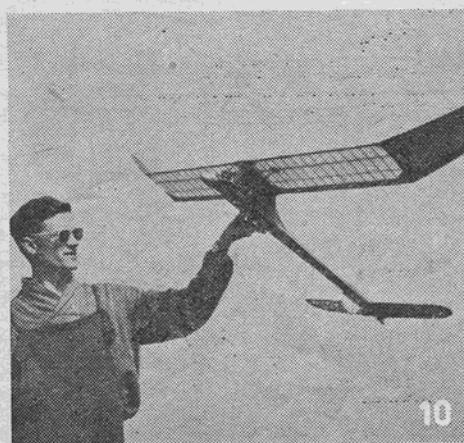
Obrázek 8. M. Bednář se svým větroněm.
Data: rozpětí 1860 mm; délka 1150 mm; profil křídla MVA 123; profil výš. MVA 301 80%; hloubka křídla 160 mm, výškovky 100 mm; plocha křídla 28,5 dm², výškovky 5,5 dm²; váha 410 g; seřízení – křídlo +3,5°, výškovka -1°; střední start. závěs. Byl to jediný model s tlustším trupem, bez směrové klapky, celkově starší konstrukční koncepcie.

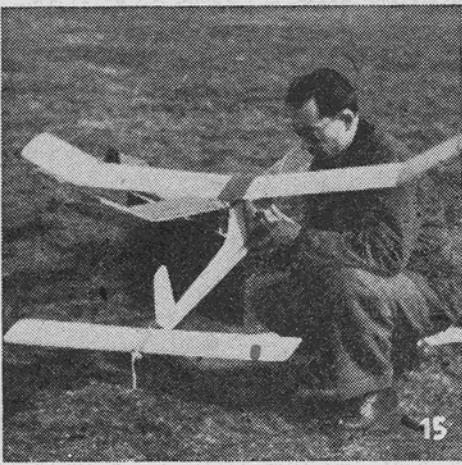
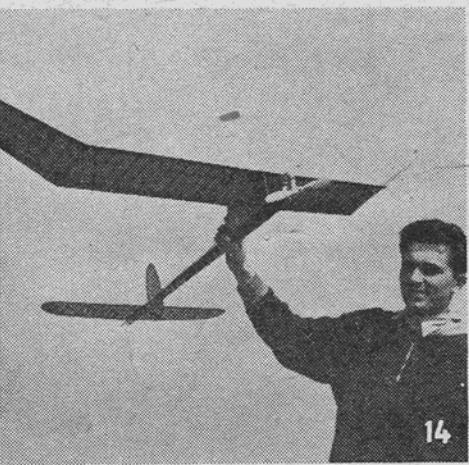
Obrázek 9. Modely J. Nágovského.
Data: rozpětí 1800 mm; délka 1250 mm; profil křídla B 6356 b, snížený o 10%; profil výš. tentýž; hloubka křídla 160 mm, výškovky 100 mm; plocha křídla 28,7 dm², výškovky 5,0 dm²; váha 460 g; seřízení – křídlo +6°, výškovka 0°; boční start. závěs. Zvláštnost: křídlo modelu balové konstrukce má celou vrchní stranu potaženu olšovou dyhou 0,3 mm tlustou. Dýha je klížena na všechny podélníky a žebra. Směr let dřeva je po rozpěti. Ověřili jsme si, že tato konstrukce je velmi tuhá, pevná a že se dýhovým potahem dobře zachovává tvar profilu.

Obrázek 10. Mistr sportu Vl. Hájek s novým motorovým modelem „Raketa-4“. Model je v podstatě shodný s typem „Raketa-2“, který jsme uveřejnili v LM 12/1953. Má jen některá drobná zdokonalení, jako pohyblivou výškovku, ovládanou současně se směrovou klapkou, o níž se s. Hájek zmínil ve svém článku v LM 4/56. Na modelu „Raketa-4“ je opět motor AMA 2,5 s vrtulí Ø 240, stoupání 140 mm. Profil křídla NACA 6409, profil výš.

SI 64009.

Obrázek 11. R. Černý se svým novým





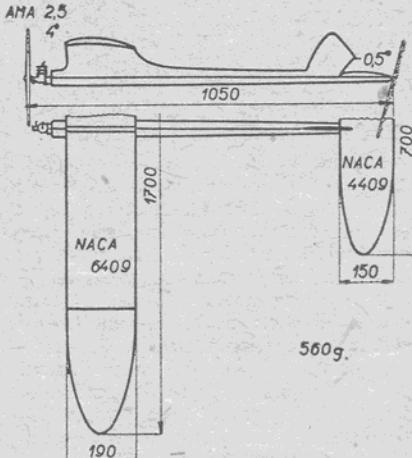
motorovým modelem. Data: rozpětí 1630 mm; délka 940 mm; profil křídla NACA 4406 (přepracován z NACA 4409 na 6% tloušťku); profil výšky tentýž; hloubka křídla 200 mm; plocha křídla 29,8 dm², výškovky 10 dm², celková 39,8 dm²;

pod trupem; motor vyosen 9° dolu, 2° doleva; seřízení - křídlo $+3,5^{\circ}$, výškovka 0° ; váha 500 g; těžiště ve vzdál. 50 mm od odtokové hrany křídla; motor AMA 2,5 točí 8600 ot/min s vrtulí ø 240/140 mm. Model startuje s kormidel se stativem.

delu R. Teubera, který se umístil jako čtvrtý.

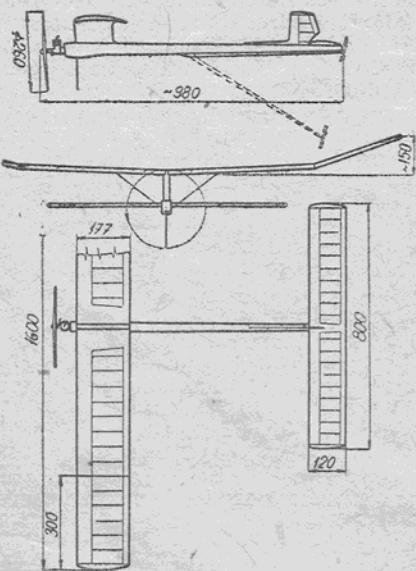
Obrázek 18. Náčrtek motorového modelu J. Pohaněla, který se umístil jako sedmý.

Obrázek 19. Náčrtek motorového mo-

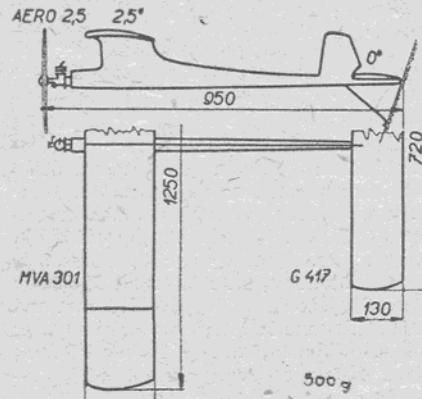


Obr. 16.

vzepětí křídla 30 a 190 mm („W“); plošná délka 850 mm; výška pylonu křídla („krku“) je 100 mm od osy trupu; plocha směrovky 1,6 dm², z toho 0,2 dm²



Obr. 17.



Obr. 18.

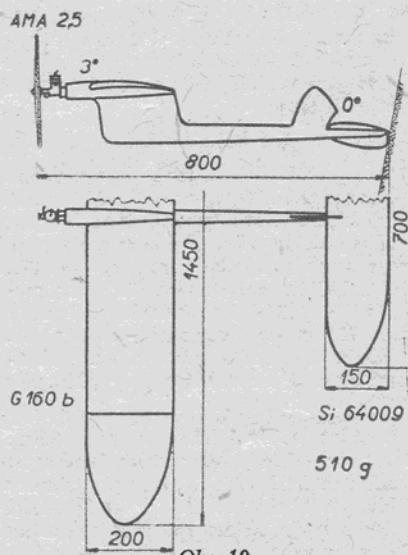
rovým modelem. Náčrtek modelu je na obr. 17. Data, která nejsou v náčrtku: profil křídla NACA 6406; profil výškovky NACA 4406; celková plocha $37,9 \text{ dm}^2$; váha 500 g; spec. zatížení $13,4 \text{ g/dm}^2$; motor AMA 2,5 vyosen 6° dolů, 2° vpravo; vrtule $\varnothing 260/140$ mm. Model startuje s kormidel se stativem.

Obrázek 14. J. Sedlák se svým motorovým modelem. Je to beze změn typ „Raketa-2“, který jsme uveřejnili v LM 12/1953.

Obrázek 15. J. Pohaněl se svým motorovým modelem. Náčrtek modelu, který létal s jugoslávským motorem Aero-250, je na obr. 18.

Obrázek 16. Náčrtek motorového modelu L. Růžka, který se umístil jako třetí.

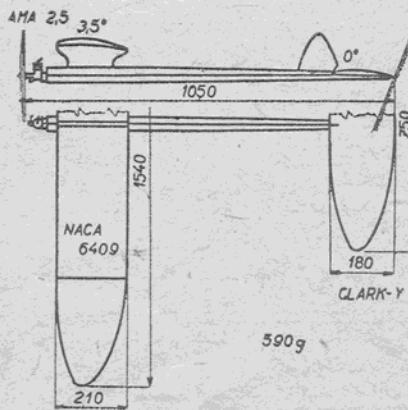
Obrázek 17. Náčrtek motorového mo-



Obr. 19.

delu Z. Olecha, který se umístil jako pátý.

Obrázek 20. Náčrtek motorového modelu J. Maška, který se umístil jako devátý. Postupuje však ještě do dalšího soustředění, vzhledem k tomu, že s. Procházka (osmý) vzdal další přípravu.



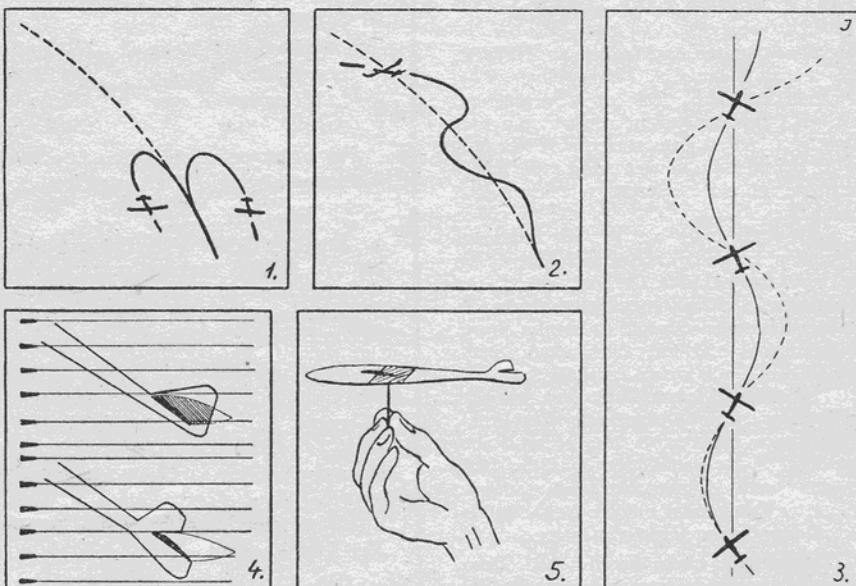
Obr. 20.

Stabilita větroně při startu na šňůře

Článek je určen modelářům, kteří pracují na první samostatné konstrukci větroně A-2.

Nejčastějším nedostatkem prvních vlastních konstrukcí větronů je jejich špatná stabilita při startu na šňůře. Někdy pouze nedovolí využít plné délky šňůry, jindy, a to je horší, znenemožní úplně start jinak schopného větroně.

U správně zalétaného větroně se mohou projevit při vleku šňůrou dva druhy nestabilita; spirální a oscilační. Jedna stabilita je opakem druhé, takže se lehce může stát, že ve snaze předejít oscilační nestabilitě, pívodíme spirální a naopak. Stane se někdy, že i s nestabilním modelem za bezvětří se nám podaří start na šňůře, ale to je pouhá náhoda a naprostu na ni nemůžeme spolehat.



SPIRÁLNÍ NESTABILITA

Spirálně nestabilní model se při správném startu několikrát po vypuštění pomocníkem prudce stočí do zatáčky, vypne šňůru a následuje havárie (obr. 1). V tomto případě se všeobecně doporučuje rychle povolit šňůru. Obvykle se model však „otočí do země“ tak rychle, že na to vůbec nestacíme reagovat.

Spirální nestabilita je způsobena příliš malým lomením křídla do „V“ spolu s velkou směrovou plochou. Spirální nestabilitu odstraňujeme vždy pouze zvětšením lomení „V“ křídla. Směrovku nezmenšujeme! Spirální nestabilita se vyskytuje velmi zřídka.

OSCILAČNÍ NESTABILITA

je mnohem častější. Oscilačně nestabilní model vinou sebemenšího popudu, který jej vychylí z normální polohy (nebo při chybém vypuštění) se rozkývá se strany na stranu (obr. 2). Záleží na stupni nestabilita, zda se výkyvy udrží stálé, nebo se zvětšují. Největším projevem oscilační nestabilita je zjev, kdy model po několika rostoucích výkyvech se vypne se šňůry a úplně se otočí o 180°. Chceme-li mírně spirálně nestabilní model vytáhnout alespoň trochu slušně na šňůře, mírně povolime startovaci šňůru v okamžiku, kdy model přechází do zatáčky. Toto

„umělé tlumení“ vidíme na obrázku 3. Šňůru povolime vždy v té chvíli, kdy model prolétá naznačenou polohu. Plná čára značí let „uměle tlumeného“ modelu, čárkovaná let bez tlumení.

Oscilační nestabilita (také stranové kmitání modelu) je způsobena příliš malou směrovou plochou spolu s velkým „V“ křídla. Zvětšujeme-li směrovku, musíme pamatovat na to, aby nebyla v „aerodynamickém stíně“ výškovky. Potom by nám zvětšení nebylo nic platné (obr. 4).

Navrhujeme-li model, volíme velikost směrové plochy S_s asi 10 % plochy S_k křídla (při poměru délky trupu k rozpětí křídla asi 0,55). U nižších poměrů musí být směrovka větší, u vyšších poměrů menší. Na grafu (obr. 6) je tato závislost přesně znázorněna. Velikostí směrové

ODEŠEL NÁM dobrý přítel



Dne 27. března 1956 zemřel Ing. Ferdinand Němec, hlavní sportovní komisař Aeroklubu RČS. Ač vážně nemocen, pracoval do poslední chvíle. Poslední den svého života večer odcházel se slovy: „Tak přijdete zítra, doděláme tu tabulku mezinárodních rekordů...“ - a již se nevrátil.

Ferdinand Němec - „strejčánek“, jak jsme mu říkali - věnoval celý svůj život leteckému. Při besedě o začátcích čs. leteckého, natáčené letos v únoru čs. rozhlasem, o tom vyprávěl:

„Jak jsem se dostal k létání? - Bylo to na českobudějovické reálcce. Začínal jsem jako modelář. Tehdy se mi dostala do ruky knížka Beneše o letadlových modelech. Začal jsem stavět model „Bleriot“. Samozřejmě bez předloh, jen podle toho, co jsem četl. Výsledek? Dvě nedostatečné v pololetí a otcem rozšlapaný model. Ale mne to nedradilo.“

Vedle dosud žijícího Evžena Čiháka byl Ferdinand Němec jedním z našich nejstarších pilotů. Poznal těžké začátky našeho sportovního leteckého, byl nadšeným propagátorem létání s balony na teplý vzduch, dnes už zapomenutého, a později jako učitel motorového létání vyškolil řadu žáků.

My modeláři jsme ho poznali po roce 1945 jako sportovního komisaře. Mnozí jsme absolvovali jím vedené kurzy časoměřiců a sportovních komisařů pro modelářství a plachetní, či jsme se zúčastnili soutěží, kde byl sportovním vedoucím.

„Proposice jsou svaté, hošánkové!“, kladl nám vždycky na srdce. Chtěl tím vyjádřit, že sportovní úspěch má cenu jen v tom případě, je-li výsledkem kázně a čestného sportovního zápolení v duchu soutěžních principů.

Ferdinand Němec byl v roce 1955 také předsedou mezinárodní sportovní komise na Mezinárodní soutěži modelářů lidově demokratických států, pořádané ve Vrchlabí. Jeho vzornou práci tam ocenili všichni zahraniční účastníci. Uznání a dík mu tlumočil při slavnostním zakončení MMS vedoucí sovětských reprezentantů Konstantin Komlev.

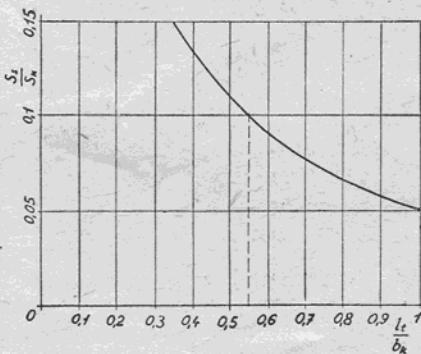
Nyní, kdy Ing. Ferdinand Němec již není mezi námi, uctíme jeho památku nejlépe tím, že budeme na soutěžích nekompromisně dodržovat a vyžadovat čistotu sportovního projevu, kterou nám tak důkladně vštěpoval.

plochy je myšlena velikost nestíněné plochy, nejlépe pod trupem. Velikost bočné plochy trupu získáme známým způsobem vyvažováním na špendlíku (obr. 5).

Lomení křídla do „V“ je závislé na umístění křídla vzhledem k těžišti celého modelu. U normálních koncepcí větronů bývá 5°–7°. Myslí se tím úhel mezi polovinou křídla a horizontální rovinou. Je samozřejmé, že úhly obou polovin křídla musí být stejně.

Postavíme-li dokonale stabilní větroň, můžeme si potom dovolit umístit startovací háček téměř v těžišti a let při startu zůstává stabilní. Tím způsobem dostaneme největší výkon modelu, neboť využijeme plně délky šňůry. *Lad. JANDA, Jiřové*

Obr. 6





Plachtař hovoří k modelářům

Mili mladí soudruzi!

Často, když se vrátím domů ze své práce, kterou mám rád, probírám se listy svých alb, v nichž je zachycen na fotografích můj dosavadní letecký život.

Zvláště rád se vracím k prvnímu albu, ve kterém mám fotografie ze svých klukovských let. Začíná fotografii z roku 1934, kdy jsem na Mělníku – Pšovce společně s chlapci z naší Čertouské ulice lepili – doslova – své první modely.

Při pohledu na zažloutlé snímky vzpomínám na to, jak jsem na mámě vymořil šestak na špejle, které jsme pak hromadně kupovali u řezníka. Také jsem si někdy sám vydělával tím, že jsem již časně ráno sbíral míčky na tenisovém hřišti, kam chodila tehdejší „lepší společnost“. Nebylo to ovšem jednoduché. U vrat na hřiště jsem se obyčejně nejprve poprali o to, kdo vůbec půjde sbírat, neboť to také někdy znamenalo vydělat si nejen na špejle a papír na modely, ale také přilepšit si v jidle a koupit si vuřtu a rohlík.

Naše tehdejší modely se zdaleka nepodobaly dnešním. Byly to modely pracné a značně neuměle postavené. Na gumový svazek jsme obyčejně neměli peníze a tak jsme i „gumáky“ pouštěli jen jako větroně z ruky kdesi u Labe na hrázi. Když nám model letěl 15–20 vteřin, považovali jsme to za úspěch.

Později, když jsem se již učil a konečně jsem si nějakou korunu vydělal, skoupil jsem samozřejmě kdejakou příručku o modelářství. Tehdy již mé větroně létaly i několik minut.

Tak jsem modelářil až do konce války a snil jsem o tom, abych se jednou dostal k bezmotorovému létání. Měl jsem v modelářství i hodně úspěchů. Postavil jsem celkem více než 100 modelů, většinou bezmotorových, z nichž mnohé byly vydány tiskem.

V roce 1945 se konečně splnilo mé největší životní přání a stal jsem se plachtařem. Z plachtaře-žáka jsem se vypracoval na učitele plachtění z povolání. Nakonec jsem získal i motorový diplom a oprávnění motorového instruktora. Od té doby jsem vyskobil sám více než 300 plachtařů a na výcviku dalších několika set jsem se podílel.

U svých plachtařských žáků jsem vždy

dovedl odhadnout, aniž bych je znal předem, kdo z nich je modelář. Takový soudruh byl mnohem zručnejší, lépe se učil, uměl na větroní i ledacos opravit a zpravidla také létať. Když jsem to zjistil, vždy jsem se již při nástupu nových žáků ptal, kdo je modelář. A má zkušenosť se vždy znova potvrdila.

Rád vzpomínám na př. na soudruhy z Kladna, v čele se s. Dvořákem, které jsem měl jako žáky v roce 1951 a u nichž jsem společně se s. Půroknem ověřoval novou výcvikovou metodu – školení na dvojím řízení.

Takových příkladů bych mohl uvést mnoho. Vážim si velmi leteckého modelářství, neboť i mně dalo velmi mnoho. Přiznám se, že se mi někdy po něm i zasteskne. Proto, i když mám velmi málo času, postavil jsem si větroní A-2 s laminárním profilem. Dále si chci postavit něco na „jedenapůlku“. Věřte, že i dnes mám z dobré letařského modelu stejnou radost, jako před lety.

Závěrem vám všem, dnešním modelářům, ze srdce přeji hodně modelářských úspěchů. Hodně se učte a dělejte svoji práci poctivě. To jsou dvě hlavní zásady úspěchu. Podílejte se navzájem o zkušenosť a nenechte na pokoji ani jeden modelářský rekord. – Máte dnes ve Svazarmu možnosti, o kterých se nám starší v mládí ani nesnilo.

Já sám si pak přeji, aby do plachtařského výcviku se vás, mladých modelářů, přihlásilo co nejvíce.

Přeji všem modelářům další úspěchy na letošních soutěžích!

M. STANĚK, krajský plachtařský instruktor KA Karlovy Vary.



Bude vás zajímat...

• V kalendáři polských letecko-modelářských podniků v roce 1956 je mimo tradiční soutěže a jednoho soustředění národního družstva v Lublině několik dalších větších podniků. XXI. celostátní letecko-modelářská soutěž byla uspořádána ve dnech 1.–6. 5. ve Stalinogradě, 19.–20. 5. bude ve Wroclawi soutěž pokojových modelů, soutěž o „Pohár Baltiku“ se uskuteční 9.–10. 6. ve Štětí, I. mistrovství Polska letařských modelů bude uspořádáno ve Wroclavi 24. 6.–1. 7. a kalendář uzavírá soutěž svahových větroňů 6.–7. 10. 1956.

• V USA se v poslední době velmi rozšířilo řízení U-modelů jedním lankem. V roce 1955 dosáhl americký modelář Dalekirk s U-modely řízenými jedním lankem v jednotlivých kategoriích těchto výkonů:

pístový motor 0,8 ccm	162 km/h
pístový motor 5 ccm	230 km/h
pístový motor 10 ccm	265 km/h
tryskový motor	250 km/h

Pro upoutané modely řízené jedním lankem předepisuje FAI větší průměr lanka.

• Angličan G. Knight z Portsmouthu postavil letařský maketu polského letadla PZL – 25. Rozpětí modelu je 370 mm a poháně jej samozapalovací motorek o obsahu 0,5 ccm.

• Jugoslávský letecký časopis „Aero Svet“ uspořádal čtenářskou anketu, která měla určit 10 nejlepších leteckých sportovců Jugoslávie v roce 1955. Mezi deseti nejlepšími jsou i tři známí jugoslávští modeláři Emil Fresl, Ljubomir Nešić a Vilim Kmoch, kteří startovali na MMS ve Vrchlabí.

• Velkým přínosem pro polské modeláře, zabývající se stavbou upoutaných modelů, je právě vydaná kniha W. Schiera „Upoutané modely“. Kniha má dvě části. V prvé se autor zabývá navrhováním a konstrukcí upoutaných modelů, jejich pohonem, vrtulemi a létáním. Ve druhé části jsou shrnuty teoretické základy, potřebné k úspěšnému konstruování upoutaných modelů. Kniha, kterou vydalo nakladatelství MON, má 275 stran, 154 obrázků a 22 tabulek.

• Angličan Frank Gardner nedávno natočil krátkometrážní film, ve kterém jsou „herci“ přední angličtí modeláři. Film, nazvaný „Připraven k letu“, je podle tvrzení recenzentů dobrou propagaci a prostředkem široké výměny zkušeností.

• Polští nakladatelství MON vydá pro modeláře serii stavebních plánů v měřítku 1 : 1. Mezi prvními vyšel výkres školního modelu s gumovým pohonom „Pionýr“ a výkres upoutané makety letadla „PZL – P 11 c“. Výkresy jsou uloženy ve vkušné obálce, na které je též popis stavby.

• Do konce roku 1955 bylo v Maďarsku vyrobeno 400 kusů motorku „Proton“. Polovina z nich byla určena pro export a polovina pro vnitřní trh.

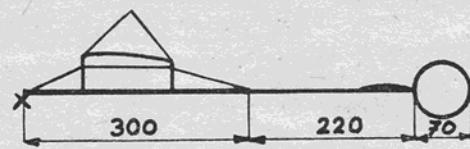
Rekordný sieňový model JGS-7

Sieňový model JGS-7 je model s papierovým potahom. Je vývojovým typom modelu JGS-6 s mikrofilmovým potahom, s ktorým som v r. 1952 prekonal čsl. rekord.

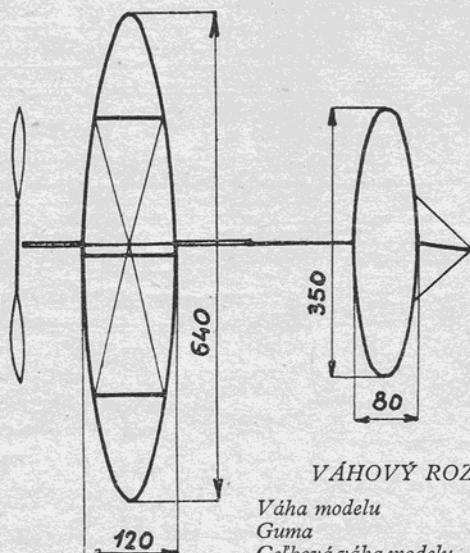
Už pri zaliatavaní vyzkoušal model dobré letové vlastnosti a dňa 17. 3. 1956 v rotunde Parku kultúry a oddychu v Brne nalietal 8 min. 44 sec, čo je o 2 min. lepší čas ako čsl. rekord. Tento let bol predložený Športovej komisií ÚV Sväzarmu na schválenie. Na celostánej súťaži sieňových modelov, ktorá bola dňa 18. 3. 1956 v Brne, model obsadil prvé miesto vo svojej kategórii priemerom 7 min. 14 sec. z dvoch letov.

POPIS STAVBY

Trup sa skladá zo slamy o priemere 3 mm, ktorá je na koncoch polepená úzkym prúžkom japonského papiera. V prednej časti je ložisko z hliníkového plechu $2 \times 0,8$ mm. Na zadnej časti je nylónovým v dôkone príviazaný háčik z 0,3 mm ocelového drôtu. Výstuhu trupu tvorí jedna hodvábna niť, ktorá je upevnená na bal-



M 1:10



VÁHOVÝ ROZBOR

Váha modelu	2,07 g
Guma	2,00 g
Celková váha modelu	4,07 g.

dachný krídla. Zadná časť trupu je zo slamy, hrubej 1,5 mm, na ktorú sa prilepi po potiahnutí výškovka a smerovka.

Nábežnú a odtokovú hranu krídla tvoria balzové lišty $1 \times 0,8$ mm, ktoré sa ku koncu krídla zužujú na $0,8 \times 0,6$ mm. Rebrá sú z $0,8 \times 0,6$ mm balzových lišti.

Profil krídla je 7%-ný s najväčším zakrivením v 40% hĺbky. Na nosnej ploche sú asymetricky prilepené dva baldachýnky, predný 46, zadný 40 mm vysoký, aby sa zmiernil otáčivý moment vrtule. Krídlo je vystužené zdola aj zhora vlasmi.

Výškovka je podobnej konštrukcie ako krídlo. Tvoria ju balzové lišty $0,8 \times 0,8$ mm a rebrá $0,8 \times 0,6$ mm. Krídlo i výškovku musíme stavat v šablóne.

Smerovka je kruhového tvaru a je prilepená za výškovkou tak, aby model lietal v ľavých kruhoch.

Vrtula sa skladá zo strednej časti, ktorú tvorí slama o priemere 2 mm a z balzových listov vrtule o sile 0,25 mm, ktoré sa do strednej časti zasúvajú pomocou kolíčkov.

Gumový zväzok tvoria 2 prúžky gumy $3 \times 0,8$ mm o dĺžke 400 mm. Dabajme na to, aby sme model potiahli najľahším papierom. J. GABRIŠ, Bratislava

ALKA II.

Výkonná A-2

Tato „A-dvojka“ je pokusem o konštrukciu nejjednoduššieho výkonného modelu s nejmenšími škodlivými odopy.

Trup je z pertinaxovej trubky $\varnothing 20/18$ mm. Vpredu je do trubky zasadená těsně hlavice, vysoustružená z tvrdého dreva s otvorem pro prítěž.

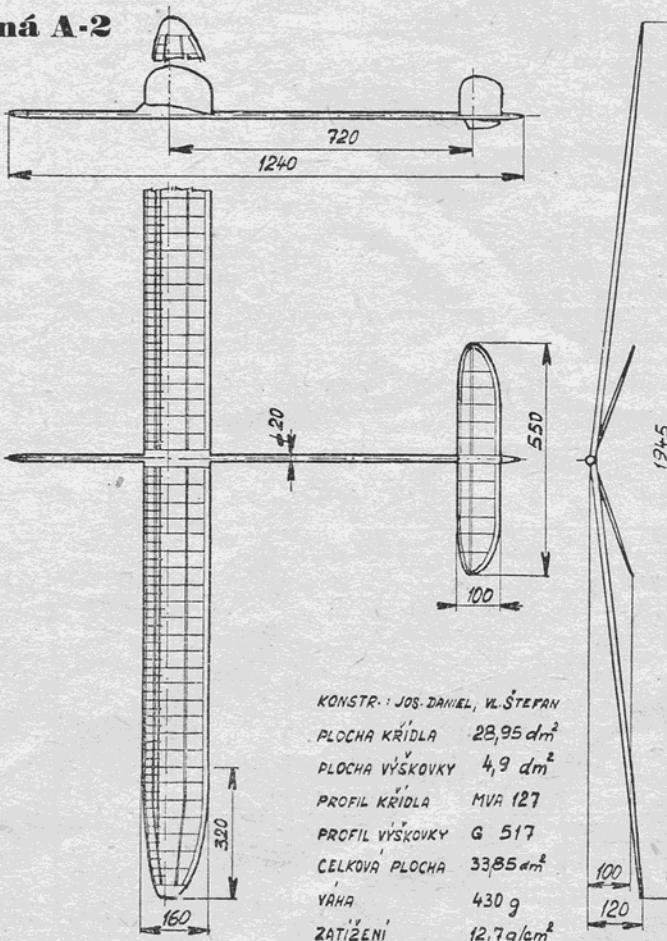
Krídlo s jednoduchým lomením je dělené a nasazuje se na duralový jazyk. Hlavní nosník je ze smrkové lišty 3×5 (3 kusy). Nábežná hrana je z balsy 3×8 , odtoková hrana rovněž z balsy 3×20 .

Výškovka je rovněž dělená. Obě poloviny se nasazují na balsový centoplán výškovky, ve kterém jsou vklízeny dva kolíčky z 2 mm překlížky. Všechny nosníky výškovky jsou balsové (2×5 , 2×5 , 2×12).

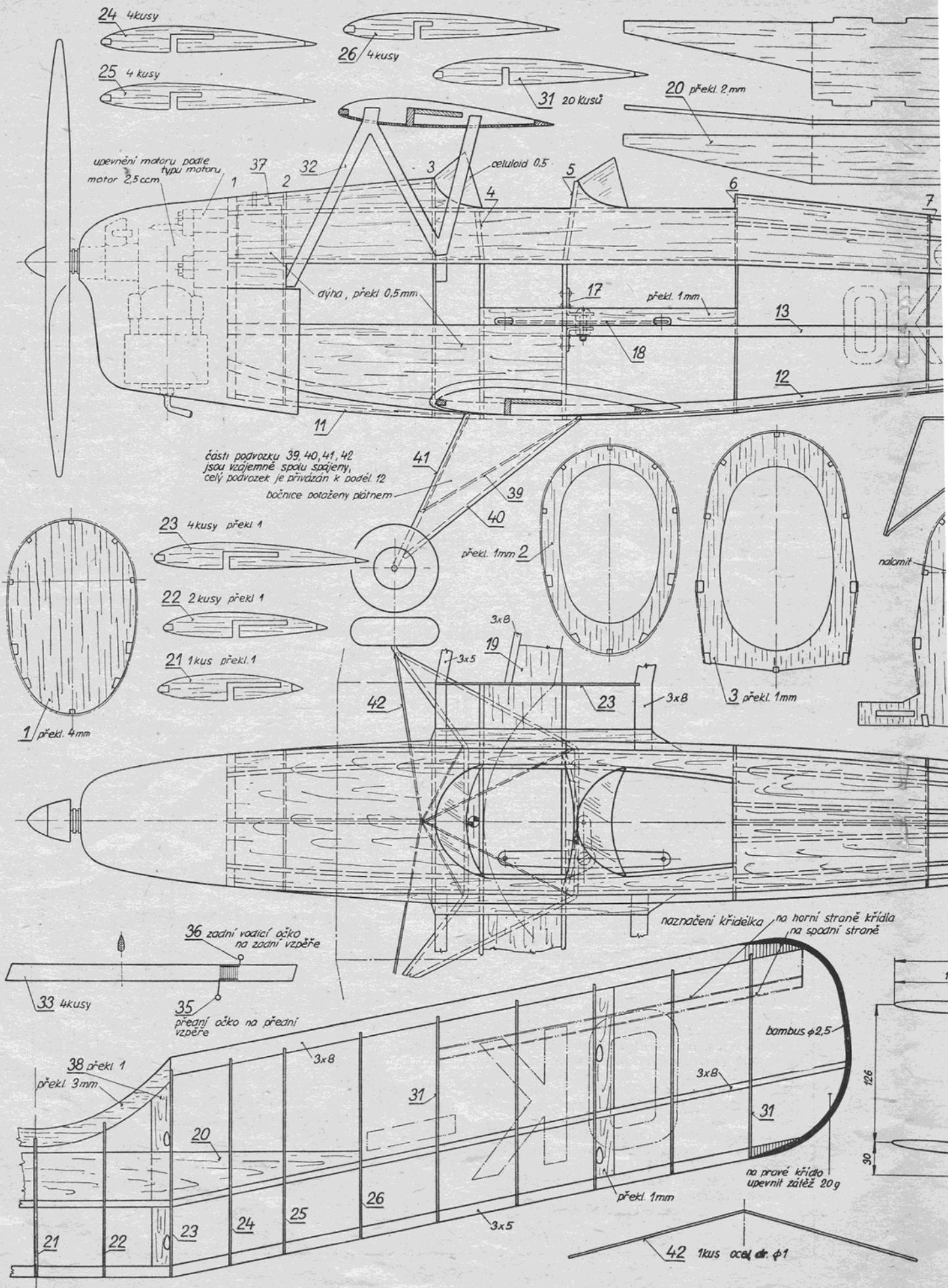
Dethermalisátor je zhotoven tím způsobem, že do konce centoplánu výškovky je vklízena nit, která prochází pod kolíček v trupu a je složena v dutině pod výškovkou. Když přepálí doutnák gumovou nit, která drží výškovku v normální poloze, sklopí se výškovka tak daleko, pokud stačí nit. Vyklápění výškovky obstarává gumička, která je navlečena na kolíček ve výškovce a prochází do trupu, kde je uchylena háčkem ve výřezu v spodní části trubky.

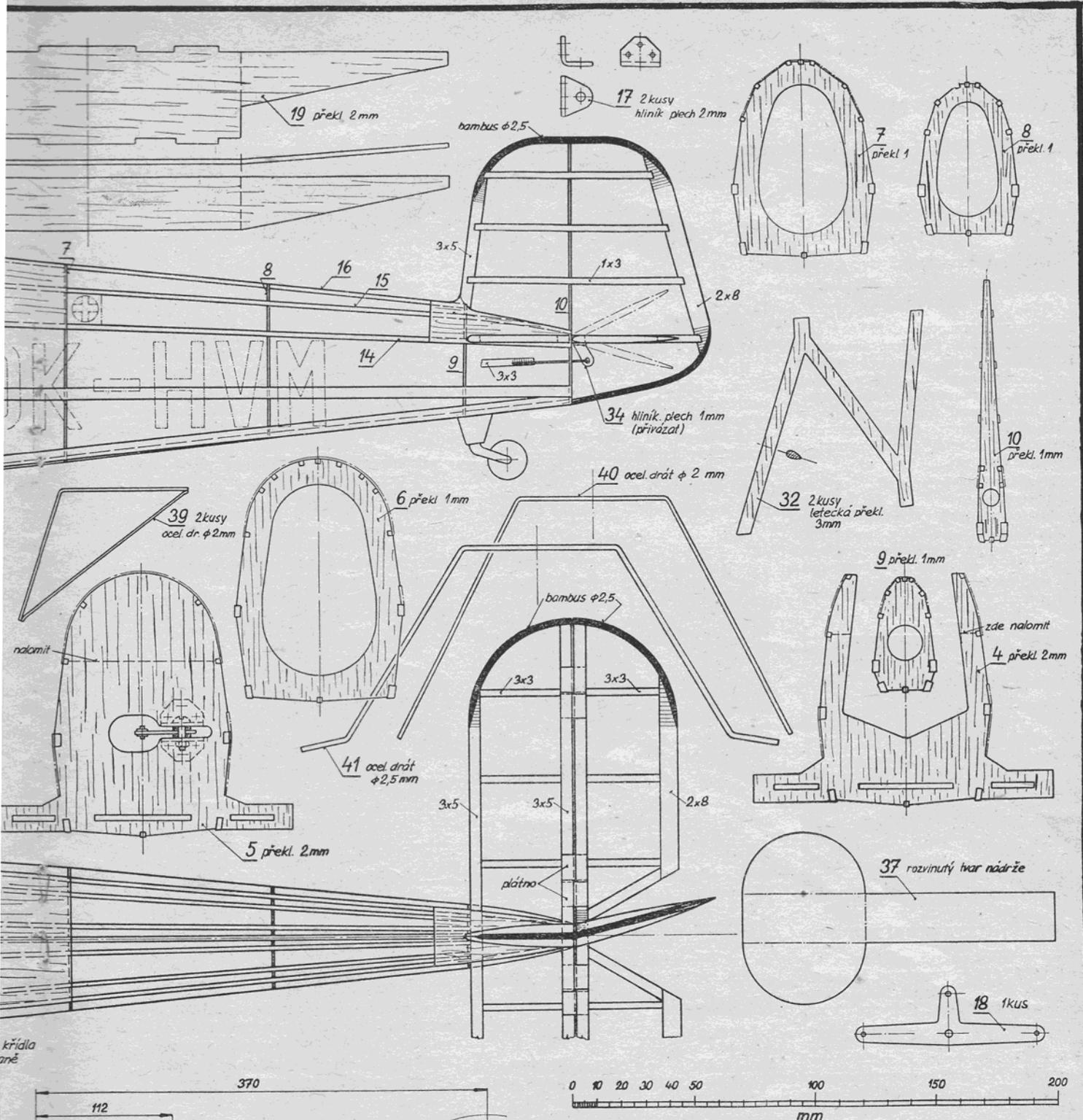
S 50 m šnúry létá model průmerně 2–2½ minuty.

V. ŠTEFAN, Vrchlabí



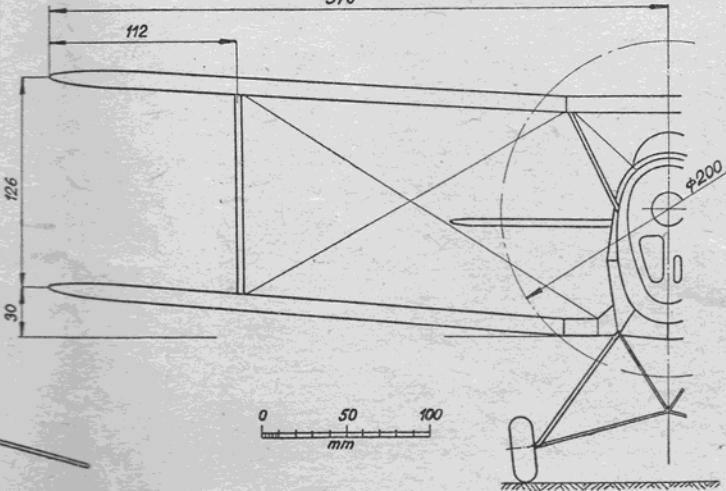
KONSTR.	JOS. DANIEL, VL. ŠTEFAN
PLOCHA KRÍDLA	28,95 dm ²
PLOCHA VÝŠKOVKY	4,9 dm ²
PROFIL KRÍDLA	MVA 127
PROFIL VÝŠKOVKY	G 517
CELKOVÁ PLOCHA	33,85 dm ²
VÁHA	430 g
ZATÍŽENÍ	12,79 g/cm ²





MAKETA CVIČNÉHO LETADLA

C-104



ROZPĚTÍ
DĚLKA
VÝŠKA
VÁHA

740 mm
675 mm
250 mm
675 g

PROFIL KŘ.
MOTOR
RYCHLOST

NACA 2312
2,5 ccm
72-76 km/h

OPAVA, DUBEN 1956

KONSTRUKCE: H. VAŠEK

»C-104«

UPOUTANÁ MAKETA CVIČNÉHO LETADLA

K výkresu
na prostřední dvoustraně



Stavební výkres modelu C-104 není pracován do detailů, podobně jako ostatní výkresy maket, které jsme dosud uveřejnili v LM. Výkres je jen vodítkem – předpokládá se, že zkušenější modelář, který se do stavby pustí (pro začátečníky se model nehodí), upraví si detaily konstrukce podle svého, hlavně podle materiálu, který má k dispozici.

Výkres, který otiskujeme zmenšený, má ve skutečnosti formát A 1 a všechny části modelu jsou na něm vykresleny ve skutečné velikosti. Pro modeláře, který si chce výkres sám zvětšit, je připojeno srovnávací měřítko. Malé srovnávací měřítko, uvedené u pohledu zepředu, platí jen pro tento pohled.



STRUČNÝ STAVEBNÍ POPIS

Trup se skládá ze čtyř podélníků z lišty 3×5 (č. 12, 13) a tvarových podélníků z lišty 2×2 (č. 11, 14, 15, 16). Sestavujeme-li trup na šabloně (doporučuje se), použijeme za základ podélníky č. 13, které jsou při pohledu s boku rovné. Přepážka č. 1 je z překližky 4 mm. Přepážky č. 4 a 5 jsou z překližky 2 mm (nalomeny), ostatní pak z překližky 1 mm, vylehčené podle výkresu.

Na přepážku č. 5 před zastavěním nanýtujeme dva hliníkové úhelníky 2 mm silné (č. 17), na které připevníme vahadlo řízení č. 18. Do spodní části přepážek č. 4 a 5 zaklížíme překližkový jazyk č. 19, který ohneme nad plamenem do „V“. Jazyk je z pětivrstvé letecké překližky 2 mm.

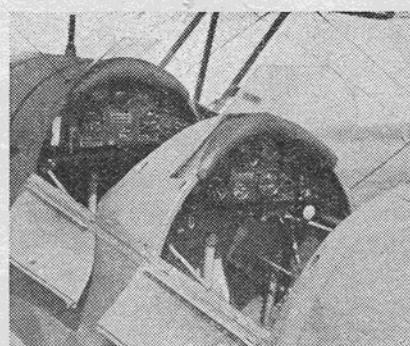
Podvozek upevníme mezi přepážky č. 3 a 5. Skládá se ze čtyř částí navzájem k sobě spájených (č. 39–42). Boční části (nohy) podvozku jsou potaženy s obou stran plátnem.

Motor. Na výkresu je obrysově zakreslen detonační motor AMA 2,5. Motorové lože zakresleno není: každý modelář si je musí upravit podle použitého motorku. Palivovou nádrž upevníme do horní části

trupu mezi přepážky č. 1 a 2. Rozvinutý tvar nádrže č. 37 je na výkresu.

Křídla. Nejprve zhotovíme křídlo horní. Z pětivrstvé překližky 2 mm vyřízneme jazyk č. 20, který ohneme nad plamenem do patřičného „V“. Na něj navléčeme žebra č. 21–26. Oblouk odtokové hrany nad pilotním sedadlem je z překližky 3 mm, zbroušené do úkosu. Okrajové obrousky křídel jsou z bambusu.

U spodního křídla začínáme stavbu na-



vlékáním žeber č. 23–26 na jazyk č. 19, který máme již zaklízen v trupu. Na spodní vnější křídlo (vně letového kruhu) připevníme k okrajovému oblouku asi 20 g olověné zátěže.

Horní křídlo upevníme na trup pomocí baldachýnu č. 32, který vyřízneme z překližky 3 mm. Vzpěry č. 33 jsou zaklízeny do výkliků č. 38 z 1 mm překližky. Na přední vzpěry směrem dovnitř letového kruhu upevníme vodicí očka řídicích drátů č. 35 a 36.

Kormidlo. Výškové kormidlo zhotovíme v šabloně z lišt 3×5 , 2×8 a 3×3 . Profil kormidla je plochá deska. Okrajové obrousky jsou opět z bambusu. K pohyblivé

části je přivázána páčka č. 34, do níž je zavěšeno táhlo řízení. Otáčivé závesy jsou pláténé. Dodržte maximální výchylky, vyznačené na výkresu!

Směrovka je zhotovena z lišt 3×5 a 2×8 . Žebra jsou z pásků překližky 1 mm tlusté.

Potah zvláště namáhaných předních částí trupu je z dyhy nebo překližky 0,5 mm. Na výkresu je to vyznačeno. Křídla a kormidla potáhneme papírem Kablo I, všechno ostatní pak papírem Kablo II. Celý model dvakrát lakujeme čirým nitrolakem. Navrch pak barevně stříkáme buď hliníkovou metalisou, nebo šedozelehou krycí barvou. Imatrikulaci značky jsou vždy černé. Lékárnička je vyznačena červeně.

*

Model je postaven na našem okrese v několika exemplářích s různými motorky a v různých velikostech. S jeho letovými vlastnostmi jsou všichni modeláři spokojeni. Upozorňuji zájemce, kteří si model chtějí postavit pro některou soutěž maket, že maketa má mít také znázorněné palubní desky, které se započítávají do celkového provedení. Vzor a bližší popis najdete v LM 10/1954.

Vášek HUBERT, Opava

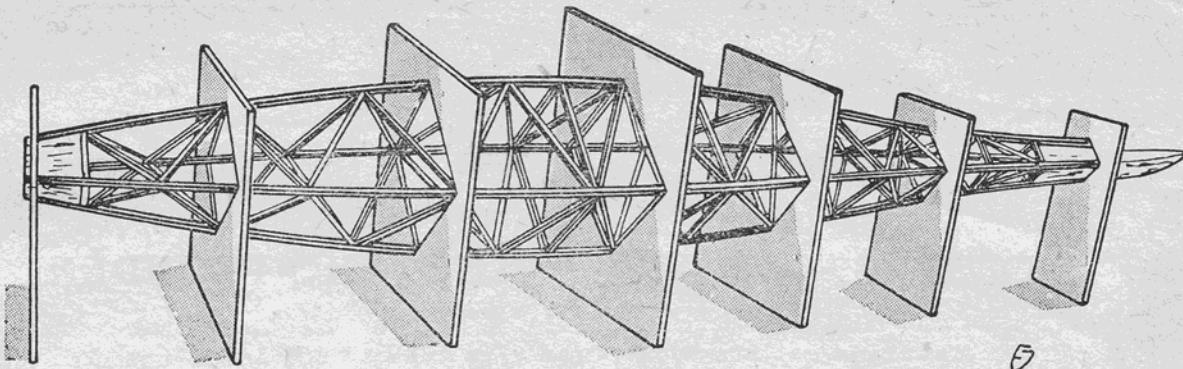
*

VÝKRES MODELU C-104

Modelářům, kteří chtějí model stavět dříve, dá redakce zhotovit a zašle poštou planografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Planografická kopie stojí 3,50 Kčs včetně poštovného. Platě předem poštou, poukázkou na adresu: Redakce LM, Jungmannova 24, Praha II. Vyřízení trvá nejméně 14 dnů. Objednávky výkresu C-104 přijímáme do 30. května 1956.

Později došlé NEVYŘÍDÍME!





ŠABLONA NA TRUP

Stavba trupu modelu na gumi, který má průřez čtverce, postaveného na hranu, je zpravidla značně obtížná. Žádná stěna není totiž rovná, takže ji nemůžeme použít jako základ. Nezkroucený trup sestavíme v tomto případě pouze v šabloně.

Na obrázku je šablona, sestávající z několika destiček z tvrdého papíru, v níž se celý trup slepí, včetně diagonál, výztuh a výkližek. Po sestavení trupu lze nepoškozené destičky sejmout a použít znova pro stavbu druhého modelu nebo k opravě poškozeného. J. FARA, Dáblice

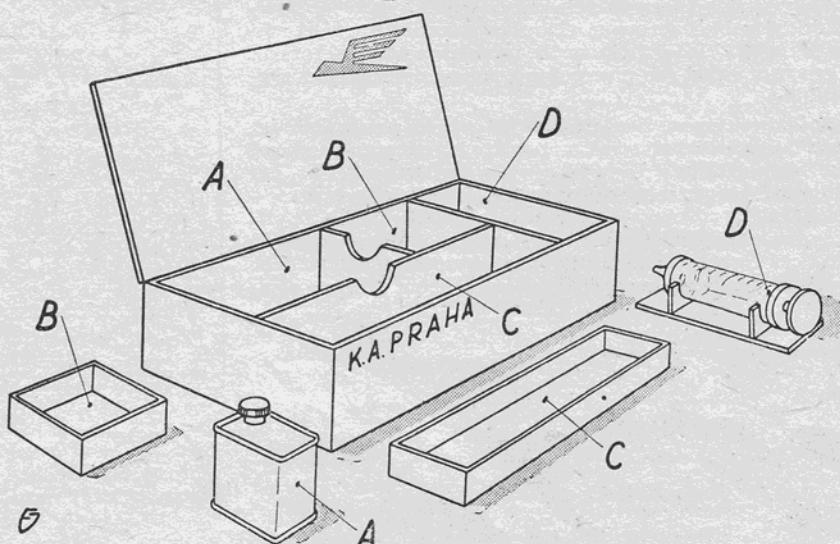
NÁŘAĐOVÁ SKŘÍNKA - užitečná pomůcka při létání

V poslední době vidíme na soutěžích stále se lepšici vypracování modelů. Je na čase, aby se zlepšila i úroveň modelářských doplňků, potřebných při létání. Jedním z nich je vhodná krabice nebo přenosná skřínka na nářadí, které potřebujeme k opravě poškozeného modelu nebo k jeho seřízení.

Pěkná schránka na nářadí se dá udělat z krabice na doutníky. Tyto krabice rozmerů $220 \times 110 \times 55$ mm (nebo podobné) mají lepenkové dno, které sejmememe a nahradíme překližkou 1 až 1,5 mm. Víko mívá již pantiky. Je-li víko jen přilepeno páskem kníhařského papíru, nahradíme papír proužkem plátna nebo hedvábí (lepíme acetonovým lepidlem).

Přepážkami z 3 mm překližky rozdělíme vnitřní prostor na několik částí; nejvhodnejší a vyzkoušené rozdělení je na obrázku.

Vnitřní krabičky mají dno z překližky 2–3 mm, boky z 1 mm překližky. Rohny můžeme využít vklíženými lištami 3×3 , které použijeme i na zarážky, určující hloubku uložení vnitřních krabiček. Podle obrázku celou krabici rozdělíme na 6 prostor. Do prostoru, označeného „A“, se vejde malá plechovka (100 ccm) od oleje na šíci stroj s palivem nebo benzinem. Do prostoru „D“ se vejde malá injekční stříkačka (2 ccm); máte-li větší, je třeba rozmištění upravit jinak.



Krabici po očištění skelným papírem nalakujeme navrch nejdříve řídkým červeným lakem, potom hustším, až dosáhneme lesku. Vnitřek lakujeme žlutou barvou. Tato kombinace barev je nejnápadnější v terénu.

Nářadí ukládáme tak, že nahoru dáme věci stále používané, jako kleštičky, šroubovák, klíčky na matky a pod. Dospodu ulo-

žíme lepidlo, nůžky, papír a mnoho dalších věcí, potřebných při létání.

Jistě vás překvapí, co všechno se „uskladní“ do krabice poměrně malých rozměrů. Až si zvyknete na rozmištění, budete ihned vidět, co vám kde chybí a nezapomenete tak snadno některou věc na letišti.

Tomáš PELIKAN, KA Praha – město

Zlepšení balsové vrtule pro modely na gumi

Balsové vrtule modelů na gumi jsou často zdrojem poruch. Ve snaze zachránit vrtuli za každou cenu, ukládají někteří modeláři listy sklopňých vrtulí na čepy z měkkého dřeva. Ty pochopitelně při sebemenším nárazu prasknou. Stačí

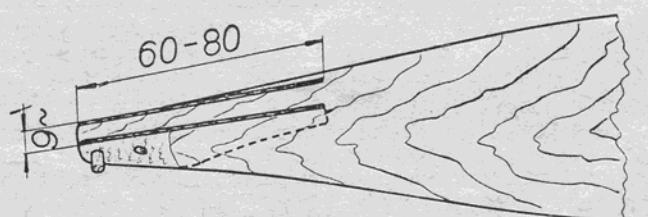
k tomu i špatné uchopení vrtule při natočeném svazku, což je nepříjemné zvláště při soutěži, kdy se tím připravíme zbytečně o jeden pokus o start. A přece lze udělat balsovou vrtuli dostatečně pevnou, dokonce pevnější než z jiného dřeva.

Do hotového listu uděláme dva záčezy (podle obrázku), nejlépe pilkou na kov. Do nich zasadíme dva proužky překližky 1,5–2 mm silné, pečlivě je zlepíme (napřed několikrát vetrém lepidlo do obou částí a pak teprve spojíme) a stáhneme. Po dokonalem zatvrdenutí lepidla (za několik hodin) opracujeme konce listů do potřebného tvaru. Pak celý list potáhneme slabým řídkým papírem (japan), který jednak vrtuli zpevní, jednak zadrží lak, aby jím balsa zbytečně nenasáklá a asi dvakrát až třikrát natřeme bezbarvým lakem. Nakonec vyvrátíme otvory pro montáž k závěsu.

Takto zhotovená vrtule ve spojení s dráteným závěsem odolá i velmi tvrdým přistáním při motorovém letu.

Zdeněk LISKA

Na obrázku
vidíte úpravu
středu vrtulo-
vého listu.





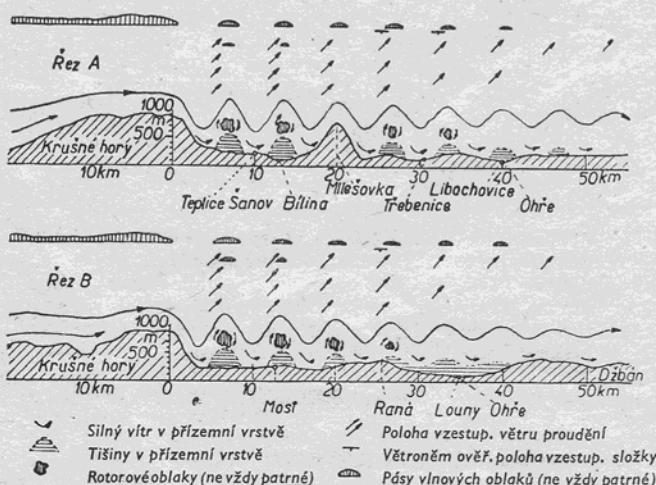
MODELÁŘSKÉ VYUŽITÍ VLNOVÉHO PROUDĚNÍ

Navazuje na článek „Dlouhá vlna čeká“ v LM 3/56

ING JAN DREXLER
RNDR JIŘÍ FÖRCHTGOTT

V článku „Dlouhá vlna čeká...“ v LM 2 a 3/1956 jsme uvedli teoretické podklady vlnového proudění, jež může vytvořit reálné podmínky k rekordním výkonům volně létajících modelů. Dnešní článek se zabývá rozbořem vlnového proudění v závětří horšských hřebenů s hlediska výkonného modeláře a určením správné taktiky startu aspoň pro prvé pokusy, než se získá dostatek zkušeností.

Rekordní výkony v „dlouhé vlně“ pod zorným úhlem dnešních znalostí mechanismu závětrného proudění budou pravděpodobně uskutečněny nejdříve v disciplinách výšky a přeletu na délku. Let na čas, právě tak jako splnění obou zmíněných disciplin současně – bráno s hlediska výkonu – je možný, vezmeme-li v úvahu, že přičinou vlnového proudění v závětří orografických překážek je mechanická turbulence za stabilního zvrstvení ovzduší. Nebude tedy vlnová situace vázána na denní či noční dobu, nýbrž na para-

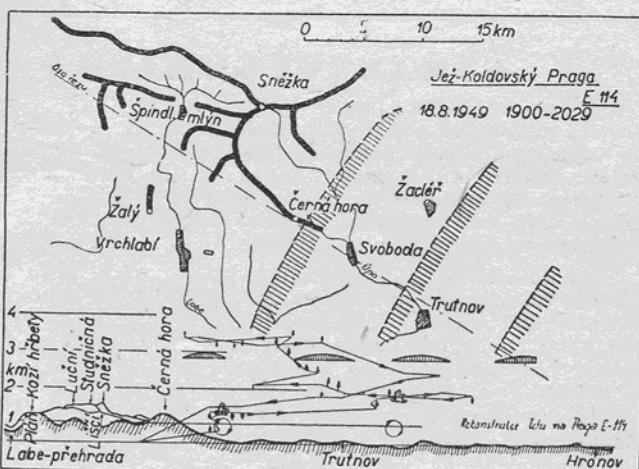


Obr. 1. Schema vlnového proudění za hřebenem Krušných hor. Příkry závětrný svah širokého hřebene podporuje tvorění vlny, zřetelně často až stovku kilometrů v závětří. Tvar závětrného terénu místy podporuje vlnovou deformaci (řez A), místy ji rychleji oslabuje ve větší vzdálenosti za hřebenem.

metry, o nichž jsme psali v minulém článku: výška překážky, převýšení proudící vrstvy vzduchu nad překázkou, rychlosť (a stálost) větru a zmíněné již stabilní zvrstvení teploty, t. j. relativně studený vzduch u země, teplý nad ním.

Nejstálejší horizontální pohyb vzduchu spolu se stabilním zvrstvením přináší na naše území v podzimním až jarním období západní až severní proudění, v přechodných obdobích jara do léta a léta do podzimu jihozápadní proudění. Nejčastější a nejintenzivnější výskyt vlnového proudění bude proto hlavně za svahy a horšskými hřebeny, jež stojí kolmo na směr západního, severozápad-

ního až severního větru. V létě, kdy vlnové situace převládají ráno a večer, t. j. za stabilního zvrstvení aspoň v přízemních vrstvách, nastává komplikace možným výskytom konvekčního proudění přes den; na základě dosavadní plachtařské zkušenosti lze říci, že tyto kombinované situace by mohly být prospěšné pouze



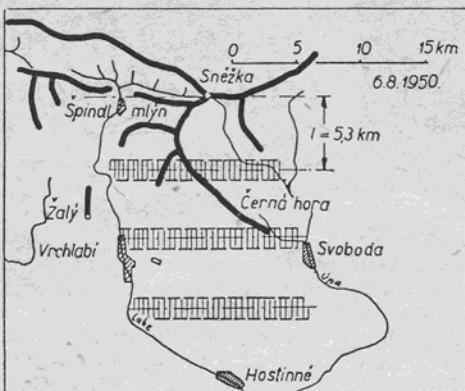
Obr. 2. Vlnové proudění v Krkonoších při severozápadním větru. Příčinou vlny je část hřebene, vybíhající od Sněžky na jihozápad. Horské výběžky rovnoběžné se směrem větru neruší vliv úseků přibližně kolmých na vítr.

v disciplině přeletu na délku a letu na čas vzhledem k vertikálnímu dosahu modelářsky využitelných stoupavých proudů.

Podíváme-li se na mapu naší republiky, můžeme z předchozí úvahy snadno identifikovat místa s velmi intenzivním výskytom vlnového proudění, kde budou moci naši modeláři-sportovci ověřit své schopnosti co do vytvoření vrcholných výkonů. Při západním až severozápadním proudění to budou v Čechách především Krušné hory (obr. 1), České středohoří, Brdy, Krkonoše (obr. 2), na Moravě Oderské vrchy, Vsatské vrchy, Beskydy, Javorníky, Chřiby a Ždánské vrchy, na Slovensku prakticky všechna horská pásmá, z nichž jako zvláště výrazně jmenujeme Malé a Bílé Karpaty, hřeben Nízkých Tater a Vysoké Tatry. Při severním proudění se v Čechách výrazně projevují hřebety Lužických vrchů, Jizerských hor, Krkonoš (obr. 3) a Orlických hor, na Moravě mohutná vlnová pásmá za pohořím Hrubých Jeseníků, na Slovensku pásmo Vysokých Tater. Při jihozápadním proudění byl ověřen výskyt vlnových situací v celém prostoru severovýchodně Šumavy a za Železnými horami. Zvláště výhodné podmínky poskytuje terén v okolí Jeseníku na severní Moravě.

Z dosavadního krátkého přehledu možno konstatovat, že příhodných míst k nácviku a ověřování vhodné taktiky startu pro vrcholné výkony volně létajících modelů je v celé republice dostatek, právě tak jako příležitosti během celé poloviny roku.

Navíc je třeba zdůraznit, že i nízké překážky tvoří za vhodných podmínek proudění a ve vhodném okolí turbulentní vrstvu, příhodnou pro modelářské použití, ovšem jen v soutěžním měřítku. Na příklad isolovaný blok domů, tovární objekt nebo hangárové stavby v rovném okolí, orientované napříč větru o rychlosti rádové



Obr. 3. Vlna za hlavním hřebenem Krkonoš při severním větru. Projevuje se často bez viditelných známek, zasahuje však do 7 až 10 km výšky. Horizontálně ovlivňuje prostor přes 100 km za hřebenem.

již 2 až 5 m/s, představují příhodné umělé orografické podmínky pro vznik popsané aktivní turbulentní vrstvy za překážkou.

Nevýhodou je neviditelnost projevů a krátká perioda uvolňování nových vírových dvojic (řádově desítky vteřin), takže vlnová



Obr. 4. Vlnová oblačnost dne 4. 7. 1949 při pohledu z Klinové louky na jih. Foto V. Šilhan.

deformace obvykle postrádá i přechodně stabilní polohu a postupuje z prostoru vzniku bez patrného zastavení dále do závětrného prostoru. Rovněž velká citlivost na vlivy jiných překážek před a hlavně za dominujícím objektem je nevýhodou, protože způsobuje interferenci většího počtu vírových systémů a tím nepřehlednost výsledného stavu proudění.

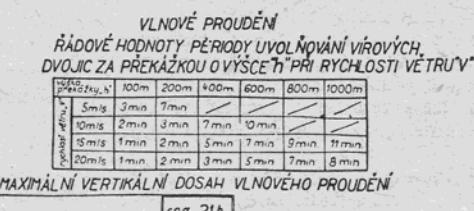


Obr. 5. Vlnová oblačnost dne 23. 2. 1953 za Malou Fatrou při severozápadním větru, pohled z Chlebu na východ. Foto K. Masojídek.

Jako výhody malých rozměrů překážky a příslušného systému turbulentní vrstvy s hlediskem modeláře nutno uvážit:

- celoroční výskyt vhodných podmínek proudění, omezený v teplém období na intervaly se stabilním teplotním gradientem v přízemní vrstvě (ráno, večer, v noci), v chladném období u nás prakticky neomezený
- místní povahou proudění i jeho projevů, omezených na snadno přehledný prostor (nemožnost ztráty modelu ulétnutím)
- slabý vítr již kolem 2 m/s a úměrně slabší nárazovitost, méně ohrožující pevnost modelu
- možnost zviditelnění deformace vzdušného proudu kourem, útržky lehkého papíru, vyváženými balonky a pod.
- výrazné periodické změny směru a rychlosti větru v pevném místě závětrného prostoru, závislé na struktuře postupující turbulentní vrstvy, jež usnadní volbu místa startu nebo určí vhodný okamžik k vypnutí modelu větroně z háčku
- možnost narůstání rozměrů turbulentní vrstvy se vzdáleností za překážkou, oproti normálním podmínkám při daném převýšení překážky, čímž vzroste i časový zisk správně umístěného modelu.

Podle čeho však poznáme, že nastala vlnová situace za horským hřebenem? Vyhodeme-li z předpokladu, že možnosti modeláře-sportovce se v prvním stadiu pokusů o výkon ve vlně zredukují na pouhé pozorování se země, zbyvá jediný poznávací prostředek aspoň pro začátek: tím je vlnový a rotorový oblak. Jak vlnový, tak rotorový oblak je nápadný tím, že nemění svoji polohu vůči zemi, výjma krátkodobých předsunů proti větru souhlasné s frekvencí vírových dvojic (viz LM 2 a 3/1956), nahrazujících dvojici „odumřelou“; oba typy oblaků jsou kolmé na směr větru, tedy



Obr. 6. Perioda uvolňování vírových dvojic v prostoru překážky a jejich přechodu pásmem první vlny za překážkou v závislosti na výšce překážky a na rychlosti větru.

rovnoběžně s překážkou. Základní typy rotorových oblaků jsme uveřejnili v článku „Dlouhá vlna čeká“ na obr. 5; vlnový oblak poznáme podle jeho charakteristické uhlazené formy, nápadně na obr. 4 a 5. Z obou obrázků je zřejmé, že přívlastek „čočkovitý-lentikularis“ nedostal jistě neoprávněně.

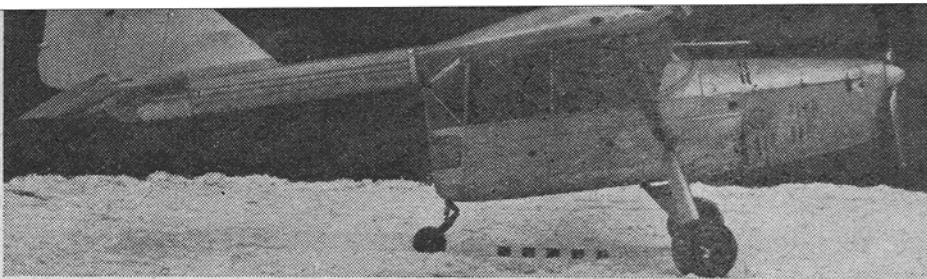
Vlnové nebo rotorové oblaky jsou pravidlným zjevem vlnového proudění v případě, že v příslušných výškových hladinách je dostatek vlhkosti; jinými slovy, vlnové proudění za horskými hřebeny může existovat s nezmenšenou intensitou také bez viditelných příznaků, podobně jako za nízkými překážkami.

Výkonný modelář se připravuje systematicky k dosažení maximálních výkonů svého modelu, proto pozoruje a zaznamenává směr a rychlosť větru v intervalech výskytu vlnových nebo rotorových oblaků v terénu, kde start nacvičuje. Opakuje-li se při zhruba stejněm stabilitním zvrstvení situace co do směru a rychlosť větru v odpovídajících výškových hladinách (podle zprávy o počasí, vysílané každodenně čs. rozhlasem v 0750 SEČ na stanici Praha II), může s velkou pravděpodobností očekávat stejně podmínky pro nácvik startu, i když je obloha dokonale jasná, nebo naopak tak zatažená hustým St nebo Ns, že ani tmavší pruhy rovnoběžné s hřebenem překážky nedávají tušit existenci vlnového proudění.

Řádové ověření pozorovaných podmínek, t. j. periodických změn směru a rychlosť větru při stabilním zvrstvení, umožňuje tabulka na obr. 6. Známému převýšení překážky nad závětrným terénem a aspoň přibližně změněné rychlosť výškového větru odpovídá uvedená perioda uvolňování vírových dvojic (zjištěná na př. stopnitému časovému intervalu mezi dvěma skoky větru stejného smyslu v místě přízemního rotoru).

Uvedené hodnoty řádově odpovídají měření blízko hřebene (v prostoru první vlny), ve větší vzdálenosti za hřebenem možno předpokládat zřetelné zvětšování periody přechodu nových vírových dvojic vlivem postupného narůstání rozměrů turbulentní vrstvy. Závislost periody přechodu na vzdálenost za překážkou bude zvláště patrná v prostoru za nízkými překážkami.

Příště dokončení



V loňském ročníku LM jsme na stránkách 234 a 235 poznali jeden z našich zapomenutých prototypů, totiž víceúčelové letadlo Praga E-55. Řekli jsme si tehdy, že to byl jeden z typů soutěže vyprávané v roce 1947. Neřekli jsme si však, jak vypadala účast jiných našich tehdejších konstrukcí. Nezapomeňme, že tehdy jsme neměli jednotné vývojové středisko v podobě nynějšího Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu, ale že byly ještě zachovány staré konstrukce, t. j. Letov, Aero, Avia, Praga, Choceň (Mráz) a Hodek. Kromě Hodka každá z nich přispěla do soutěže. Letov dodal projekt L-53, podobného řešení jako E-55 a se stejným motorem „Minor“ 6-III. Avia přinesla sadu projektů Av-46 až 49 s nejrůznějšími variantami motorů, nosníků ocasních ploch a podvozků, z Chocně přispěli typem M-4. Žádný z uvedených projektů nebyl uskutečněn. Postaven byl jen typ E-55 a příspěvek Aerovky, typ Ae-50.

Aero Ae-50 byl typ poněkud lehčí kategorie. Byl určen k dělostřeleckému pozorování, k průzkumu, vojskovému spojení, k vleku větroňů, v případě potřeby i k zemědělské práci, fotografování atd.

Základním vybavením bylo jen zařízení pro pilota, druhé sedadlo za ním bylo pomocné. Počítalo se běžně s jednomístnou službou. Zajímavou novinkou bylo, že byl možný nejen aktivní vlek, to znamená vlečení větroňů, ale i pasivní vlek – letadlo Ae-50 se mohlo nechat vleči jiným letadlem, a to rychlosťí až 270 km/h. Výhoda takového zařízení je jasné vidět v případě přesunu jednotky na vzdálenost větší než je dolet Ae-50. Pak stačí jen letadlo „zapřáhnout“ za silnější a už se letí.

Při konstrukci Ae-50 byly rozhodující tyto požadavky: výrobní jednoduchost, snadná montáž jednotlivých dílů, snadná

opravitelnost, hospodárnost v provozu, velká životnost, snadná obsluha atd. S tím souvisela i otázka snadné přepravy na nákladních vozech, vyřešená sklápěcími křídly; mohli je sklopit dva lidé za 10 minut, připravit stroj k letu mohli rovněž dva lidé za 20 minut.

Přistávání výkonu nerozhoduje ani tak nejvyšší rychlosť, jako dobré vlastnosti při letu minimální rychlosť, krátký start a přistání přes překážku i na špatném terénu atd.

Ae-50 bylo postaveno v mateřském závodě ve dvou exemplářích. Prvý z nich letal na jaře 1949 v takovém provedení, jaké vidíme na obrázcích a na výkresu. Později verze měla poněkud upravenou zadní část trupové gondoly a několik dalších menších konstrukčních změn. Seriová stavba nebyla uskutečněna, ačkoli obě letadla splnila plně všechny požadavky.

TECHNICKÝ POPIS Ae-50

Víceúčelové letadlo Aero Ae-50 byl polosamonosný hornokřídly jednoplošník pro jednoho až dva letce.

Nosná plocha byla dělená. Každá polovina byla dvounosníková, s kostrou z duralu. Náběžná a odtoková hrana byla potažena plechem, prostor mezi nosníky, vyztužený diagonálními žebry, byl potažen plátnem. Křídlo bylo vybaveno velkými přistávacími klapkami a v rozsahu křídla též pevným slotem. Pro zvýšení vztlaku při přistávání se sklápělo křídlo současně s přistávací klapkou, zachovávalo si však plně svou účinnost.

Trup, pokud se tak dá nazývat krátká dokonale zasklená gondola za motorem, měl celokovovou konstrukci. V přidi byl motor Walter „Minor 4“ – III o 105 k, pohánějící nejprve dřevěnou, později ko-

Poznáváme leteckou techniku

VÍCEÚČELOVÉ LETADLO AERO Ae-50

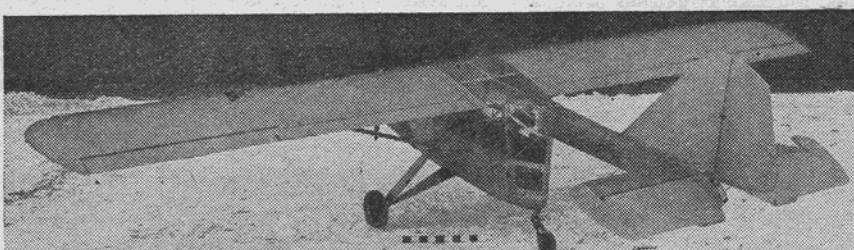
vovou stavitelnou vrtuli. Pilot seděl na předním sedadle, měl kompletní přístrojovou sadu a radio umístěné v zadní části trupu a ovládané na dálku. Za pilotním sedadlem bylo ještě jedno sedadlo pomocné, otočené zády ke směru letu. Vstup do kabiny byl dveřmi na pravém boku.

Za trupovou gondolou pokračoval trup už jen jako trubkový nosník ocasních ploch. Trubka byla provedena jako čtyřboká skořepina, vyztužená na všech stranách vnějšími profily. Ocasní plochy byly jednoduché, s duralovou kostrou, plátněm potahem a výztuhami z ocelových profilových drátů. Závěs pro aktivní vlek byl na konci trubkového nosníku, závěs pro pasivní vlek pak na motorovém loži. Přistávací zařízení tvořil pevný podvozek, charakterisovaný umístěním ostruhového kola na konci gondoly. Hlavní kola měla rozměry 500 × 180, ostruhové kolo 290 × 85. Všechna kola měla oleopneumatické tlumiče. Palivová nádrž o obsahu 72 l byla umístěna v trupu pod sedadlem pilota, olejová o obsahu 9 l byla za motorem.

Barevné provedení prvého prototypu zachávalo barvu duralu, bezbarvě eloxovaného. Plátnem potažené plochy byly pak naštíkány hliníkovým nátěrem. Na nosních plochách a směrovém kormidle byly výsostné znaky v běžném provedení.

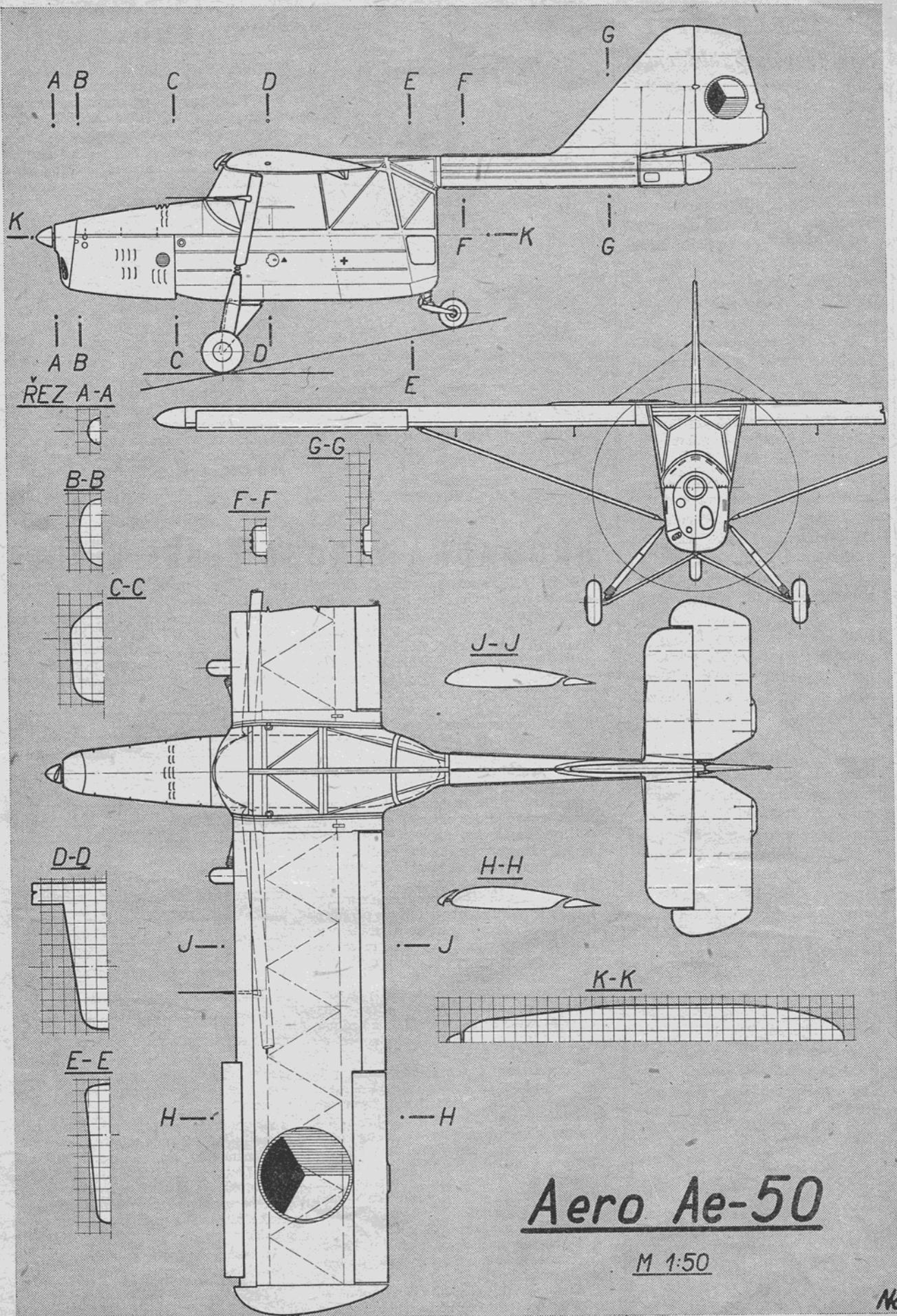
Technická data Ae-50: Rozpětí 10,5 m, délka 7,1 m, výška 2,46 m, nosná plocha 15,1 m², prázdná váha 460 kg, v letu (jednomístný) 640 kg, dvoumístný 730 kg, plošné zatížení 42,4 kg/m² (48,3 kg/m²), nejvyšší rychlosť 171 km/h, cestovní 144 km/h, minimální 53 km/h, stoupací čas 14'20" na 2000 m, dostup 4370 m, dolet 390 až 425 km, délka startu 167 m, přistání 144 m, v obou případech přes překážku 15 m vysokou.

Václav NĚMEČEK



Tak projektovali v Letově typ L-53 (vlevo). • Ae-50 ze zadu (nahoře). • Maketa soutěžního návrhu Avie, typ Av-46 (dole).





Aero Ae-50

M 1:50

Nc

MODELÁŘSTVÍ

je dobrým základem

V LM 3/56 jsem si přečetl článek o modelářství v Ostravském kraji. Jsem sám odchovancem KA Ostrava a chci se zmínit stručně o tom, jak pokračuji v modelářství jako instruktor osmileté střední školy v Martině. Píši to proto, aby soudruzi v KA Ostrava věděli, že jejich práce je dobrá a že i ti, kteří z kraje odešli, pracují v modelářství dál. Platí to jistě i pro jiné kraje, kde se modelářství věnuje náležitá péče.

V KA Ostrava jsem se věnoval stavbě soutěžních modelů na gumi společně s representantem Mužným a dalšími. Sám jsem byl členem reprezentačního družstva KA a kulturně propagacním referentem modelářského odboru.

Po maturitě jsem nastoupil do vojenského učiliště. Řekl jsem si, že modelářství nenechám. A poněvadž OV Svazarmu v Martině má málo modelářských instruktorů, přihlásil jsem se k vedení modelářského kroužku na osmileté střední škole. V kroužku mám velmi zručné chlapce, vesměs pionýry, kteří mají velmi dobrý prospěch a nevšední zájem o modelářství. Ve škole je dobře vybavená dílna a ředitelství i soudruh učitel Kontšek modelářství velmi podporuje.

Většina žáků má již splněn výcvikový stupeň A a do konce letošního roku chce splnit i výcvikový stupeň B. S větroni Neptun jsme se zúčastnili oslav 1. máje a okresní soutěže. Byli bychom rádi, kdyby se někdo z našeho kroužku probíjoval i do CMS. Přání všech členů je postavit si společně model řízený rádiem. *Rozhodli jsme se vyhlásit závazek, že tento model postavíme kolektivně na počest I. sjezdu Svazarmu.* Bude nám to ovšem trvat trochu déle než ostravským modelářům, ale doufám, že svůj závazek splníme do října. V radiovém vybavení počítáme s pomocí soudruhů radiotechniků z vojenského učiliště.

S. FRYDRYCHOVSKÝ



LÉTÁME S DÝMOVNICÍ

motorem Buš-Frog 2,5 ccm. Dýmovnice byla připevněna pod trupem. Model o rozpětí 1 m, který nyní používám, má celkovou plochu 14,5 dm² a váží 500 g. Dýmovnice je připevněna na podvozku.

Přes poměrně velkou váhu neztrácí model své letové vlastnosti, je ovšem nutno dodržet určité zásady. Dýmovnice musí být upevněna tak, aby nestáčela model do kruhu. Hoření dýmovnice zvyšuje rychlosť modelu, proto má být těžší modelu spíše vpředu, aby byl stabilní. Kouř z dýmovnice musí jít pokud možno mimo model, jinak nechá na potahu nehezké skvrny. Dýmovnici je nejlépe připevnit páskem plechu tak, aby se nedotýkala nikdo přímo modelu. Podložíme ji kouskem tenkého plechu a tak chráníme model před účinkem tepla.

Při startování modelu uvedeme nejprve motor do chodu a teprve když spolehlivě jede, vytříhne pomocní šňůru z dýmovnice a zároveň pustí model. Stane-li se, že dýmovnice nehoří, musíme po vysazení motoru model „natlačit“ a přistávat s vyšší rychlosťí, aby se model vzhledem ke zvýšené váze nepropadl a nehavaroval.

Jiří PUCHL, Chrudim

Modelářská propagační létání s U-modely můžeme velmi pěkně zpestřit modelem, na kterém je upevněna kourová raketa.

Zkoušel jsem namíchat nějakou kourovou směs vlastnoručně, ale výsledek byl dost chabý. Ani rozebraná dýmovnice nevyhovovala, a proto jsem nakonec připevnil na model celou dýmovnici, jakou používají paráutisté.

Prvě lety jsem zkoušel s modelem o celkové ploše 9 dm², o váze 400 g, opatřeném

HROMADNÁ VÝROBA ŽEBER KŘÍDLA

V LM 12/55 popsal svob. O. Hrubý z Olomouce výrobu žeber křídla z bloku. Podobného způsobu užíváme již mnoho let ve školních letecko-modelářských kroužcích, kde všichni žáci staví stejný model. Dříve jsme vyráběli žebra z bloku pro nedostatek překližky a lupenkových pilek. Nyní máme dosti překližky i pilek, ale zůstáváme u bloku, protože takto zhotovená žebra jsou daleko přesnější, neprohýbají se jako žebra překližková a jsou zhotovená v nejkrajinatějším čase.

Na okružní pile, kterou jsme si svépomocí pořídili, zhotovujeme i šikmě odtokové lišty křídla, z bloku šikmá krajní žebra, spojky křidel, okrajové oblouky křidel, celé směrovky, zdvojené hlavní nosníky křidel, ostruhy, úložné destičky atd.

Na obrázcích je znázorněn postup výroby žeber školního větroně Sluka. Originální žebra mají zářez pro hlavní nosníky. Zářez je přerušen obrys žebra a při potahování se papír někdy na horní straně protřívá. Proto zhotovujeme žebra se zápuštěnými otvory pro hlavní nosníky.

Ohoblané prkénko, asi 14 mm tlusté a široké tak, abychom dostali potřebný počet žeber na celé křídlo (počítat s prořezem), zařízneme pravoúhle na jednom konci (odtoková hrana). Druhý konec necháme neopracovaný – obr. B.

Rovnoběžně s tímto pravoúhle přirůstným koncem prořízneme na okružní pile nahoru i dolu zářez 5 mm široký do hloubky 3 mm. Nemáme-li pilku 5 mm tlustou, musíme řezat dvakrát pilkou s hodně rozvedenými zuby – obr. B.

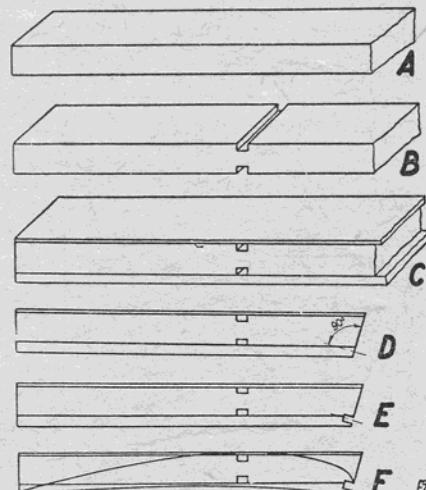
Na hřbetní plochu prkénka naklážíme poddyžku (duhy) 1 mm tlustou (nejlépe lípa), na dolní plochu poddyžku 4 mm tlustou. Po zaschnutí přečnívající okraje poddyžky začistíme – obr. C.

Upravíme „náběžnou“ plochu bloku. Seřízneme ji kolmo na směr náběžné hrany – obr. D.

Vodíci lištu na okružní pile sklopíme do potřebného úhlu a uděláme do bloku zářez

pro náběžnou hranu 3 mm široký a 4 mm hluboký – obr. E.

Podle šablony narýsujeme s obou stran bloku profil žebra – obr. F. Blok zhruba ořežeme pilou, opracujeme hoblikem nebo širokým dlátem, pak pilníkem a skelným papírem. Opracovaný blok roz-



řežeme cirkulárou na jednotlivá žebra, která lehce přebrousíme skelným párem.

Nejvhodnější je topolové dřevo nebo dřevo lipové, olšové a vrbové. Žebra z tohoto materiálu jsou lehčí než překližková. Když použijeme nejběžnějšího materiálu – smrk, který se obtížněji opracovává – je třeba pracovat jen s velmi ostrými nástroji; žebra ze smrku jsou velmi pevná a nelámou se.

Podobným způsobem můžeme zhotovit žebra i daleko složitější na soutěžní modely všech druhů.

E. JENERÁL učitel, M. Budějovice

Návštívili jsme:

ZAČÁTEČNÍKY...

Po několikaleté přestávce se rozhodl soudruh Ing. Karel Pařízek znova věnovat svůj volný čas modelářům. Přiměl jej k tomu synovec – modelář, který mu připomněl svými dotazy a vyprávěním zážitků z práce modelářského kroužku živě kolektiv mladých chlapců, nadšených pro modely a zvědavých na každý výsledek své práce. Loni se tedy soudruh Pařízek vrátil k instruktorské práci a ustavil v Domu družin mládeže v Praze - Košířích letecko-modelářský kroužek.

V malé dílně, zařízené pro práci modelářů, má devět chlapců přesně takových, jaké si představoval. Zprvu bylo zájemců patnáct; ale šest z nich nevidělo ve stavbě modelu nic jiného, než přiležitost k volné zábavě. Když zjistili, že s. Pařízek dbá přísně na pečlivost v práci a kázeň, brzy z kolektivu „vypadli“. Zato s těmi „věrnými“ je spokojen nejen instruktor, ale všichni ti, kteří se o práci v kroužku zajímají – ředitelka domova s. Černá, vychovatelky i učitelský sbor. Ti všichni doslova „drželi palce“ chlapcům při vypouštění balonů – jejich první práce a ted se zase chodí dívat, jak pokračuje stavba Vosy. Modely budou už dokončeny brzy, protože chlapci mají podle pracovního plánu do konce školního roku ještě postavit několik modelů na gumový pohon.

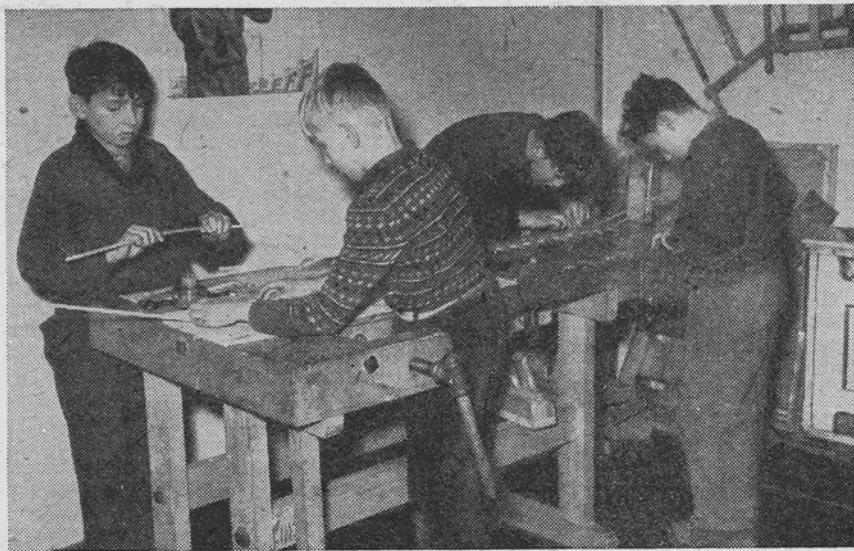
Současně se v pravidelných schůzkách připravují k teoretickým a praktickým zkouškám stupně A.

Soudruh Pařízek se snaží teorii zpestřit všemi možnými způsoby; jedním z úspěšných doplňků je promítání krátkých filmů, na které se modeláři vždy předem velmi těší.

Tak s. Pařízek „shání“ pro své svěřence vhodnou literaturu, materiál od OV Svazarmu, radí jim a vysvětluje.

Modeláři se svou pečlivou a svědomitou prací snaží udělat svému instruktorkovi radost, kde se jen dá. Byli jsme na příklad překapení pěknou nástěnkou, která ukazuje práci kroužku, výsledky a tím i práci vedoucího. Zcela samostatně se o ní stará jedenáctiletý pionýr Ivan Salivar. A to není jediná chlouba s. Pařízka! Výsledkem jeho dobrého vedení je i zručnost členů kroužku – Vladí Štěpánka, Jiřího Matouška – a konečně všech ostatních.

Nástěnka, o kterou se stará Ivan Salivar, je obrazem práce kroužku.



I stolařské „ponky“ dobře poslouží našim modelářům.

A závěr? Pro s. Ing. Pařízka je jasné stejně jako pro nás: jeho návrat do kolektivu modelářů je projevem lásky k leteckému sportu a pro mladé chlapce přiležitosti, stát se v budoucnu tak dobrými modeláři a pracovníky v leteckém jako jejich instruktor.

* * *

ŠKOLNÍ KROUŽEK V RUDNÉ

Modelářský kroužek při osmileté střední škole v Rudné na okrese Praha-západ má již dlouholetou tradici. První „skalní modeláři“ zde začali pracovat nedlouho po osvobození, v létě 1945. Z kolektivu vyrůstli dnesní „céckaři“ Jaromír Kaucký a Oldřich Anděl, který se stal vedoucím kroužku začátečníků. Dva členové kroužku, Bohumil Stromayer a Vladimír Kopáč, dosáhli během loňského školního roku výkonnostního stupně B a ostatní chlapci pod vedením instruktora Anděla překonávají od září loňského roku první „potíže“.

Osmnáctiletý instruktor Oldřich Anděl se chlapcům plně věnuje a také si s nimi velmi dobře rozumí. Chlapci se ochotně řídí jeho radami už v začátcích, při stavbě padáčků a balonů. Tim víc jim pomáhají rady zkušeného s. Anděla nyní při stavbě

školního kluzáku „Vosa“. Model staví instruktor společně s ostatními – tím názorně ukazuje modelářům celý postup stavby.

Ale to už jsme vycetli v pracovním plánu do konce školního roku, který obsahuje ještě stavbu dalších větronů A-1, konstrukce Jaromíra Kauckého a zkoušky stupně B všechn



Mnohdy musí instruktor Anděl „střežit“ postup práce svých svěřenců.

členů modelářského kroužku, vyjma B. Stromayera a V. Kopáče.

S prací modelářského kroužku, kázní i pracovními výsledky je spokojen nejen instruktor, ale i ředitel školy s. J. Šouta a okresní modelářský instruktor Jaromír Kaucký, který pomáhá a radí všem chlapcům. Navíc si ještě soudruh Kaucký vzal na starost 14letou pionýrkou Boženu Valtovou, která v kroužku pracovala loni. Pionýrka Valtová letos totiž navštěvuje ještě další zájmový kroužek a nestáila by časově na práci obou kroužků a přitom se ještě dobré učit. Proto staví modely samostatně pod vedením s. Kauckého. Dobré základy se projevily – pionýrka Božena Valtová má dnes již modelářský výcvikový stupeň B a létá kategorie větronů i motorových modelů.

Celkově je modelářský kroužek na osmileté střední škole v Rudné dalším dokladem toho, že poctivá práce instruktörů a pomoc vyspělých modelářů-sportovců nese dobré ovoce.

Libuše KUČEROVÁ



DROBNOSTI pro „radiové“ modeláře

(pt) Modeláři Německé spolkové republiky patří v posledních letech v oboru radiem řízených modelů k nejvýspějším na světě. Získání bohatých zkušeností a rozvoj této náročné kategorie umožňuje zejména to, že se v NSR seriově vyrábí několik typů výkonného radiových řídících aparatur (dvě z nich jsme stručně popsalí v LM 1/56 – pozn. red.).

Tentokrát přetiskujeme z časopisu Flugmodellbau několik zajímavých drobností z posledního mistrovství radiem řízených modelů, které se konalo loni v NSR:

– Průměrné zatížení nosné plochy se u bezmotorových modelů pohybovalo od 27 do 30 g/dm², zatím co u motorových modelů bylo 42 g/dm². Akrobatické modely řízení radiem měly zatížení nosné plochy ještě vyšší – průměrně 47 g/dm².

– Soutěžící Ch. Dziech měl na svém motorovém modelu nejslabší motor – Mills 1,3 ccm. Model připravený k letu vážil včetně zařízení 1,5 kg. Nejsilnějším motorem soutěže byl motor Kratmo 10 ccm, který použil soutěžící H. Kurth v modelu o celkové váze 3 kg. Model přeborníka NSR K. H. Stegmaiera (váha 3,4 kg) byl opatřen motorem Fischer 7 ccm. Je to podle německých testů nejvýkonnější motorek, vyráběný v NSR.

– Soutěžící z větší části použili k řízení svých modelů seriově vyráběné radiové aparatury zn. „OMU 105 S“ a „Teko E 11“.

– Největším modelem soutěže byl větroň soutěžícího H. Grima o rozpětí 3,44 m. Nejmenší naproti tomu byl motorový model o rozpětí 1,26 m, s nímž se přihlásil Ch. Dziech.

– Jako otočný bod pro předepsané obraty modelů sloužil dobře viditelný žlutě natřený malý autobus, v němž bylo současně stanoviště kontroly.

JEŠTĚ JEDEN ZÁVAZEK

Letečtí modeláři a okresní instruktor 13. základní organizace OV Svazarmu Praha 5 se rozhodli při ustavující schůzi organizace vyhlásit k I. sjezdu tento závazek:

1. Navrhnut typ modelu větroň - kat. A-1, vhodný pro stavbu v kroužcích, zhotovit jej v pěti kusech a vyzkoušet. Vyvinutý typ pak dát k disposici zveřejněním v LM.

Do 1. 7. 1956. Zodpovídá výbor organizace a instruktor.

2. Ve spolupráci s krajským modelářským instruktorem zkonstruovat jednoduchý školní větroň A-2, vhodný pro výkonnostní zkoušky stupně A a B. Vyzkoušený prototyp zhotovit nejméně v pěti kusech a znova zkoušet. Vyvinutý typ pak uveřejnit v LM.

Do konce roku 1956. Zodpovídá výbor organizace a okr. instruktor.

3. Zapojit se ihned do výcviku v rámci branné výchovy a výcvik splnit v předepsaném trojboji. V disciplině střelba a hod granátem zúčastní se výcviku nejméně 75 % členů. V disciplině šerm boďákem zúčastní se výcviku pouze tělesně vyspělí modeláři.

VELKÁ CENA PRAHY

Pod tímto názvem uspořádal krajský aeroklub Svazarmu Praha-město v neděli dne 15. dubna na hřišti n. p. Konstrukta v Praze-Karlíně soutěž upoutaných modelů.

Soutěžilo se v kategoriích: rychlostní upoutané modely do 5 ccm, do 10 ccm, modely s tryskovým motorem, modely maket a akrobatické modely. Přihlásilo se celkem 113 modelářů z KA Praha, Brno, Gottwaldov, Liberec a B. Bystrica. Soutěž byla organizována podle propozic o letecko-modelářských soutěžích, vydaných ÚV Svazarmu, podle nichž není povoleno startovat těm modelářům, kteří nemají v pořadku členské průkazy Svazarmu a řádné potvrzení o výkonnostních třídách; pro tento nedostatek byli někteří z přítomných ihned po zahájení ze soutěže vyřazeni.

K zahájení soutěže nastoupili všichni modeláři, časoměřci a sportovní komisař, v 8.30 hod. a v 9.30 hod. byly zahájeny první starty na dvou startovištích. Přes částečné deštové přeháňky sledovalo výkony modelářů po celý den kolem 1000 diváků.

V dopoledních hodinách navštívila soutěž dvanáctičlenná delegace Syrské obchodní společnosti, která byla v současné době v Československu. Členové delegace se živě zajímali o konstrukce některých pozoruhodných modelů, různé typy výbušných motorků a jejich výkonnost.

II. MEMORIÁL K. LIŠKY VE STAŇKOVĚ

Výsledky prvních pěti

1. J. Kořísko, Semily – 512 vt; 2. E. Kašánek, Kopřivnice – 494 vt; 3. J. Jindřich, Domažlice – 435 vt; 4. P. Zurynek, Liberec – 425,5 vt; 5. V. Šindelář, Klatovy – 405 vt.

Patnáctý hodnocený soutěžící, J. Cvalin z Blížejova, naléhal v pěti startech celkem 265 vt.

II. ročník Memoriálu Karla Lišky se svou pěknou úrovní a dobrou organizací zařadil mezi největší modelářské soutěže u nás pořádané.

VI. KUPKA, ZO Svazarmu, SVA Holýšov

Na okraje nalepím acetonovým lepidlem lišty 3 × 3 mm nebo silnější podle velikosti modelu.

Po úplném zaschnutí natřu vnitřní stranu dýhy vřelým kostním klihem. Dýhový pás se sám začne zavírat a je třeba mu jen dát potřebný tvar (kulatý, vejcovitý nebo eliptický). Okrajové lišty, které přijdou k sobě, natru lepidlem, celou trubku ovinně napnutou gumovou nití a nechám uschnout. Trubka takto zhotovená je pevná, lehká a dá se použít jak na větroně, tak na volné motorové modely.

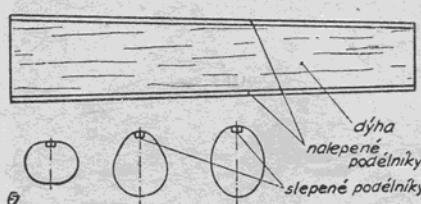
E. POHL, Žacléř

TENKÉ TRUPY VĚTROŇŮ

t. zv. „tužky“ — at již z trubky či plněho materiálu — se nyní hodně používají. Takový trup vás může nepřijemně překvapit tím, že se při delším nevhodném uložení ohně a model je pak nutno úplně znovu seřizovat.

Doporučuje se proto nenechávat tenký trup delší dobu v krabici, případně zatížený ještě jinými věcmi, ale zavést jej ve svíslé poloze.

-pt-



Postup práce

Vyberu si kus kvalitní dýhy, nezkroucené a bez uzlů (suků), kterou očistím skelným papírem a seřiznu do táhlého klínu.

POMÁHÁME SI

PRODEJ

● 1 Det. motorek Frog 2,5 a mot. NV-21, nové, jen společně za 150 Kčs. V. Kačírek, Lysolaje 142, p. Praha-Podbara. ● 2 Nový záv. motorek pro U-modely a radem hřízené modely za 300 Kčs. O. Anděl, Rudná I/373. ● 3 Motorek Mc Coy „60“ Red Head (rok výroby 1956). A. Bogdany, Opatovická 24, Praha II. ● 4 Rychl. U-model s motorem 2,5 ccm (kul. ložiska, žh. svíčka, rot. šoupátko) za 500, jen motor za 400; tryskový model s mot. Letmo 250 za 250; spec. vrtule Ø 15–22 cm à 6 Kčs. V. Lím, Citoliby 41, o. Louňy. ● 5 Miniaturní cest. přijímač Sonoreta za 190 Kčs, příp. vyměním za det. motorek 2–10 ccm; model křížníku (2 elektromot. – délka 1121 mm) za 600 Kčs, popis zašlu. R. Černý, Na Bělidle 38/436, Praha-Smíchov. ● 6 Motorek Start 1,8 nový za 90, zaběhnutý za 70, nový motorek Buš Frog 2,5 ccm za 150 Kčs. J. Vysoudil, Horka n. Mor. 47 u Olomouce. ● 7 Vázané ročníky LM (1.–6.), nepoškozena za 110 Kčs. T. Pelikán, Vosmikových 32, Praha-Libeň. ● 8 Nový benz. mot. Eisfeld 15 ccm za 250 Kčs. J. Kincl, Stalinova 113, Praha XII. ● 9 Mot. Start 1,8 za 100 Kčs. J. Kašpařík, Jaselská 1, Přerov. ● 10 Plánky na modely záv. automobilů, letadel, tanků a lodí. J. Socher, Na Bělidle 2, Praha 16. ● 11 Anglický det. motorek 0,75 ccm (0,08 k při 10 000 ot/min) s cvičným modelem za 150 Kčs. K. Kliment, Stroupežnického 24, Praha 16. ● 12 Novou elektronku AF 3 za 25 Kčs. J. Bůžek, Hostinského 8, Brno – K. Pole. ● 13 Nový mot. NV-21 se směsí za 120, naufukací kolečka Ø 6 cm za 20 Kčs, příp. vyměním za bowdeny „Weiman“ nebo „Favorit“. P. Vocek, Thálmannova 6, Praha 6. ● 14 Pneumatické časovače, váha 7 g. B. Trmač, Rudé armády 242, Tišnov. ● 15 Mot. Buš Frog 2,5 ccm + 4 vrtule za 150; Alko 7,5 ccm se žh. svíčkou za 200 Kčs. A. Müller, N. Belojanise 32, C. Těšín. ● 16 Uplné ročníky LM (1., 2., 4. vázání, 5., 6. neváz.) za 110 Kčs. J. Jančář, Nejedlého 109, Jičín. ● 17 Volný model s mot. AMA 2,5 ccm za 300; akrobát. U-model s mot. 3,5 ccm za 350; struny Ø 0,2 mm, 10 m za 3,30 Kčs. J. Hruška, Holeckova 13, Praha 16. ● 18 Kvalitní plech na tryskový motor Ø 0,3–0,4 mm; model větroně A-2 za 60; vrtule na det. mot. Ø 200 mm à 6 Kčs; součástky na mot. Atom 1,8 ccm; různé časopisy a plánky modelů letadel (seznam zašlu). R. Metz, Kociánova 6, Kladno II. ● 19 Jedn. čísla LM, Letectví, Rozletu. Seznam zašlu. M. Navrátil, Melantrichová 21, Prostějov. ● 20 Motorky pro akrob. U-modely 3,5 ccm se žh. svíčkou za 260; 2 kusy 5 ccm (0,4 k při 11 000 ot/min) za 320; 2 kusy detonační 2,5 ccm à 170; celobalový skořepinový akrobát. model s mot. 2,5 ccm za 350 Kčs. J. Nápravník, Nad Popelkou 5, Praha XVI. ● 21 Akrobát. U-model s mot. Buš Frog 2,5 ccm (nový) za 300; maketu Avia 35 v měř. 1 : 10 s mot. Buš Frog 2,5 ccm za 320; B. Švarc, Gorkého 177, Klatovy II. ● 22 Elektronky 1 F – 3 za 20; mot. NV-21 za 80 Kčs. F. Lendvaj, 29. augusta 56, Košice. ● 23 LM roč. 1.–3. za 40; Křídla vlasti, roč. 1952, za 25 Kčs. V. Volráb, Havlíčkova 1108, Rakovník. ● 24 Časopisy: Rozlet, Letecke noviny, Mladý letec, Mladý technik, Motocykl, Svět motorů. Seznam zašlu. Do redakce LM. ● 24 A Speciální leteckou překlížku 0,2 a 0,4 mm silnou, 100 dm² za 80 Kčs, v pásech 20 cm širokých. Do redakce LM.

KOUPĚ

● 25 I. díl „knížky“ P. Beneše „Svět křídel“. P. Ptáček, Moskevská 82, K. Vary. ● 26 LM č. 16/1954 a 6/1955. J. Macháček, Dobřichovice 309. ● 27 Radiové vybavení modelu starší, nebo výkres. P. Černek, Stonava 526, o. Karviná I. ● 28 Det. motorek 2–3 ccm; plánky motorových saní a automobilu. J. Turek, Svatava – Podesí 418, o. Sokolov. ● 29 Křídla vlasti č. 18/1955. V. Volráb, Havlíčkova 1108, Rakovník. ● 30 LM č. 4/1955, 3/1954; Křídla vlasti, č. 10/1955. A. Vrba, Těchov 3, p. Trhový Stěpánov. ● 31 Vybehaný det. mot. AMA 1,8 a 2,5 ccm. J. Bormacher, Pasely 1589, Gottwaldov I. ● 32 Stavební plán historické lodi Santa Maria. J. Jaroš, Mošnova 9, Ústí n. L. I. ● 33 Plánky větroně „MIRA“ H. Bvoulík, Matyášova 937, Č. Třebová. ● 34 Různá čísla Ml. technika (roč. 3.–5.). Seznam zašlu. F. Lendvaj, 29. augusta 56, Košice. ● 35 Stolní hrotový soustruh, výška osy vřetene 80 mm, točná délka 500 mm, vhodný pro mod. diln. ZO Svazarmu Regula Pečky, k rukám L. Vokouna. ● 36 Das Deutsche Flugzeug-Typenbuch; výkresy sov. letadel; Borzenko: „Otčina kázala nám“. M. Sečanský, Na Rychtářce 2014, Praha XIX. ● 37 I.–IV. roč. Ml. technik, I.–III. roč. Vpfred, I. a II. díl Malý Edison i jiné mládežnické a odborné časopisy. Seznam zašlu. G. Lovecký, Prievidza II – 1218/B-4.

MODELÁŘSKÉ SOUTĚŽE KRAJE KARLOVY VARY

KA K. Vary oznamuje, že letos se budou konat v kraji tyto větší soutěže:

20. května – II. jarní karlovarská soutěž volných modelů na letišti v Che-

bu. Proposice zasílá a přihlášky vyřizuje okresní modelářský instruktor Jiří Patlejch, Žižkova 11, Cheb.

9. září – Podzimní soutěž všech kategorií. Pořádá městský a okresní výbor Svazarmu Karlovy Vary. Soutěž bude na letišti v K. Varech a současně na modelářském stadionu.

30. září – II. krajská soutěž draků, kterou uspořádá Krajský pionýrský dům na letišti v K. Varech. Soutěží čtyřčlenná družstva pionýrů ve stáří do 13 let.

14. října – II. místní soutěž draků, pořádaná Okresním pionýrským domem v Chebu.

Jos. Urban, krajský mod. instruktor

SOUTĚŽ VE SLANÉM

16. září – se bude konat na letišti ve Slaném veřejná soutěž „Slaný 1956“ v kategoriích A a C. – Oznamuje OV Svazarmu Slaný.

VÝMĚNA

● 38 Dva modely s tryskovým motorem za Sono-retu RV 12; Motor Letmo MD 250 s modelem za vzduchovou pistoli; rychlostní 2,5 ccm s modelem za model upoutaného auta s jakýmkoli motorem; model s tryskovým motorem za Buš 0,5 ccm. J. Strnad, Dobrovolská 24, Praha XI. ● 39 Elektromotor 24 V a 20 různých čísel LM, Ml. technika, a Křídla vlasti za benz. motorek + vrtule; doplatem J. Dufinec, Petrovice n. L., o. Michalovce. ● 40 Spolehlivý výškoměr za let. literaturu, případně koupi. L. Němeček, Fučíkova, Zlutice u K. Varek. ● 41 Vzduchovou pistoli ČZ Lov - 2 za mot. Ikar 6,3 ccm se žh. svíčkou nebo mot. Letná 6,3 ccm s přísluš. Z. Lipka, Státní léčebna K. Gottwaldova, pavilon G-přízemí, Lužec – Košumberk. ● 42 Motorek Start a Ikar 6,3 ccm za volnou polomaketu s mo-

Seznam zašlu, případně doplatím. B. Krpelán, Fučíkova 5, B. Bystrica. ● 46 Soutěžní model Favorit + větroň Orlik (rozp. 1978 mm) za motorek NV-21, nebo prodám za 90 Kčs. L. Matoušek, Karviná VI – 1168. ● 47 Motorek NV-21 za Buš Frog 1–1,5 ccm; elektronku 1 F – 33 za el. 1 L-33, ročník LM 1953 za různá čísla Ml. Technika, roč. III.–VI. F. Lendvaj, 29. augusta 56, Košice. ● 48 Černý pánský oblek pro štíhlou postavu za motorek se žh. svíčkou 5–10 ccm v ceně 400–500 Kčs. V. Volráb, Havlíčkova 1108, Rakovník.

RŮZNÉ

● 49 Polští modeláři si chtějí dopisovat a vyměňovat časopisy Modelarz za Letecí modelář. Adresy: Eugeniusz Kaleniecki, SANOK, ul. Szopena 22, Polska a Jerzy Gorczyca, STAWKI, pocz. Potok Wielki, pow. Janów Lub., woj. Lublin, Polska.

ZMĚNA V MODELÁŘSKÝCH PRODEJNÁCH

Upozorňujeme všechny modeláře na to, že dnem 1. dubna předal Svazarm všechny prodejny letecko-modelářských potřeb národnímu podniku Sportovní prodejny.

Korespondenci tedy nyní adresujete takto: Letecko-modelářská prodejna n. p. Sportovní prodejny, Pařížská 1, Praha I.

Adresy dalších prodejen:

Brno – Gottwaldova tř. 16
Bratislava – Hurbanovo nám. 16
Č. Budějovice – Biskupská 2
Liberec – Moskevská 18
Olomouc – Riegrova 11
Ostrava I – Dimitrovova 30
Žilina – Leninovo nám. 7

HLEDAJÍ SE MODELY

● 1. dubna ulétl z Ondřejova, okres Říčany, bezmotorový model směrem na Sázavu n. Sáz. Popis: model je žluté barvy, s modrou náběžnou hranou křídla. Trup je kulatý, z pertinaxové trubky. Nález hlaste na adresu: A. Dřížhal, Ondřejov č. 35.

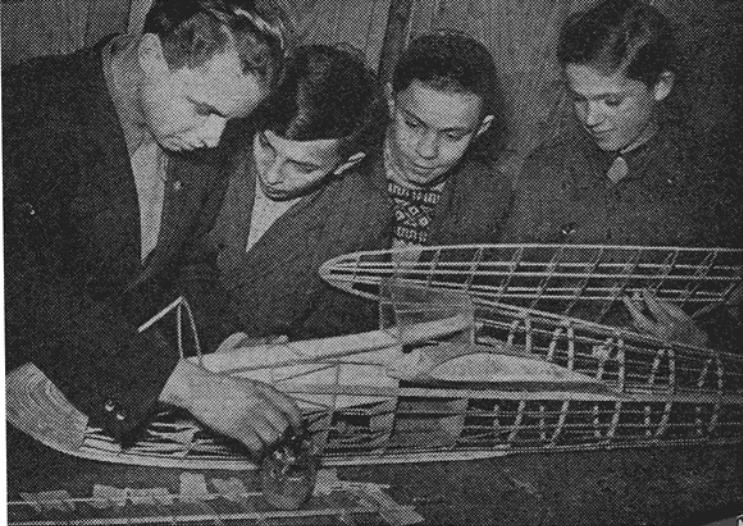
● 2. dubna ulétl z Jestřebí u Č. Lípy bezmotorový model směrem na Staré Splavy, Doksy. Popis: model je celý červený, na trupu je kabinka. Nález hlaste na adresu: F. Holoun, Jestřebí 40, okr. Č. Lípa.

● 3. dubna ulétl z Letohradu bezmotorový model směrem na Šumperk. Popis: rozpětí 1840 mm, nosné plochy světle hnědé, na pravém křídle dva modré pruhy. Trup potažený dýhou je modrý. Nález hlaste za odměnu na adresu: Z. Krejsa, Letohrad 397.

NAŠEL SE MODEL

● V listopadu 1955 byl v Olomouci nalezen volný motorový model-maketa typu Piper s motorem NV-21, výr. číslo 9113. O model se do uzávěrky tohoto čísla nikdo nepřihlásil. Informace podá KV Svazarmu Olomouc.

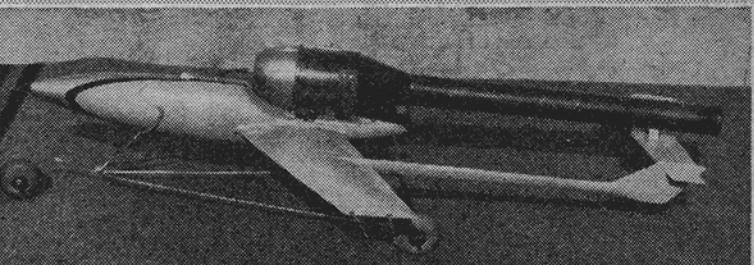
LETECKÝ MODELÁŘ. Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spolupráci s armádou v Našem vojsku, vydavatelství, n. p., Praha 2, Na Děkance 3. — Vedoucí redaktor Jiří Smola. Grafická úprava Karel Helmich. — Redakce: Praha II, Jungmannova 24, telefon 23-59-87. — Cena výtisku 1,30 Kčs. Předplatné na čtvrt roku (3 čísla) 3,90 Kčs. — Rozšiřuje Poštovní novinová služba. Objednávky přijímá každý poštovní úřad i doručovatel. — Tiskne Naše vojsko.



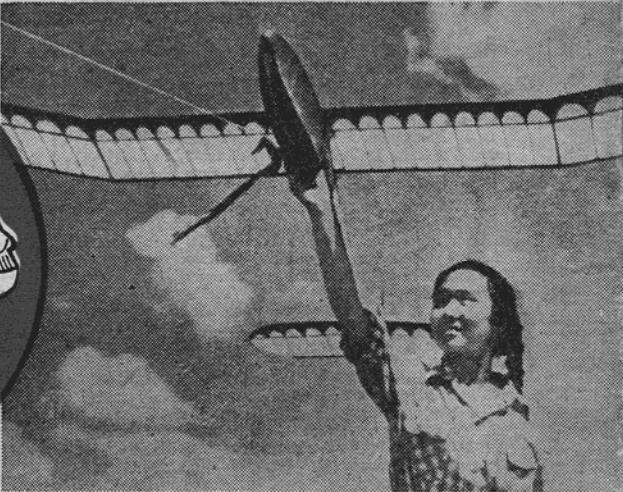
Také mezi polskými modeláři vzrůstá v poslední době zájem o stavbu maket. Na snímku jsou členové jednoho školního letecko-modelářského kroužku LPZ při stavbě makety polského výkonného větroně Jaskółka (Vlaškovka).



Volně létající a současně i upoutaná polomaketa, poněkud podobná čs. sportovnímu letadlu Be-50. Zhotovil ji J. Kolář ze ZO Svazarmu Texlon Trutnov. S motorem Letná 6,3 ccm létá model jako upoutaný rychlostí 80 km/h.



Pěkný nový tryskový model okresního modelářského instruktora M. Urbana z Jáchymova. Data: rozpětí 420, délka 740 mm, celk. plocha 5,14 dm², váha 670 g (s nádrží 780 g), motor Letmo MP 250.



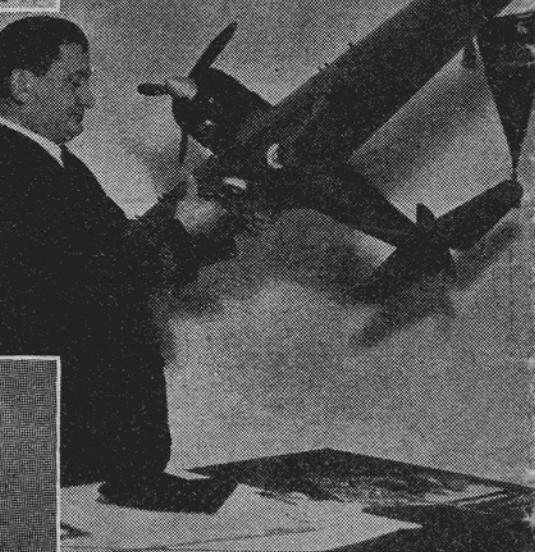
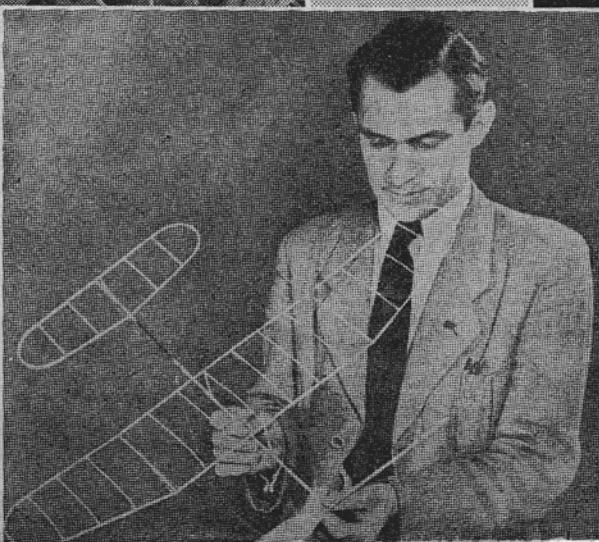
Na snímku jedna z absolventek Instruktorského kursu v Pekinu startuje větroň vlastní konstrukce.



Skutečné letadlo na stojánce? - Nikoli, maketa historického letadla Avia BH-3, kterou podle výkresu v LM 12/55 postavil s. Z. Bedřich z KA Brno. Model je pozoruhodný tím, že dobré létá s motorkem NV-21, při letové váze 620 g.



Podařený start malého školního balonu na teplý vzduch, který používají svazarmovští modeláři ze Spišské Nové Vsi (na snímku) k propagaci letání. – Nyní, kdy se pomalu blíží konec školního roku, je vhodné připomenout tento způsob propagace modelářství zejména školním modelářským kroužkům. Vypouštění balonu za vhodného počasí přiláká jistě četné díky tak budete mít příležitost s prací kroužku.



Rumunský modelář Radu Vasile s přesně propracovanou létající upoutanou maketou stíhačky FW-190. Model má i zatahovací podvozek, ovládaný třetím řídicím drátem.

4 Stavba pokojových modelů je v Německu po válce poměrně málo rozšířena. Na snímku je jeden z průkopníků této kategorie, E. Weichert se svým mikrofilmem potaženým modelem, který váží v letu 4 gramy.