

Letecký

1952
1953

6

ČERVEN 1953

ROČNÍK IV

CENA 4 Kčs



modelář



Připravujeme se na Celostátní modelářskou soutěž Svazarmu

Obsah



Budeme tvořit základní organizačce Svazarmu na školách • Zkušenosti ze soutěže Letenský pohár 1953 • Chcete pracovat v leteckém průmyslu? • Súťažný model vetroňa kategorie A2 • Organizace závodů ve skupinovém létání • Výroba vrtule pro motorové modely • Aerovlek v modelářství • Dobrá soutěž

BUDEME TVOŘIT ZÁKLADNÍ ORGANISACE SVAZARNU NA ŠKOLÁCH

Bud zdravý Mírku,

spěchám Ti tici velkou novinu: Minulý týden přišly k nám do hodiny branou výchovy soudruži ze Svaazaru — to je skratka dobrovolné vlastenecké organizace „Svaz pro spolupráci s armádou“ — kteří s námi besedovali o novém způsobu provádění branou výchovy na školách po prázdninách.

Dovídám se, že také na naší škole bude ustavena základní organizace Svaazaru, do které se může každý od 14 let přihlásit. Soudruž učitel nám však připomněl, že se nebude tak úplně jednoduché, že při tom musíme co nejlépe plnit své školní úlohy. Rejt, že

je to jako v tavírně nebo v JZD. — Knážky dělníků i úředníků musí splnit především úkoly na pracoviště, plnit plánování školy Gottwaldovy příletky a plnit na to využívat pracovního času. Víte všichni, že naší údernici hospodaří s každou etelinou. No a teprve po práci přijde to ostatní.

Proto i u nás bude — m záležet na tom, abychom dokázali udělat krok s nimi — aby a zasloužili si možnost přihlásit se za člena základní organizace Svaazaru. Myslím, že je připomínka soudruha učitele správná a soudruži ze Svaazaru nám to potvrdili. Dovídám se, jak sovětí komunisti si to pokládají za velkou čest, že členy vlastenecké organizace Dosaagu — to je dobrovolná organizace pro spolupráci s armádou, letectvem a námořnictvem — kteří byla založena hroznou po Velké říjnové socialistické revoluci a která vychovala zejména z řad komunistů hrdinu Velkého vlastenecké války.

Vždykž elastenec — to je společná práce na budování radostného života všech pracujících lidu. To je společně odhadnutí brdnit o ukrájení výsledky naší práce proti každému násilníkovi, milovat svůj národ a bojovat za mír společně s pracujícími lidmi na celém světě.

Jenže bránit svou zem nemůžeme jen slovy. Musíme se tomu naučit pokračovat od začátku jako jsme se učili abecedu a násobítku. A na to našechno se pamatuje v základní organizaci Svaazaru jak nám soudruž vysvětlil. Tu abecedu a násobítku všeobecné přípravy se naučíme ve výcvikových skupinách, které budou mít nejvýše 20 členův. Výcvikové skupiny jsou prapřipraveny k tomu, aby každý členec získal základní znalosti vojenského pořadoviska a stíhacího výcviku.

V zájmových kroužcích se pak bude probírat důkladně látky zvěřeného oboru a po ukončení výcviku se bude provádět závěrečné hodnocení každého člena. Každá skupina i kroužek bude mít svého členství, budou mít nimi i naši učitel a z našich řad bude jeden dělat agitátora a jeden pomocníka. Agitátor bude po každém členném sluzitku a dle dlelosti probírat látky a pomocník bude zajistovat materiál k výcviku.

Všechno bude plánované — polet hodin i druh výcviku, takže se může předem připravit. Jednou za dva měsíce a možně i každý měsíc bude členská schůzka, na které nám výbor základní organizace předloží zhodnocení dosavadní činnosti, vytvoří nové úkoly a my zase fokuseme svůj názar a připomínky. Příš o tom, jak vychom už u nás měli organizaci Svaazaru ustavenou. Věř mi, já se na to hodně těším a budu se hlasit moci prvními. Sejdou se nám čistě, pokud jde o učení, i když by to mohlo být lepší, ale když si vzpomenu na komunisty z Mladé gardy a na hrdinné elastenky bojující Karoje, zavzduji se, že zvýšenou sebezásilí v učení a že se stanu v základní organizaci agitátorem.

Ty všichni dobré, že chcete létat a že zatím je mým koničkem modelářství. Chci se přihlásit do modelářského kroužku. Jak jste se dovídáli od soudruži ze Svaazaru — mohou se do něho hlasit zájemci do 14 let, kteří nejsou členy základní organizace Svaazaru.

Děvčata jsou povoleny do radioaktivní, nikterá zase chítají se stát zdravotnicemi, ale všechni všem se chceme naučit zacházet se zbraněmi.

Představ si, že je možné se také přihlásit do kroužku motoristického a plachtařského (správně se tomu říká bezmotorového létání), ale tam se přihlášení pozdrží a když to doopravdy půjde, stane se tím vytouženým letem.

Tak vidíš, Mírku, jaké překvapení Ti sděluji. Však i k vám přijdu jistě soudruži ze Svaazaru a budeš se moc cítit se na všechno, i na to, co jsem zapomněl. Jistě i Ty se staneš členem Svaazaru a pak můžeme spolu soutěžit o nejlepší výsledky ve výcviku.

Bud zdravý a připravuj se na prázdniny.

Trůj Fládu.

»BALON AERO - 1. MAJ«

pozdívají svátek pracujících

Členové ČSM z pracovní skupiny pěvnických skupinek továrny Aero se na své přednášejí schůzce usnesli, že pozdraví svátek pracujících využitím halumu na teplovládné myšlenku se zahálší i propagativním oddělení továrny, které ochotně domluvily potřebný materiál.

Pod vedením modelářského instruktora a. Knihla stavba balonu všichni rychle pokračovala. Využití halumu mělo totiž být překvapením. Mezi svázkýky, slupujícími z lehkého, hedvábného papíru jednodlivé díly halumu, často zavítal i zakladatel naší modelářské teorie a autor mnoha modelářských příruček a. dr Hošek. Během týdne bylo také opatřeno pomocné technické zařízení, pozůstávající ze dvou silných letovacích lamp a rour pro bezpečné plnění balonu teplovládnem.

Předchozí pokusy s halonem, majícím 2,5 m v průměru [8 m²], byly úspěšné a tak se všechni naši „aeromontážní“ sešli v radostném ohývání 1. máje ráno na Žižkovské Pražáčce. Plnění halumu proběhlo bez defektu a členství v májovém průvodu z využitánkami továrny všechny již násly „Aero — 1. máj“ ke startu přizpaveného balonu.

Před zraky aerováků byl pak halou vypněten. Prudce se vysíhl nad blávou mnoha člováků a při rychlém výstupu bylo dobré patrnou charakteristické ohlížení koule, kterému se tvar balonu přizpůsobil. Za klidného letu směrem nad Prahu se uvolnily načasované baličky a ve sluňecích paprscích se zatyrpily červené a bílé letáčky, zvolna se snášející k zemi. Balon majestátně plul klidným vzdachu a po spotřebování „pohonného hmot“ — ohňátku vzdachu — přistál na korunách stromů památného Vítka.

Pěkná myšlenka se podařila a tak mohli s mládežnickými všechny zaměstnanci továrny Aero pozdravit 1. máj opravdu svým vlastním leteckým způsobem. L. Olsan.



Nově schválené mezinárodní modelářské rekordy

Švédské rekordy absolutní

Trvání letu (SSSR)	
Model Igora Kulakovského, 6. srpna 1952	6 hod 1 min
Rychlosť v písmi řidi (SSSR)	
Model Jevgenije Borovcov, 14. srpna 1952	378,756 km/hod
Rychlosť v skoku leta (USA)	
Model Roberta Sugrena USA, dne 24. srpna 1952	265,800 km/hod
Model Michala Vasilčíka SSSR, dne 9. ledna 1953	264,700 km/hod

Mezinárodní rekordy podle tříd

Modely s mechanickým motorem

Trvání letu (SSSR), třída I-D-La	
Model Igora Kulakovského SSSR, samospalovací motor KMK-5, osh. 3,3 cm, modelodrom v Šamý, dne 6. srpna 1952	6 hod 1 min
Rychlosť v písmi řidi (SSSR) třída I-B-1.b	
Model Jevgenije Borovcov, motor AMM-2, osh. 9,083 cm, z Brusova do Denženova, 14. srpna 1952	378,756 km/hod
Rychlosť v skoku leta (USA), třída I-B-2.I	
Model Georges Mardera, pilot Mark Brown, motor K. R. Torpedo 147, osh. 2,206 cm, v Belle Isle, Detroit, dne 24. srpna 1952	120 km/hod
Rychlosť v skoku leta (USA), třída I-B-2.II	
Model Georges Mardera, pilot Mark Brown, motor K. R. Torpedo 147, osh. 2,206 cm, v Belle Isle, Detroit, dne 24. srpna 1952	217,200 km/hod
Rychlosť v skoku leta (USA) třída I-B-2.III	
Model Robert Sugrena, pilot Mark Brown, motor Mc Coy 68, osh. 9,03 cm, v Belle Isle, Detroit, dne 24. srpna 1952	288,800 km/hod
Trvání letu (SSSR), třída I-B-3, s (řízení na dálku)	
Model Petra Velíkýká, samospalovací motor K-16, osh. 4,8 cm, modelodrom v Šamý, dne 3. srpna 1952	3 hod 2 min 30 v
Výška nad mořem startu (SSSR) třída I-B-3, s	
Model Petra Velíkýká, samospalovací motor K-16, osh. 4,8 cm, modelodrom v Šamý, dne 3. srpna 1952	845 m
Rychlosť v písmi řidi (SSSR), třída I-B-3, d	
Model Petra Velíkýká, samospalovací motor K-16, osh. 4,8 cm, modelodrom v Šamý, dne 3. srpna 1952	39,229 km/hod
Vodní modely s mechanickým motorem	
Trvání letu (SSSR), třída II-B-1, a	
Model Nikolaje Rasturova, samospalovací motor K-16, osh. 4,421 cm, jezero v Šamý, dne 8. srpna 1952	4 hod 18 min 20 v
Modely zvláště	
Rychlosť v skoku letu (SSSR), třída II-B-2, III (autogly)	
Model Michala Vasilčíka, autogly, motor Cleroli, osh. 9,047 cm, Doplropetrovsk, dne 4. ledna 1952	138 km/hod
Modely bezmotorové	
Trvání letu (Nevy Zlžan), třída IV-3, s (řízení na dálku)	
Model F. D. Bechlera, L. H. Wright, pilot Torbay, Auckland, dne 5. ledna 1953	1 hod 0 min 7 v
Samoletky	
Samoletky s gumeným motorem (třída I-A-1, d)	
Rychlosť v písmi řidi (SSSR)	
Model Vladimíra Kumanina, modelodrom Šamý, dne 9. srpna 1952	56,250 km/hod
Samoletky s mechanickým motorem (třída I-B-2, I)	
Rychlosť v skoku leta (USA)	
Model H. F. de Boza, pilot R. Wilson, motor Elsin, osh. 2,501 cm, v Belle Isle, Detroit, 24. srpna 1952	116,700 km/hod
Samoletky s reaktivním motorem (třída I-C-2, d)	
Rychlosť v okruhu letu (SSSR)	
Model Michala Vasilčíka, reaktivní motor M. V.-4, Doplropetrovsk, dne 9. ledna 1953	264,700 km/hod
Vodní model — samoletky s gumeným motorem (třída II-A-1, d)	
Rychlosť v písmi řidi (SSSR)	
Model M. V. Kumanina, jezero v Šamý, dne 8. srpna 1952	69,220 km/hod
Vodní model — samoletky s mechanickým motorem (třída II-B-2, I)	
Rychlosť v skoku leta (USA)	
Model H. F. de Boza, pilot R. Wilson, motor Elsin 249, osh. 2,501 cm, Belle Isle, Detroit, dne 23. srpna 1952	181,400 km/hod
Třída II-B-2, II	
Rychlosť v skoku leta (USA)	
Model Richarda Wilsona, motor Fox-29, osh. 4,95 cm, Belle Isle, Detroit, dne 23. srpna 1952	137,200 km/hod
Třída II-B-2, III	
Rychlosť v skoku leta (USA)	
Model Richarda Wilsona, motor Fox, osh. 5,02 cm, Belle Isle, Detroit, dne 23. srpna 1952	133,800 km/hod



VZORNÝ PRACOVNÍK V MODELÁŘSTVÍ

Jiří Sladovník — zná ji ho dobré nejen v Pačejově a v Myslivé, kde uží, ale také modeláři Plzeňského kraje. Naposledy se zúčastnil s celým družstvem 3. Memoriálu K. Gabriela v Plzni, kde předvedl jednotný typ větroně, nazvaného „Myšlivská A2“. S tímto modelem ho vidíte na obrázku.

Soudruh Sladovník prošel postupně výcvikem instruktora I. a II. třídy ve Vlkově, kde se již tehdy zařadil mezi nejlepší. Dnes vede pět leteckomodelářských kroužků různých stupňů na své škole a v Domě pionýrů. Je velmi soudobým a vychovává dobré modeláře — příští pracovníky v leteckém. Jeho práce je vidět, ale málo se o ně slyší, protože soudruh Sladovník je skromný a nerad o sobě mluví. Na Plzeňsku se víak o něm dovoře více.

Kromě velké práce ve škole, povinnosti k rodině a letechci, věnuje se vojenským článkům ještě malování a kreslení. Jeho modely také vynikají ladnými a účelnými tvary.

Potřebujeme v naší vlasti takové učitele, jako je Jiří Sladovník!

SOUTĚŽ MLADÝCH MODELÁŘŮ

pro děti do 15 let

Dětský dům a Státní nakladatelství dětské knihy vyspisuje soutěž na nejlepší letecký model této kategorie:

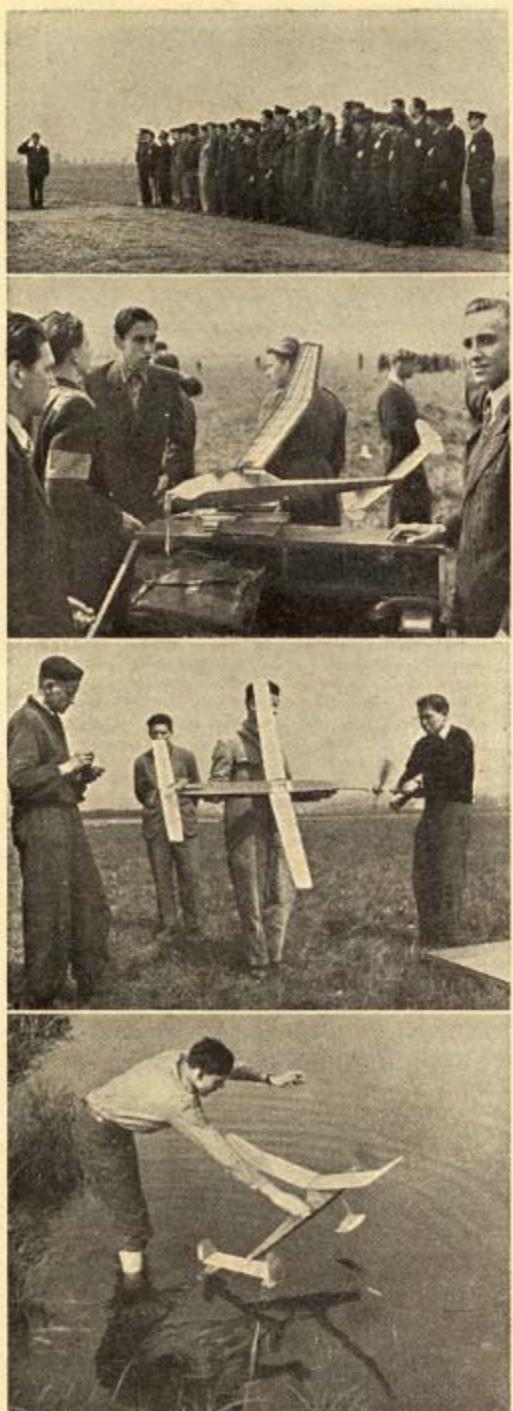
1. letadlo motorové,
2. letadlo bezmotorové,
3. letadlo poháněné gumou.

Vítězové každé kategorie budou odměněni paděsáti-minutovým letem nad českými hrady, jiní dostanou pěknou knihu nebo pohodošnost v Dětském domě. Soutěže se mohou zúčastnit i modeláři mimopražští.

Soutěžní práce přijmá cítrárná Dětského domu v Praze I, Příkopy 15 do 15. 6. 1953 a po uzávěrce budou všechny práce vystaveny v hale Dětského domu. Každý model musí být označen přesnou adresou a státem účastníka.

Nezapomeňte uvést, ve které kategorii soutěžíte a případně, který modelářský nebo technický kroužek navštěvujete. Výsledek soutěže bude každému z účastníků oznamen písemně.

Zkušenosti ze soutěže



Letošní pátý ročník soutěže modelů „Letenský pohár“ se konal 26. dubna na zbraslavském letišti. Pořádají jej okresní výbor SVAZARU PRAHA VII., který je třeba v celku pochválit za dobrou organizaci této Velké ceny ČSR pro modely s gumovým motorem — až na několik nedostatků, o kterých se dále zmíním.

Soud po první v historii této soutěže letos nepricelo. Všechni účastníci tím byli mile překvapeni a podali se svými modely pěkné výkony. Pro každého modeláře bylo radostí se dívat, jak model za modelem startuje a v pravidelných kružích se vzdaluje od letiště.

Letošní soutěž se vydařila a zbyvá tedy její rekapitulace, kritika, zaznamenání poznatků pro příští ročník i ostatní soutěže a uložení dokladů do archivu.

Pořadatelé učelají dobré, když lépe propracují pravidla pro příští ročník. Soutěž jako je tato si jistě zaslouží pedagogická pravidla, bez odvolávání na směrnice ve starých číslech LM. Předejdě se tím trapným doplňováním pravidel při zahájení soutěže. Také vytisknět pravidel nechť věnují pořadatelé větší péče a nechť rozesírají jen dobré čitelné výtisky.

Cást viny padá také na ústřední sportovní komisi, která musí věnovat schvalování pravidel větší péče a tvrdě požadovat na pořadatelech pravidla přesná a jednoznačná!

Pro příště a těž pro jiné soutěže je bezpodmínečně nutné vymezit přesně způsob startu modelů ze země. Zde použije i LM uveřejněním popis správných startů a několika instručními fotografiemi. Na soutěži jsme byli svědky mnoha vzorových startů (modeláři z Kladna, Rudné, Liberce a některí modeláři ze Slovenska). Viděli jsme také výborně zaletané modely brněnských modelářů, avšak zřejmě zaletané z ruky, neboť mnohem se start ze země nedával. Jako by v Brně trénovali pouze starty z ruky a nevěděli i starty s desky! Také některým pražským modelářům dálší částí start potříce (Vartecký, Šaffek).

Tato kritika brněnských a pražských modelářů ovšem neznamená, že by platila jen na ně. Zdaleka ne! — Uvidíme je jen jako nejtýpčejší příklady, kterých si každý všiml. Starty většiny účastníků na této soutěži ukazovaly, že soutěžící nevěděli předem starty ze země, bez větru i s větry, a že zaletávali hlavně z ruky. Je to také otázka podvozků, vrtulí a gumi. Je nesporné, že nejčastěji starty předvedli kladení modeláři s pevnými podvozky a s neklouzavými vrtulami. I když toto řešení je zastarale, přece jen nelze naproti tomu přehánět různé „manzanito“ v podobě rozstípnutých bambusových nožiček, spindlíků a jazyčků na kormidlech atd. Stojí jen jeden snuovaný start za problematickou „výhodu“ téhoto řešení? Je výhodnější sklopné vrtule, kterou musí držet dva pomocníci, aby se vůbec rotočila, než vrtule neklouzavé? Vyzkoušeli každý soutěžící předem, nedávali-li svazecké lepil výkon třeba jen při dvou třetinách možných obrátků než při „napružení“ na mezi prasknutí? Také vrtule, kterou máme právě hotovou nebo po první k modelu využíme, nemusí být právě nevhodnější.

Je třeba si, soudržci, uvědomit, že mnohé z téhoto věci ještě musíte zlepšit a zejména naučit se startovat. Kdybyste v průměru měli takto startovat na letošní celostátní soutěži v Brně, nepronajdou mnozí z vás! Byly by to jistě sppatřena propagace před zahraničními modeláři, kteří pravděpodobně budou soutěž přítomni.

Pořadatelské stránce soutěže jako „Letenský pohár“ nutno také věnovat větší péče. Jenak přejímání modelů, jednak zádnečná rozstřílená příslušenství na příslušnou startoviště. Také opatrně alespoň malého rozbalovacího zařízení na volání soutěžících na start a udržování pořádku je nutné. Zahrání se tím některí modeláři (nedostavení se na start po vyzvání, protože startuje na jiném startovišti nebo opravuje).

Kladem soutěže byl dostatečný počet časoměřců, také každé startoviště (byla dvě) mělo stálé dva až tři modely ve vzdachu. Až bude přesná a pro všechny soutěže jednoznačná vymezena pojem čistého startu se země, bude ovšem nutné, aby časoměřci byli přesnější.

K obrázkům vlevo: Nástup soutěžících při zahájení • Nominační kontrola modelů když soutěží • Modeláři s Rudnou načeraji (model drží absolvent vlež soutěže V. Jiroška) • Start rodného modelu, který nedyl pravidlo „čistý“ (přední plavák nebyl ve vodě).

Letenský pohár 1953

Jaké modely jsme viděli? — Převážná většina modelů měla trup čtvercového průřezu, postavený buď na stranu nebo na hranci. Několik modelů mělo trup obdélníkový a vyskytl se i zeskrounný a eliptický trup. Asi čtvrtina modelů měla křídla na „krku“ a předvedla klidné klozavé lety (Šaffákov Plameňák, Hemoláv a gotwaldovské Jesetery). Trupy byly konstruovány různě, přepážky většinou klasické (jen zřídka s diagonálním využitím), nebo išlkem (sak-suk). Trupy byly většinou u nových modelů delší než v minulém ročníku. Poměr délky k rozpětí byl spravidla 1 : 1.

Zvláště třeba vyzvednout pěkné původní konstrukce modelů ze Slovenska, kteří systematicky a s rostoucím úspěchem jdou vlastnícestou. Dále velmi dobré modely měli modeláři z Brna, z Rudné a z pořádající organizace.

Nosné plochy většiny modelů, převážně konstantní houbky, byly zakončeny rovně, lichoběžníkově, elipsovité, lomení pouze do V nebo dvojitého V.

Váhy modelů se pohybovaly vesměs na přípustné hranici, t. j. u kategorie Wakefield na 230 g, u kategorie FAI na zatížení 12 g/dm².

V technice létání bylo vidět dva typické směry. Část soutěžících těžila z dlouhého motorového letu, který trval až 60 vteřin. Zejména brnění modeláři docílovali tímto způsobem, tedy při pomalejších otáčkách vrtule, znásobných výšek (10–12 ot/vt — výška až 60 m). Větší část soutěžících těžila z krátkého úvratu strmeho a rychlého motorového letu. Při 15–20 otáčkách vrtule za vteřinu docílovali výšky 40–50 m, motorový let trval od 15 do 35 vteřin. Je těžko uvěřit, že obě skupiny používaly rovnocenné gumy tuzeckého pavidla jak předpisovaly propisnice. Pro příští ročník bude nutno uvažovat buď o upuštění od pořádavku, že guma na svazky musí být tuzecká, nebo povolat bude musit obstarat všechny soutěžící gumi stejnou.

Většina modelů měla sklopné dvoulisté vrtule, často velmi pikantně konstruované a potažené a sklopný jednodukový nebo nožkový podvozek.

Modely, pro let vesměs dobré seřízené, využívaly hojně thermiku, do níž se dobře ustreďovaly. Vzhledem ke všemu predcházejícímu deštivým ročníkům nepřipravili se letos modeláři většinou na uletání modelů a tak bylo vidět — zejména v činnosti — jen málo determinantských.

Modele vodní, o jejichž kategorii byl letos po první Letenský pohár rozdílen — to je kapitola sama pro sebe. Naši modeláři jako by se úmyslně jejich stavbě vyhýbali, ačkoliv prakticky lze udělat vodní model téměř z každého modelu pozemního a mimo to právě v této kategorii bychom nejsnadněji mohli ustavit nové rekordy. Námrtví a, že máme mnoho vodních ploch k odstartování těchto modelů, je bezpředmětná, neboť vodní model s gumovým motorem odstartuje téměř z každé loučky.

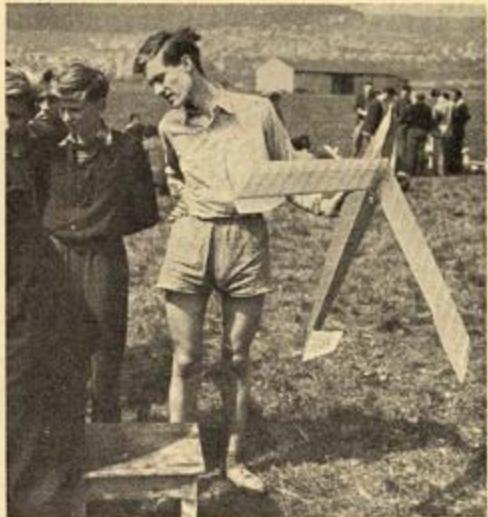
To co jsme řekli o startování pozemních modelů v této soutěži, platí i vodních modelech dvojnásobně. Přísně vztahu ani jeden z celkem pěti startujících neznal všechny tři starty čisté. A časoměřit (jen jeden!) jako by byl raněn lepotou! Průtom tři z těchto modelů byly nepochybě schopné bez přispění soutěžícího bezpečně odstartovat. — Je mylné se domnívat, součtuji pořádce i soutěžící, že kterékoli zanezdabné modelářské kategorii „pomáháme“ tím, když při jejím hodnocení v soutěži mhouříme jedno nebo obě oči!

U vodních modelů byly pomoc jiná: modeláři, kteří mají zkušenosť s pozemními modely, měli by ještě v letošní sezóně přestavět některý starší model na plaváky a učít se s ním létat. Dále je třeba, aby modeláři instruktori zajistili, aby v každém kroužku při stavbě modelů s gumovým motorem aspoň tri žáci postavili model vodu, aby mohli soutěžit. Plánec na schopný vodní model Hydry jsme uveřejnili roku 1952 v LM.

Přes uvedené nedostatky lze letošní Letenský pohár hodnotit jako soutěž dobrou, která jasno ukázala vztah v kvalitě i počtu soutěžících modelů proti minulým ročníkům. Nedostatky, které jsme kriticky zhodnotili, nechtí jsou poučením pro pořádatele i soutěžící pro příští ročník a hlavně pro blíže se letošní celostátní modelářskou soutěž Svazu.

red./fs
Fýsleďky jsou na straně 94.

K obrázkům vpravo: Pražský modelář V. Hájek se svým výborně najíždajícím samoležidlem. Dea velmi pádné starty: Nahrofe brněnský E. Ros, který se umístil jako druhý v kat. W, dale J. Kauček z Rudné, který byl patnáctý v kat. W.



Chcete pracovat v leteckém průmyslu?

Titul.

Odborné učiliště pracovních zdrojů

Rudý Letov.

Věc: Žádost o přijetí.

Jmenuji se Zdeněk Možíš a chodím do 4. třídy střední školy v Ledce nad Sázavou. Ve škole mám chválícího prospěch. Pracuji v Pionýru. Celé jsem náhalky světských knih, na příklad „Příběh opravdového člověka“, „Sloužil různě“ a „Motor v letu“ a podobně. Letectví mě zajímal a proto chodím do leteckomodelářského kroužku. Pracuji letos výjdu střední školu, obecněm se na vše, abyste mě přijali do vašeho závodu. Chci se vyučit strojnímu zaměstnáním.

S pionýrským posláním

Zdeněk Možíš, Ledeč n. Sáz.

Takové a podobné dopisy píše mnoho modelářů, chlapců i děvčat, leteckým tvárnáním i naši redakci. Cílem jejich snahy a účelu v modelářských kroužcích je pracovat v letectví, ať již při výrobě letadel, v letecké službě, nebo jako mechanici či piloti. A bezpochyby nejdůležitějším cílemem pro výrast našeho vojenšského i sportovního leteckstva je výroba letadel.

Naučitivili jsme leteckou továrnu Rudý Letov, abychom se podívali, jak žijí a pracují mladí učni a učnice. Prošli jsme učňovskými dílnami, naučitivili jsme internát. Jak radostné a řastné žije naše mládež, jak dokonale je o ni postaráno, jak možnosti jí dávají naše lidové demokratické republiky!

Skoro bys až záviděl za svoje mládí, prožité v kapitalistickém řádu. Chápel-li jsi se něčím vyučit, byl jsi střaten, když od tebe za učení nechtěli zaplatit. Nad každým pracujícím visela stůle hrozba, že příští den už bude bez zaměstnání. Děti byly podvýživené, často trpely nemocemi, protože nebylo peněz na lékáre a léky. Na studie bylo třeba peněz a ty většině mládež nemohli rodiče dát. Byl-li dělník nemocen, pracoval až do úplného zhroucení v ohavě, že kdyby jen na několik dní

zůstal doma, našel by svoje místo obsazené jiným, zdravým člověkem.

U nás jsme odstranili kapitalismus a budujeme socialistický společenský řád, který otevírá mládeži všechny brány ke vstupu do života. Dnes si už naše mládež ani nedovede ty těžké časy představit.

V učňovských dílnách Rudého Letova nás přivítaly veselé tváře chlapců a děvčat, přijemní instruktoři a světlá, čistá hala.

V první části haly, hned u dveří, se sklání nad svíráky různobarevné kálice učňů v modrých pracovních kombinézích. Jeden červený proužek, zdejší náramenky kombinézy, prozraje, že se jedná nositelé učňů prvního ročníku. Učí se opravovat materiál podle vzorků, které jsou vyvěšeny nad každým pracovním stolem. O tom, jak pracují, jak plní plán, vyrábí graf na tabulce, která je v čele pracovního stolu.

Do další části haly, kde svítí na každém náramenku dvě červené stužky, přejdou, až budou bezpečně ovládat cvičné práce. Děvčata a chlapci ve druhém ročníku pracují již samostatně na různých součástech. Dostanou surový materiál a podle výkresu, rozloženého na pracovním stole před každým z nich, pracují již jako kvalifikovaní dělníci. Vzdýt nebdou dlouho trvat a budou jednou z nich!

Na násteně je připevněna jakási součástka. Ale součástky se přece nedělají proto, aby visely na nástenkách, ty patří do letadel! Připustujeme blíže. Už rozumíme: tato věc by nemohla nikdy do letadla přijít, je to — zmetek. Tak křisíme učňovskou lajdáckou práci svých současných. A také to pomáhá! Náštenka se vyměňuje ve stále větších intervalech — zmetků ubývá. Učňové milují svoji práci, a proto se snaží pracovat co nejlepše. Vzdýt primo z této dílny výjdu jako kvalifikovaní drážkaři (letecké zámořníci), univerzální soustružníci, nástrojáři a podobně. A budou-li skutečně dobré pracovat, závod se postará o jiné vhodné umístění.

Vezměme si na příklad sondruhu Klimeša. Byl jedním z nejlepších na učňovském středisku a po vyučení pracuje jako mechanik na startu. Dřívě bývalo takové



Soudruh Klimeš ještě nedávno pracoval v učňovské dílně — dnes je mechanikem na startu.

místo výsadou pro starší, osvědčené pracovníky. Soudruh Klimeš dnes dokazuje, že i mládež je schopna zastávat tak odpovědnou práci. Soudružka Kamarytová byla jako nejlepší pracovnice na středisku vyslána závodem na průmyslovou školu.

Soudruh Kralhal, sportovní a branný závodník, s hrdostí ukazuje velké album — sportovní kroniku střediska. Jsou zde fotografie a zprávy o úspěšných družstevních středisk, kronika upomíná na reprezentanty, kteří učně navštívili. Soudruž Klusal vlastní v malém království hned vše dílen. Jsou tam nejrozličnejší sportovní potřeby a nářadí od různých druhů míčů po stany.

Od poloviny končí zaměstnání. Učňové se přeplňají na oběd. A ve tří hodiny jde začínají schůze a práce v zájmových kroužcích, kteří je zde tolik, že si může každý vybrat: modelářský, plachtařský, radiosimulární, cyklistický, šachový, hokejový, hrnčířský, plavecký, čtenářský, pěvecský, výtvarný a tak dále. Téměř každý z nich má svoji mistrovnu pro schůzky. Kráčíme chodbou k leteckomodelářské dílně a k učňům nám zaletí rudočerná písň. Pěvec kroužek se čílí. V dílně to voní autometonym lepidlem a prací. Nářadí je pečlivě urovnáno ve skříňích, ale rozprávané konstrukce modelů prozrazují, že se modeláři připravují na celostátní soutěž.

Po prohlídce dílny odcházíme navštívit další internát. Je to provizorní stavba a zvenčí nevypadá vůbec lákavě. Zato jsme byli překvapeni uvnitř: čisté, světlé, útulné pokojíky pro tři až čtyři děvčata, velké bílé umyvárny se sprchami, ústřední topení, teplice voda.

A děvčata si dávají záležet, aby si svoje prostředí ještě připřejmila. Výzdoba je nejen na chodbách, ale i v pokojích. A hned lze poznat zájmy těch, které je obývají. Někde je bohatá sportovní výzdoba s Emilem Zátopkem v čele, jinde letecká i s vlastnoručně vyrobenými modely. V dalším pokojíku obdivují děvčata film, Ráženu Naskovou, Tamaru Makarovou, Pavlu Kadočkovou, jinde zase parantsmus.



Nejen v modelářské dílně, ale i v internátě je možno se věnovat zaměřené práci.



Jiřina Pudilová, letecká zámečnice.

Copatá Jiřka Pudilová, letecká zámečnice, má pod velkým sportovním heslem spoustu obrázků z různých druhů sportu. Je to nadějná lyžařka střediska. Letos v zimě byla na horách. Kolektiv učňů vyberal ze svého středu ty, kteří dobře pracovali v dílnách a stejně dobré se učili v závodní odborné škole. Závod jím zakoupil lyže a boty, i všechno ostatní bylo zdarma. A tak 160 učňů prožilo několik krásných dnů na horách. Jiřina Pudilová neuměla vůbec lyžovat. Čtyři dny to zkoušela pod vedením zkušeného instruktora a páty den vyhrála okresní přebor Sokolovského závodu branné zdatnosti. Byla v rozpacích, když jí se jejímu výkonu obdivovali. Ale pak se rozhovorila o tom, jak ji maminka nechtěla pustit dělat takovou „mužskou“ práci. O tom, jak se jí prvních několik dní ve středisku nelíbilo a o tom, jak je zde dnes spokojena. Štěstí, že se teď nedívá od maminky plemavit a že dnes může pracovat u strojů. Má moc ráda stroje, říká. A je jednou z nejlepších ve škole i na pracovišti.

Poslední děvčata přicházejí ze školy a v jídelně je rušno. Večeře musí za hrádkou být všechny. Ztráta jíž sase přidou do továrny, aby si ve škole nabýt znalosti ověřily v praxi. Tři dny škola a tři dny dílna — tak je rozdělen jejich pracovní čas.

Modeláři, chlapci a hlavně dívčata! Hlaste se do leteckého průmyslu, jděte i vy stavět naše krásná výkonná letadla!

Jak se míté přihlásit? Ne jako Zdeněk Mojžiš a mnoho dalších, kteří psali přímo letecké továrně nebo redakci LM. Továrna sama může přijmout pouze zájemce o manuální práci, ne do učňovského střediska! Redakce LM vám také nemůže pomoc, ani vaši žádost doporučit!

Hlaste se na referátu pracovních sil národních výborů prostřednictvím školy, kterou budete opouštět. V případě, že vaše škola nebude mít provádění umístění, informujte se přímo u výboru, zda by vás nemohli zařadit na úkor jiné školy, která nemůže možnost splnit požadavek pro letecký průmysl výspělým modelářem. Tak tedy, až se vás budou ve škole ptát, jaké si chcete zvolit povolání, žádejte zařazení do leteckého průmyslu!

Súťažný model vetroňa kategórie A2

A. Jiroušek, ZO Štúrmanu-gymnázium, Spišská Nová Ves

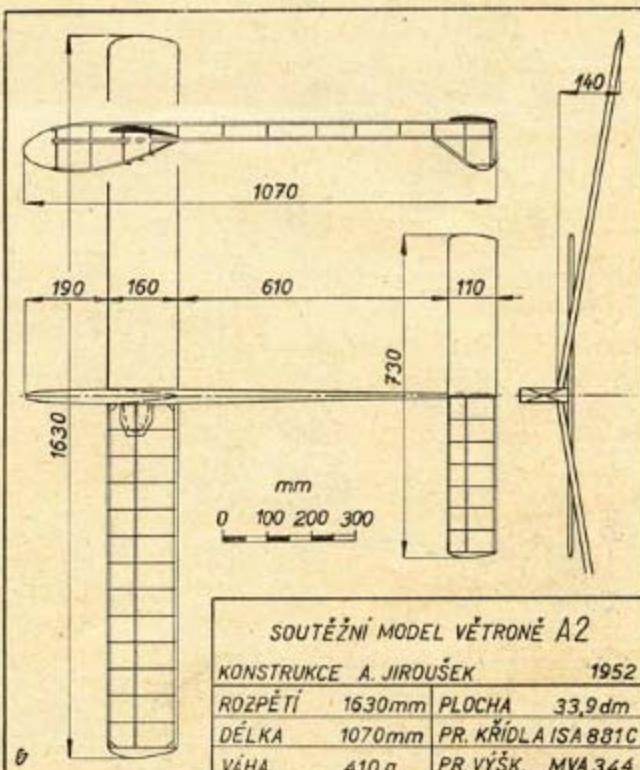
Model je velmi jednoduchej konstrukcie, lahko se staví na pracovné deske, nepotrebuje zvláštne šablóny a preto ho môžete postaviť aj meno skúsených modelárov. Je pevný, dobré odoláva nárazom, hodí sa k letaniu v termike aj vo veternom počasí. Bol postavený vlečnými modelárikmi v Spišskej Novej Vsi a všetci s ním dosahli pekné výsledky. Priemerné časy jeho letov sa pohybujú okolo 2 minút. V zime, bez vplyvov termiky, dosiahli s ním niekoľko letov nad 3 minuty.

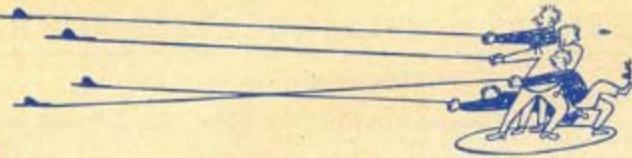
Trup obdialnikového priezoru tvorí 4 nosníky 5×3 mm. Vpredu je vrchný nosník narezaný a ohnutý do príslušného tvaru. Spodná časť gondoly tvorí dva nosníky 2×3 mm, položené na seba, takže vytvárajú nosník 4×3 mm. Gondola je na spodnej strane potiahnutá dýhou. Hlavice sa skladá z 3 dosiaľ 10 mm hruškôv, ktorých prostredná je vo vnútri vyrezaná a tvorí schránku pre prezá. Prvé tri prezáky sú z prelezky 1,5 mm, ostatné z prelezky 0,8 mm. Všetky prezáky sú vyfalošované.

Krídlo je dvojdelené. Použitý profil I.S.A. 811 C, súradnice uvádzam na konci. Nábežnú hranu tvoria nosník 4×4 mm, postavený na hranu a zhrúsený. Hlaviny nosníkov tvoria dva poľozníky 3×6 mm, ktoré sú vystrežené pásikmi prelezky. Odtokovú hranu tvorí nosník 10×2 mm. Krídlo je na vrchnej strane až po hlavný nosník potiahnuté dýhou 0,8 mm. Vzdušnosť medzi rebrami je 60 mm. Stredné rebro je z prelezky 3 mm, konečné obložky sú z halvy, korek, alebo borovicovej kôry. Krídlo sa k trupu pripieňuje bez gumy, nasunutím na jazyčky, ktoré musiať dosiať do puzder.

Výškovka má profil MVA 344, auto-stabilinu. Nábežná hranu a hlavné nosníky sú z nosníkov 2×2 mm, odtoková hranu je z nosníka 2×7 mm. Aby model bol eo najľahčí ($12 \text{ g}/\text{dm}^3$), musí byť výškovka tiež lahšia. Jazyk z jedného kusu je sklepený z dvoch vrstiev prelezky 1,5 mm, predom sohnutých do príslušného lomenia. Puzdra sú polepené prelezkou 0,6 mm. Súradnice použitého profilu ISA 811 C:

x	0	25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y _r	0,75	3,5	5,35	7,15	8,50	9,23	9,46	9,15	8,43	7,35	6,03	4,55	2,37	0,40
y _d	0,75	0	0,15	0,35	0,73	0,92	1,45	1,72	1,75	1,5	1,10	0,67	0	0,40





Organisace závodu ve skupinovém létání

Způsob organizace níže popsaný můžete pomocí této organizací Stazarmu, kterého chcejí pořádat skupinové létání U-modelů, která, jak ukazuje zkušenosť z Kladna, jsou výbornou propagací.

Předností tohoto způsobu je, že závod je organizačně velmi snadný, což je výhodné nejen pro soutěžící, ale i pro diváky, kteří závod svým rychlým spadem rázem zajímají.

Uprava soutěžní plochy

Kruhy pro létání bývají obvykle dva, jsou vyznačeny bíle a to jak vnější, tak i vnitřní kruh. Vnitřní kruh má poloměr 1,8 m, vnější kruh má poloměr 12–16 m, podle délky lanek. Doporučuje se též vytvoření cvičného kruhu, který může být použit závodníkům před oficiálním startem.

Příslušenství závodníků

Závodci se ohlásí u zapisovatele, který zapíše jméno, mateřskou organizaci, charakteristiky modelu a který případně vyberá vklad. Potom obdrží závodník startovací číslo a s tím jde před soutěžní komisi.

souváni o pořadí na startu. První tři vytažená čísla budou závodníci, kteří budou létat jako první atd. Nebudě-li počet závodníků dělitelný třemi, budou naposledy létat dva nebo čtyři. Vylouskání musí být závodníkům včas oznámeno, aby se mohli připravit ke startu a aby nezdržovali příštěho závodu. Pořadí startujících je také označeno hlasateli, který živocíky volá ke startu. Závodníci mají na rukávě barevnou pásku stejně barvy jako jejich časoměříci a mechanici v depozitu. Časoměřík je mimo ostopek vybaven vlníkem v barvě závodníka, kterému měří čas a má k dispozici pomocníka, který zaznamenává počet měřených kol.

tou dvou minut, může startér dát povel k odstartování modelů. Povel je stejný jako povel k nahrazení motorů. Když uplynuje stanovené dvě minuty a všechny motorky nejsou v chodu, odstartuje se závod bez ohledu na to. Po odstartování závodu se však začne čas měřiti všem, tedy i těm závodníkům, kteří neuvedli motor dosud do chodu. Po ukončení každého kola jsou ihned výsledky hlášeny hlasateli, který oznamuje postupující nebo větší a dosaženou rychlosť dvákům. Startér dohlíží na správný provoz v kruhu a upozorňuje závodníky a jejich časoměříci na chyby. Model má letat nad bílým vnitřním kruhem a když stojí na zemi, musí být nejméně 90 cm vně kruhu. Pilot, modelář, který tančí dálá rukojetí téměř až na zem, aby dosáhl předepsaných 90 cm vně kruhu a aby nepřekážel ostatním závodníkům při létání. Toto musí vykonávat svědomitě. Umyšlené překážení ostatním létajícím závodníkům by mohlo znamenat diskvalifikaci. Hlasateli musí mezi jednotlivými starty informovat návštěvníky o problému. Dobre je psát výsledky také na tabuli.

Semináře a finále

Následující rozdělení se velmi dobře ovědělo v praxi. Jestliže je pět větších výlučovacích závodů, provede se semifinále mezi dvěma a třemi závodníky. Jestliže je osm větších, je semifinále mezi čtyřimi a čtyřmi závodníky. Jestliže postupuje závodník deset, je semifinále mezi třemi, třemi a čtyřmi atd. V každém případě se však kvalifikují čtyři nejrychlejší do finále.

Zpravidla závodu

Aby se zabránilo jednotvárnosti závodu, doporučuje se předvedení rychlostního modelu normálního, akrobatického modelu, stíhacího nebo několika modelů nebo podobně. Tak bude udržena pozornost diváků až do konce, neboť závod se stane zajímavým.

Hbk.



Postup při startu a závodu

Ta diskvalifikuje modely neodpovídající propisům závodu. Po prohlédnutí modelů dostane závodník povolení, s kterým jde ke startérovi. Ten přezkouší délku a sílu lanek a také obsah nádrže. Pak teprve mohou závodníci létat na cvičném kruhu a čekat na zavolání ke startu. Po ukončení přihlašování proveďte soutěžní komise lo-

Po začátku závodu přijdou všechni závodníci pod pravomoc startéra. Když jsou všechni závodníci na svém místě, může startér kostkovaným praporčekem, což je povolí k nastartování motorů. Jestliže všechny motorky běží před stanovenou lhá-

LETECKÁ VÝSTAVA V ŘÍČANECH

Letecká skupina Stazarmu při gymnasiu Zd. Nejdříve Růžanech se spolu s leteckou sekce OV Stazarmu uspořádaly v dubnu leteckou výstavu. Výstava byla otevřena od 5. do 9. dubna. Přípravných prací na výstavu se zúčastnili kluci modelářští instruktoři, zaměstnanci OV Stazarmu a modeláři kroužků na školách.

Podaladěl si dali na úkol, že na výstavě všechny návštěvníky se všemi druhy letectví. Modelářství bylo dostatečně zajištěno výsledky prací členů modelářských kroužků. Plachtařství bylo propagováno rhodnou literaturou a fotografiemi. S parajitismem se seznámili návštěvníci na nákladním a osobním podniku a na výstavě parajitisty a motorové létání bylo zastoupeno tam, co lidé dnes nejčastěji používají — proudovým a pístovým motorem. Oba druhy motorů byly na výstavě instalovány v řadu. Celou výstavu doplňovaly letecké fotografie, obrázky a příslušné součástky a poučné věci z letecké činnosti.

Výstava byla progangrována po celém ohrese krátkými správami v místních rozhlasích, plakáty, pozvánkami a tří krátkou správou v Klidlech vlasti. Propagace byla jistě dobrá, neboť na výstavu bylo celkem asi 1200 návštěvníků, kteří všechny odcházel spokojeni a poučeni. Jan F. Sára,

VÝROBA VRTULE PRO MOTOROVÉ MODELY

LUBOMÍR KOČÍ

V minulém čísle LM jsme popisali výrobu vrtule pro modely s gumovým svaškem. Výroba vrtule pro motorky se liší jen ve volbě materiálu, avšak postup výroby zůstává stejný, jako postup pro výrobu na gumáku. Nástroje, kterými budeme vrtuli vyrábět, jsou dílnné stejné, jak jsme je popsal minule, až na držák výřezu vrtule, který nám ulehčí práci. Vidíte jej na obrázku č. 1.

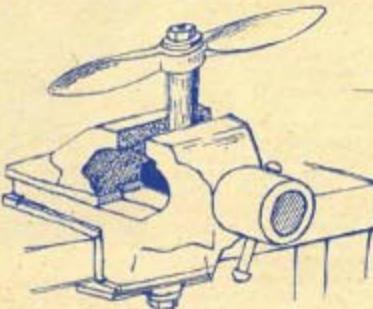
Materiál, který se používá, je převážně tvrdé dřevo – hruška, paréný buk, javor nebo jasan. Nejdéle vyhovuje hruška, který je velmi pevný, ale opracování ho obtížnější. Nejzaujímavější je paréný buk, který se dobře opracovává, ale má menší pevnost. Jasan je velice pružný, ale při opracování se lehce vyštěpí.

Postup výroby: Na špalík dřeva na kreslinu půdorys a bokorys jako při vrtuli na gumáku. Půdorys a bokorys se liší jen ve tvaru vrtule. Hlava pro vrtuli na motor ji kříží a závisí na silné hřídelce motoru a na velikosti umístění. Naopak šířka listu je menší. Po nakreslení výřezu vrtule na špalík vyvrtáme otvor pro hřídelku a potom teprve vyřezáme z hrubého výřezu. Výřez opracujeme na jemno pilníkem tak, aby byl přesně zachován tvar, nakreslený na špalík.

Opilovaný výřez upneme do držáku a začneme opracovávat spodní část listu. List opracováváme nejdříve u hlavy, kde ráspíme vybrané přechod a zbytek odstraníme buď opatrně diátkem, nebo postupně nařezeme list a potom přebytelný materiál odsekáme. Potom zarovnáme spodek listu ráspí a pilníkem. Spodek listu musí být rovný. Kontrolu provedeme rovným pravítka, které přiložíme napříč listu. Pravítko musí ležet po celé ploše listu. Jakmile máme oba listy upravené

zespodu, obrátíme vrtuli a opracujeme podobně vrchní stranu. Vrch listu upravíme do profilu.

Popracování pilníkem zavážme vrtuli růžovým bukem kouskem skla nebo lépe škrabkou



Obr. 1.

z ocelového plechu (cildinou). Vrtuli zkusíme využít a jestliže je některý list na něco těžší, upravíme jej škrabkou. Po tomto hrubém využití výrobou vrtule jemněji s klínovým papírem. Musíme dbát toho, aby přechody listu ke středu vrtule byly plynulé a celý list byl hladce vyřezán.

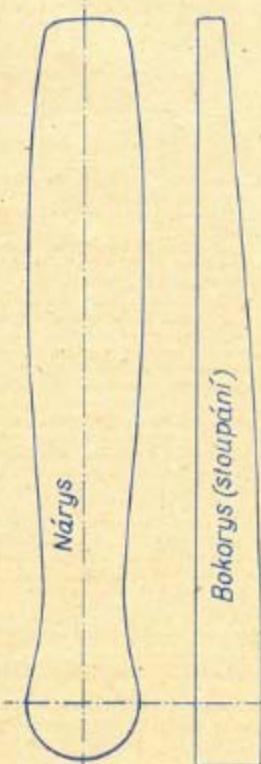
Po vylroucení využijeme vrtuli na jemno. Uhlíření trážného listu provádíme skelným papírem. Na tomto využití mnoho záleží, protože vrtule má vysoký počet obrátků a když nelyhla přesně využázena, hude se model chvět a velice trpí ložisku motoru.

Po využití vrtule malujeme způsobem, popsaným u vrtule pro gumový mo-

tor. Pro zvětšení účinnosti můžeme vrtuli též vyleštít.

Při modeláře, kteří mají motorek NV, připojujeme nářadí vrtule, kterou si mohou podle popsaného postupu vyrobit. Vrtule je určena pro volně létatící modely. Má průměr 240 mm a stoupání 200 mm. Tvar je nakreslen ve skutečné velikosti, takže stačí přesně jej přenést na špalík dřeva a výjde nám tvar výřezu. Jako ma-

teriál je nejhodnotnější hukové dřevo. Motorek s touto vrtulí velice pekně běží a má výborný tah – rozhodně větší než s vrtulemi běžně prodávanými.



Obr. 2. Šablona vrtule pro NV-21

Aerovlek v modelářství

Jedním ze zajímavých způsobů startu modelů větronů je aerovlek za motorovým modelem. Provedl jsem mnoho dobrých startů tímto způsobem a chci svoje zkušenosti předat dalším modelářům, aby se tento způsob startu více rozšířil. Použil jsem motorového modelu Mira (konstrukce Macháček) a větroně Káně (konstrukce Čížek).

Příprava motorového modelu

K provádění vleku se hodí nejdéle model se směrovkou obrácenou dolů. Vlečná šířka se zachytí v těžišti na horní straně křídla. Stačí pouze přivázat šířku za gumy, které uchycují křídlo. Šířku dávám 4–6 metrů dlouhou. Stačí režná nit, na konci opatřená kroužkem ze železného drátu. Pohonné směsi do vlečného modelu musíme dát více, neboť modely stoupají pomalu. Motorový model musí být zvláštně, tak, aby prováděl jen mírné kruhy. Prudké kroužení by vedlo k havarii.

Příprava větronu

Na předu trupu větroně upevníme háček z ocelového drátu, který jen mírně

zahneme, aby při povolení nitky kroužek lehce vypadl. Start na zářecí nebo na háček na lyži se nedá provádět, protože při vleku větroně stoupá rychleji než motorový model a vede by to k havarii.

Provádění startu

K provedení aerovleku je potřeba jednoho pomocníka. Za připravený motorový model zavěsimme na šířku větroně, který drží pomocník v ruce. Nahodíme motorek a když nám spočívá běží, zvedneme motorový model nad hlavu, napneme šířku a současně s pomocníkem se dáme do mírného běhu. (Podle typu modelu.) Pomocník musí běžet tak rychle, aby byla šířka stále napnutá. Nejdříve vypustí pomocník model větroně a to bez nozeni. Jestliže se start větroně provedl a větroně se nevyvlek, vypusťme i motorový model. Po zastavení motoru se motorový model zpomalí, tím se povolí šířka, vypadne na větroně ze zářecí, modely jsou odpoutané a přistávají samostatně. Takto můžeme provádět starty větronů do libovolné výšky podle dosahu motorového modelu a množství paliva.

Arnold Marek

Budeme soutěžit i jinak?

Touhou každého modeláře je nejen postavit vysokovýkonný model, ale hlavně porovnat jeho vlastnosti s modely jiných modelářů. Toho se mu dostává jen na soutěžích a závodech.

Pofádáme dostatečný počet soutěží, na nichž mohou modeláři vyzkoušet svůj model a svoje umění. Téměř všechny soutěže jsou soutěžemi jednotlivců. Naproti tomu setkávání se jen zřídka se soutěžemi družstev, avšak i tyto soutěže podléhají vlivu povětrnostních podmínek, neboť úkolem všech soutěží je docílení časové nejdelsích let.

Nemám námytky proti soutěži jednotlivců nebo družstev, v nichž se soutěží o nejdlejší malý čas. Proč bychum však v nově organizovaném leteckomodelářském sportu ve Svazaru nemohl hledat nové cesty?

Mnozí z vás si jistě na soutěžích povídali vypracování modelů. Viděli jste s tisíčem letát modely konstruktéři i aerodynamicky hezký vypracované, na něž bylo radost pohlédnout, vedle modelů, které nesnesly po stávání stránce nejmenší kritiky (potah, vypracování, zkřízení nosných ploch a podobně). Proč bychum nemohli hledat nový druh soutěže, v níž by let na délku času byl pouze doplňkem hodnotnou budování modelu, v níž by bylo předmetem soutěžení provedení modelu, konstrukční novinky, použití deterministických a automatů? Představoval bych si touto soutěží po vzoru soutěže „Memorial B. Semráda“, jejíž ponuke jeden ročník se konal v Dusníkách roku 1951. Tato soutěž měla skutečně velmi dobrý námet a lze jen litovat, že neměla pokračování.

Jiný druh soutěže, o který budeme musat leteckomodelářský sport obhájet, je soutěž letectek modelářů s brannou vložkou. Po vzoru soutěže paraútistů roku 1952 zafadit do soutěžního letání brannou vložkou. Představují si u této soutěže dvě alternativy. V první alternativě by bylo překonávání překážek spojeno se soutěžním letáním, ve druhé alternativě by bylo překonávání překážek samostatnou částí, avšak výsledek obou částí by se sčítal. Soutěž by se měla řídit jak jednotlivci, tak i tříčlenné družstvy.

V první alternativě bych si představoval tento postup: Soutěžci by rozložili model na tři samostatné díly (trup, křídla, kormidla). Rozložený model (také křídlo tří rozložené modely) by uložil v cíli a oddehal by se na start. Překážková dráha by startila asi 500 metrů dlouhá, aby po jejím zdolání měl soutěžec dost síly na dobré startování modelu. Překážky na dráze:

1. Startba se vzdutkovky.
2. Zdolání příkopu (postačí vyznačení příkopu dvěma tyčemi s ukolem přeskrobit příkop).
3. Zdolání zdi (postačí přeskrobit tyčku nebo prováz ve výši asi 1 metru).
4. Přechod přes lávku (postačí naznačit lávku asi 6 metrů dlouhým trámem, položeným na zemi).
5. Podílaní drátně překážky.
6. Hod granátem na cíl.

Po zdolání překážkové dráhy by soutěžící měl za úkol složit v cíli model a provést s ním start. Potřebný čas ke zdolání překážkové dráhy, to je od startu až do vypuštění modelu, hodnotil by se jako ztrátové body. Body k dobru by se počítaly za každou zdolánu překážku, nastřílený terč nebo umístěný granát a vteřiny, které po vypuštění modelu v cíli modelu maléta.

K alternativní dráze by patřila podobná soutěž, při níž by však nemohla být postavena překážková dráha přímo na letišti. V tomto případě by se soutěž prováděla na paraútistické dráze (případně prodlouženou na 1900 metrů) a jako druhá část by bylo letání na letišti. Soufet hodů z obou částí by dával výsledek soutěže.

Konečně bych navrhoval soutěž pod heslem „Za masovost, za rekordy“, při níž by se modeláři soustředili asi na dva dny do jednoho místa, aby se tam pokusili překonat dosavadní národní rekordy a postavili rekordy v těch kategoriích, kde ještě žádou nezmáme zaznamenány. Byla by to samostatná

DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ VŠEM MODELÁŘŮM

Celostátní soutěž modelářů Svazaru se bude konat ve dnech 23.-25. července 1953 v Brně-Medláneckých. Dne 26. července bude na ní navazovat tamtéž mezinárodní závod upoutaných modelů.



Modeláři instruktoři - vojaci základní služby, pomáhají ochotně ve volném čase při výchově nejmladších modelářů.

soutěž, jejíž podmínky byly podstatně odlišné od podmínek celostátní soutěže (velikost modelu, délka startovací čísly, chod motoru a podobně). U této soutěže by působila určitou potíž, o níž hovoří, která říká „Za masovost“, protože výčtem čísla se této soutěže chtělo zúčastnit značné množství modelářů. Dále pak tato soutěž by vyžadovala dva provozy na letišti. Na jedné ploše by startovala letadla pro registraci výkonných letů, na druhé by probíhala modelářská soutěž. Bylo by nutno zajistit bezpečnost obou provozů případně tmou, že by letadla startovala zejména v blízkém leteckém letišti, nebo že letadla startovala a letiště a modelářská soutěž by se odváděla v blízkosti letiště.

Tato soutěž, jak jsem již uvedl, by přivedla k jednomu místo modelářů jistě z celé republiky. Byla by to totiž vhodná příležitost pro uspořádání celostátního sjezdu modelářů, na němž by byly prodiskutovány úkoly leteckého modelářství a způsob jejich zdolání, kritizovány a případně upraveny jednotné modelářské osnovy a stanoveny výkonné normy a směrnice pro zlepšení sportovních modelářů do výkonnostních tříd.

A co byly tyto modeláři říkali modelářské soutěži „Na dálku“? Do této soutěže zapojit radioamatéry Svazaru, takže výsledky by mohly být stanoveny ještě tentýž den!

Podobných nármůtů na zlepšení a rozšíření mali modelářské činnosti bylo ještě mnohem více. Kdo se některého nármu ujmí, připraví a provede takovou novou soutěž?

Fr. Stodola, Gottwaldov.

ZKÚSENOSTI

vedúceho modelářského výcvikového strediska

V tomto článku checem podtrhuji důležitou úlohu instruktora při výchově kádrů či už v zájemových krúžkoch, alebo priamo vo výcvikových strediskách.

Úlohy, které sú kládené na instruktora a vedúceho vo výcvikových strediskach, sú veľké svojim cieľom a svojim rozsahom. Ciel, ten je nám všetkým známy – formovať mladú dušu jednotlivca po stránke politické a odbornej, učiť ho disciplíne, príručku, sebádovére, odvahu, vychovávať a z neho nového človeka novej spoločnosti, ktorý v modelářstve nevidí len prameň zábavy a rozcypenia po svojej každodennej práci, ale vidi v ňom prípravu k ďalšiemu výcviku a v mnohých prípadoch i ako prameň zamestnania, či už v našich fabrikach, kde máš otcovia a bratia zhotovujú výrobky svetovej úrovne, ale v dopravnom letectve. Toto vedomie viak v mladej duši modelářa, ktorý prišiel do výcvikového strediska, nevzniká samo.

Denný program musí byť upravený tak, aby hned v prvých dňoch vedúcim kurzu zdôraznil význam a účel kurzu. Totiž často počít výkony, ktoré sa brnú na hlavu vedúceho a inštruktore kurzu, že prve, čo každý z nich urobí, je to, že začne teoretizovať. To je v zásade pravdu, ovšem nikto z frekventantov si neuvedomí, že do kurzu neprišiel postaviť si model, odnieť ho domov a povedať si: „Bol som na kurze a som inštruktorem.“

Pri nedokonalosti vedúceho sa tento zjav objavuje a tak úroveň kurzu nie je na žiaducej výške. Je preto potrebné, aby vedúci kurzu hneď v prvých dňoch rozvedol frekventantom do skupín, kde by bola odborná kvalifikácia na jednotnej úrovni. Toto vidi vedúci ihneď pri úlohe navrhnutí model vlastnej konštrukcie a je veľmi dobré, ak má po ruke životopis každého modelára. Týmto je najdôležitejšia úloha v prvom ľúku práce skončená, lebo pri prednáškach a diskusií sa sústreduje väčšina na tieto skupiny najslabších. Je totiž veľmi dôležité stanoviť, že prvoradou úlohou vedúceho musí byť ta, aby v celom kurze dosiahol vysoký priemier po stránke odbornej a politickej. Nie je dôležité, aby bolo postavených niekoľko modelov, je dôležité ukázať a naučiť postup pri navrhovaní a stavbe modelov. Je totiž nesprávny náhľad, ktorý väčšina ešte v niektorých inštruktorev prevládá, že v kurze je potrebné postaviť model složitý a veľkých rozmerov, pritom viac modelár, frekventant kurzu, často rieši rôzne problémy pri stavbe nie práve tým, čím sa letectvo pýši: jednoduchosť, účelnosť, spoločnosť, presnosť a povnosť. Je preto lepšie stavat model jednoduchší, kde je možnosť, aby bol každý frekventant stále pod dozorom, aby pri práci neutrpela niekoľko zásad, ktorou sú letectvej technika dostanú tam, kde je. Je potrebné, aby si inštruktor uvedomil, že tak ako modelár opravuje svoj model, tak za krátky čas tento istý modelár môže opravovať malú opravu na kľauku, s ktorou má štartovať jeho súdruh v družstve, alebo halíf svoj padák pred prvým noskom, prípadne frézovať súčiastku motoru či lietadla, ktorému má chrániť nás vzdialý priestor proti prípadnému útočníkovi. Je preto bezpodmienečne nutné, aby sme už pri prvých „krôčoch“ v letectve dbali na tieto požiadavky, lebo len takto vychováme zdravé kádre pre naše letectvo, na ktoré sa bude možieť naše dopravné a vojenské letecké spoľahlivosť, lebo si bude isté, že tvrdý a systematický výcvik, ktorý každý jednotlivcovi vykoná, zaručuje, že uloha, i keď by bola akokoľvek ťažká, bude rýchlosť a bez ohľadávania vykonaná a prekážka odolaná. Toto holly prostriedky a spôsoby, ako zaručiť politický a odborný vzrasť každého účastníka kurzu. Tu je treba väčšiu záveru zabezpečiť prednášateľ, respektive vlastným silami pripraviť desaťminutovky, premietnať bramný alebo odborný film, navštíviti, ak je to možné, hodnotné kultúrne podniky. V každom prípade je viac nutné veľmi starostlivo sestavať program kurzu, lebo nepresná práca môže mať za následok, že kurz nesplní svoje poslanie. Je treba pamätať, že politická uvedomenosť je hybnou pákou v organizácii Svazu. Druhým dôležitým faktom je to, že podľa týchto smerníc bude každý inštruktor na svojom pracovisku usmerňovať politické dienie celého kolektívku, ktorý mu bude slúžiť.

O organizačných schopnostiach jednotlivca sa presvedčime pri masovej praci v stredisku. Je dôležité, aby sme každého inštruktora naučili hovoriť, preto má materiál predchádzajúcej hodiny niekoľko frekventantov v rámci diskusie väčšiu zopakovaf.

Dobrého čiaka môže vycvičiť len dobrý učiteľ! A tu sme u koreňa veci. Všetko to, čo sme si doteraz povedali, môže zvládnuf len dobrý, politicky uvedomelený odborník, specialista a organizátor.

Frekventantky instruktorského kurzu pri práci.



Modelářský kalendář 1953

Pro 3. a 4. čtvrtletí roku 1953 sestavila modelářská skupina letecké sekce ÚV Slezarsku

ČERVEN

Zatím	Mi. Boleslav	Soutěž Pražského kraje o postup bez data
8. 6.	Plasy	Soutěž Plzeňského kraje o postup do CMS
(15. 6.)		Soutěž Přeštického kraje o postup do CMS
1. pol.	Košice	Krajská soutěž o postup do CMS
měsíce		
5. 6.	Nitra	Krajská soutěž na letišti Prievidza o postup do CMS
21. 6.	Liberec	Krajská soutěž o postup do CMS
(28. 6.)	Kladno	Propagační letání U-modelů na zimním stadioně v Kladně
(28. 6.)		

ČERVENEC

Závodní hliadková soutěž međoda

SRPEN

2. 8.	Teplice	Okresní modelářská soutěž všech kategoríí
(9. 8.)	Ostrava	Soutěž o putovní pohár Novojičického Svazu — bez bližšího udání
9. 8.		Soutěž o cenu ŽVMM v Trinci — bez bližšího udání
23. 8.	Ostrava	Prékážkový závod spontaných maket
23. 8.	Kladno	Rychlosťní závody U-modelů a maket, pořádané ŽO Smet Teplice
23. 8. a	Teplice	
30. 8.		

ZÁŘÍ

2. 9.	Plzeň	Velká cena města Plzně — U-modely, volné modely motorové, akrobatické
(9. 9.)		I. Soutěž výtrouň přes 50 dm² plochy
Zatím	Žehrovice	II. Soutěž modelů motorových volných — hodnocení logaritmické, 5 startů
bez data		

ŘÍJEN

18. 10.	Praha	Memorial Č. Formánka — Velká cena ČSR pro výtroné
---------	-------	---

Poznámka: Datum v závorce je náhradou.

tor. Ak chceme, aby z našich výcvikových stredísk vychádzali dobrí odborníci, je bezpodmienečne nutné, aby na tieto miesta boli dosadzovaní väčšia ľudia, ktorí po odbornej, organizačnej i politickej stránke obстоja i pri najostrejšej kritike. Nemá významné spustiť turnus, ak nie sú dobre zabezpečené miesta prednášajúcich a praktických vedúcich. Je to len časová a finančná strata a frekventant zkôšťuje, že vedúci skoly má veľa nedokonalostí a nemôže mať dát to, čo maláža dala modelářského projektanta výzaduje, dobrej vedenie a radu. Často sa stáva i to, že kurz nie je včas dobrovanečne potvorený po stránke materiálovej a hostopodárskej a miesto toho, aby účastník videl, ako to má vyzerať, vidi na každom kroku nedostatok a anarchiu. Na každý turnus musí byť dieľna pripravená, materiál užavený a nás aby sa stalo, že kurz je začiatkový a este chýbajú rôzne veci, ktoré psychologicky spätne pôsobia na účastníka. Všetky tieto malikosti sú v mladej duši sfraňujú v mohutný masív, ktorý sa stáva neprekonateľný a ak sa dostavia na jeho pracovisku závady, považuje ich za samozrejme, lebo ich pozorovali i v kurze. Je preto na všetkých vedúcich kurzov a inštruktorkach, aby si uvedomili dôležitosť svojej funkcie, a na možné následky ktoré vzniknú z ľahkomyselnosti a nedbalosti, aby si boli vedomi toho, že budujú chrbtovú kosť nášho ľudového letectva, lebo vychovávajú kádre, ktoré budú pilieri nášho športového, dopravného a vojenského letectva v našej vlasti. Kádze, verne vlasti, strane v Sovietskom svazu.

B.C.



MOTORKY

2. pokračování z LM 5/1953
PRO LETECKÉHO MODELÁŘE PÍše ZDENĚK HUSÍČKA

Paliva s vlastním obsahem kyslíku a dusíku

U motorků s 6000 až 10 000 ot/min se nejčastěji používají jako paliva látky, jejichž molekuly obsahují mimo atomů C a H také jeden nebo více atomů O. Jsou to ponejvíce alkoholy a ketony, na příklad aceton. Jako zapalovacího zdroje se zde používá většinou jiskřivé svíčky a jen u motorků, blížečic se svými otáčkami k 10 000 za minutu také žhaví svíčky. Použití žhavící svíčky na příklad u motorku se 7000 až 8000 ot/min je dosta nespolehlivé a chod motorku často nepravidelný. Vysvětleno je to tím, že s různou teplotou a vlhkosí atmosférického vzduchu je rozdílná pracovní teplota motoru, která je zásobníkem tepla pro žhavici vláknou svíčky. Proto je vlákno různě ohříváno a také různě zapaluje výbušnou směs. Někdy je teplota motorku tak nízká, že oděrát svíčce totikéž tepla, že potom ani spalovací teploty výbušné směsi neudrží její vlákno žhavé. S klesající teplotou žhavícího

vlákna zhorší se zapalování paliva. To má za následek jeho nedokonalé shrobování a tudíž pokles spalovacích teplot, což je ovšem příčinou dalšího snížení teploty žhavícího vlákna. Tento proces se opakuje se stále rostoucí účinnosti, až dojde k zastavení motorku.

Jindy je zase svíčka příliš přehřátá a zapaluje palivo příliš brzy, což se projevuje jako velký předzápal u motorků s jiskřivou svíčkou. U nížších otáček je účinek velkého předzápalu mnohem značnější, než u výšších. Takový motorek příliš hřeje, ztrácí výkon a i v tomto případě dojde k jeho zastavení.

Na nedostatečně zahřívání žhavící svíčky má mírně teploty a vlhkosí vzduchu také nemalý vliv druh použitého alkoholu, jeho čistota, to je obsah vody a jiných látek.

U motorků s 10 000 až 12 000 ot/min se používá výhradně methanol, pokud možno chemicky čistého, to je bez aromatických uhlovodíků jako jsou fenoly a pirodimy a zaručeně bezvodého. Zvýšení otáček motorku na 13 000 za minutu je možné jen použitím těžšího metylalkoholu, ale ještě s dalšími přídavky, které ve většině případů tvorí dusíkaté látky, to je látky s vlastním molekulárním dusíkem. Tyto látky předešvím slouží v motorku jako katalyzátory nebo detonátory a teprve na druhém místě slouží též jako palivo.

Dusíkaté látky mají jeden nebo i více atomů H nahrazeny nejčastěji nitroskupinou NO_2 , nebo i jinými nitroskupinami. Nitroskupiny se hoření aktivně neručíčí a proto snižují kalorickou výhřevnost paliva.

Použití ketonu, na příklad acetenu a esterů, jako amyl, isoamyl, butyl, isobutyl-+ethylacetátu jako paliva, ani jako příslušek do alkoholového paliva se u tétoho motorků celkem neosvědčilo. Je to velmi zajímavé a dosti záhadné, neboť totiž jsou látky kyslikaté s nízkým bodem varu, a vysokou kalorickou výhřevností než mají alkoholy a s velmi vysokou SZT. Tyto látky jsou s oblibou používány jako prostředek ke zvýšení oktanové hodnoty autobenzínu. Snad je to právě jejich vysoká SZT, která je překážkou jejich uplatnění se v vysokootáčkových modelářských motorkách. Stejně je tomu i s ethery, u kterých je zase překážkou jejich nízká SZT. Pro jasnéjší představu uvedu některé hodnoty acetenu: b.v. = 56,5°C, h = 0,792, výhřevnost 7,300 kal/kg a SZT = 63°C.

Amylacetátu se často používá jako přídavku do alkoholových paliv, asi 2 až 5% a to jen z toho důvodu, že tento výborně rozpuští ricinový olej a usnadňuje tak jeho míchání s alkoholem.

Jako zapalování u motorků s 12 000 ot/min a výše se může použít jiskřivé i žhavící svíčky. Jiskřivá svíčka podle mých zkušeností dává o 5 až 8% výšší výkon motorku v důsledku možnosti přesného nastavení předzápalu. Snadno však dojde k jejímu přehřátí, což má za následek předčasné zapálení výbušné směsi a tedy k přehřátí motorku a k poklesu jeho výkonu. Elektrody jiskřivé svíčky jsou totiž mimo spalovacích teplot paliva těží velmi obtížně tepelnou energii vysokovoltové elektriny. Jelikož přeskovení jiskry musí odpovídat vysokým otáčkám motorku, dojde brzy k rozžhavení kontaktu jiskřivé svíčky v přes jejich poměrně velkou hmotou. Velká a žhavá hmota kontaktu potom snadno zapálí palivo dráze, než tak učiní žhavící svíčka, jelž žhavící spirála má menší hmotu. Mimo že žhavící spirála žhavící svíčky je částečně ukryta v těle svíčky, kdežto kontakty jiskřivé svíčky jsou přímo vystaveny spalovacím teplotám paliva. Přeruší-li se v takovém případě dodávání proudu indukční cívce, potom je teplota kontaktu jiskřivé svíčky rychle odebírána tělem svíčky a spalovací teploty paliva ani zdaleka nestačí k tomu, aby její kontakty udržely žhavé. Motorek se během několika vteřin musí zastavit.

Další nevýhodou jiskřivé svíčky je poměrně větší vaha indukční cívky, kondenzátoru a baterie, kteréto elementy mají být instalovány v modelu pokud možno nejbliže motorku. Tuto nevýhodu nemá žhavící svíčka a proto je její použití výhodnější i přes nižší výkon motorku.

Jako mazání u alkoholických paliv se nedají použít minerální oleje, protože se s alkoholy nesmíchají. Používá se zde většinou ricinového oleje v poměru až 25% z celého obsahu palivové směsi. (Pokračování.)

Modelářské kroužky KA v Ostravě

Každý úterý a pátek odpoledne je v modelářských dílnách krajinského aeroklubu v Ostravě ručno. Pracují tu dva modelářské kroužky II. stupně. Do kroužku dochází mladí chlapci a děvčata ze škol.

Oba kroužky vtok nejsou stříbrní. Páteřní kroužek je umělem lepil. V čem se to projevuje? Předná v práci podle celkového hodnocení kroužku. Páteřní kroužek je kolektivní. Všechni členové si vzdělávají pomáhaje, jednotlivci se nevyzývají se svými vědomostmi. Vidíme tu kroužek, jak velký výkon má kolektivní spolupraci.

Nejlepším důkazem je to, že tito mladí modeláři se zúčastnili se výzvemi modely „Velké zimní soutěže v Gottwaldově“. Tam se zase projevila jejich kolektivita. Kdo byl na Velké zimní soutěži v Gottwaldově, věděl, jaká souhra se jevila mezi tímto družstvem při startech modelů, jak si dovezdeli rozdělit práci a používali jediný stroj. Odmlčením jsem byl umístěn na druhém místě. Nejen pochyb o tom, že je vzpruhou pro tyto mladé chlapce a děvčata jestliže se umístili tak dobré hned se nejvýznamnější modely, které postavili. Dokončili již další model „Moskyt 3“ na gumový pohon. Koncem měsíce únoru skladali zkoušky modelářů II. stupně.

A po zhoubných ztrátech způsobených neprávnou práce – příprava na Celostátní modelářskou soutěž. Díky této soutěži si chcejí postavit větron. Jistě to právě nebude snadná práce. Ale elán a chut' hodně pomohou. Kde nestojí jejich zvoulosti, pomůže rádu i praktickými zkušenosťmi vedouců.

Tento kroužek může být jiným kroužkům a samotným modelářům II. stupně vzorem jak v kolaboraci spolupraci, tak i v kvalitě práce.

Věříme, že se nám podaří vytvořit v našem krajinském aeroklubu i dalších vzorových modelářských kroužků. František Frei



DOBRÁ SOUTĚŽ

(h) Plzeňští uspořádali, letos již po třetí, Memoriál K. Gabriela. Tato soutěž pro bezmotorové modely podle FAI, a to v kategorích modelů vlastní konstrukce, modelů podle plánu a samokřídel, konala se dne 26. dubna t. r. na letišti v Letkově.

K soutěži se sešlo celkem 232 přihlášek, avšak počet modelů byl ještě vyšší, počnoucí některí soutěžící měli i dva modely. Bylo zastoupeno mnoho krajů republiky, nejvzádalenější modeláři byli až z Nitry.

Před započetím soutěže se zdálo, že počasí nebude příliš přát, avšak po začátku soutěže se brzy utvořilo pravý „modelářský“ počasí, které způsobilo, že mnoho modelů zmizelo a mnohé modeláři byly namázeny časy přes 10 min.

Zahájení soutěže se poněkud oponzidovalo následkem neustálého přílivu soutěžících, jež přijímací komise soutva stáhla odhavit. Po nastupu soutěžících a vztýčení státní vlajky ujal se zahajovacího programu a. Šeýk a uvitil shromáždění. Hlavní program k 3. ročníku Memoriálu K. Gabriela pronesl s. Zboží z krajského aeroklubu, který zdůraznil poslání Svatého armu a nutnost ještě lepší a hlbší práce na budování našeho leteckství. Poukázal při tom navýznam modelářství, které musí výchovou připravuje pro další letecký vývoj kádry leteců, odhodlaných v případě potřeby hájit svou vlast.

Se záteklém v následné zakončení soutěže byly prováděny pouze dvě starty. Hned první lety ukázaly velmi příznivé podmínky ve startovacích průsech a stalo se několikrát, že skupina až 5 modelů kroužila ve společném „komitutu“.

Po technické stránce viděli jsme několik pěkných samostatných konstrukcí velmi dobrého úrovně, jinak byl šířený průměr v kategorii samostatných konstrukcí. Vellyké větrům s rozdíly až A2 bylo málo. Zato byla dobré obsazena kategorie samokřídel, která pěkně létala, ačkoliv ve výkonech se to neobjevilo. Startovní shněrov prováděli soutěžící vesměs dobré, zejména nejmíslidí. V celé soutěži bylo



Nástup soutěžících při začátku 3. Memoriálu K. Gabriela.

vidět připravenost soutěžících, která velmi přispěla k rychlému a hladkému průběhu.

S radostí můžeme vyzdvihnout zvláště sportovní učinkovitost soutěžících, která se rok od roku zvyšuje a která je vždy na soutěžích mimopražských nápadně vyšší. Ve srovnaní s plzeňskou soutěží jeví se zbraslavský soutěž o letecký pohár, která se konala týž den v Praze, jako příklad sportovní neukázněnosti a porušování pravidel.

Plzeňští se zhoshili svého úkolu celkem dobré, ačkoliv soutěž vyžadovala krajního výpětí všech pořadatelů, kterých nebylo mnoho. Celá soutěž měla ustálený organizační průběh a úroveň, s nížm se setkáváme jen na některých krajských soutěžích. O soutěži bylo dobré postaráno jak v uhytování, tak i ve stravování přímo na letišti.

Se sportovní i organizačního hlediska znamenal 3. Memoriál K. Gabriela velký

pokrok v soutěžích našich modelářů a může být vzorem pro ostatní nejen v tom, jak soutěž dělat, ale, a to hlavně, jak modelářské soutěžení chápát.

Hlavní výsledky (průměrný čas ze dvou startů; šířka 50 mm):

Plastní konstrukce:

1. J. Marek, Náhod	8'46"
2. Z. Hnojna, Strakonice	8'21"
3. J. Šilhánek, Plzeň	7'20"

Modly podle plánu:

1. V. Korbel, Olšany	10'43"
2. J. Ulá, Chrast	9'55"
3. O. Šerom, Plzeň	8'24"

Samokřídla:

1. F. Hofbana, Žatec	56.5"
2. F. Hofbana, Žatec	43.5"
3. J. Kašpar, Holýšov	43"

Nejlepší čas soutěže: J. Marek, Náhod 17'33".

SAVARMOVCI-MODELÁŘI NA 1. MÁJI V RUDNÉ

Letecké oslavy Svátku práce v Rudné byly zakončeny sportovním odpoledнем na letním hřišti, na kterém vystoupily také složky Svatého armu. Motocyklisté předvedly soutěž jezdectví obratnosti, branný kroužek cvičení na překážkové dráze, holičáři a kynologové ukázky svého výkonu. Program uzavřeli modeláři hodinovým předváděním spontaných modelů.

Protože jsme v Rudné měli málo U-modelů na hodinový program, požádali jsme o pomoc Kladno. Kladenskí modeláři ochotně využily a přijely jich celá skupina pod vedením R. Čížka. Létání začalo Emilem Braunerem velkým U-modelem „Sip“, který nedlouho vzlétl. Potom byly předvedeny jednotlivé modely – makety a nakonec skupinové létání tří modelářů v kruhu. Program vydělo asi 2000 diváků, kterým se velmi líbil. Největší sympatic obecenstva získal malý Kamill Brauner, žák kladenské národní školy, který i v silném nárazovém větru bezpečně ovládal svůj U-model. Všechni kladenskí modeláři znova dokázali, že mají zejména ve skupinovém létání makety velkou zkušenosť, která ve spojení se vzorou kolektivní spolupráce je řadi mezi nejlepší celky u nás.

Vystoupení Svatarmovci-modelářů na oslavách 1. máje v Rudné je dobrý příkladem pro všechny modelářské kroužky, jak spolupracovat s ostatními složkami v propagaci Svatého armu a jak využívat akcí, při nichž je ohromně vše obecenstva, k propagaci leteckého modelářství. -jk-

Přestávka mezi 1. a 2. startem – soutěžící hodnotí dosavadní výsledky



STRATA MODELU

Dne 2. mája 1953 uletel z letištka Holice, při Moravě bezmotorový model vlastné konstrukce smerem západním na Brno. Bol sledovaný po obec Matěnice, kde sa stratil z dohľadu. Kridla modelu boli obliepené červeným papierom, výškovka bielym, model bol bez smerovky, o rozpätí 1700 mm.

Nálezu prosíme, aby model odovzdal na adresu: Oldřich Vításek, Holice pri Morave, Holíčska cesta 77, alebo na túto adresu označil miesto, kde bol model najdený.

Pionýři besedovali o knize
»SLOUŽÍM VLASTI«

15. května se v malém útulném divadélku Dětského domu v Praze sešlo téměř 150 dětí – malých čtenářů a modelářů, aby si hosty, soudruhy z Čs. aerolini a soudruhem redaktorem ze Státního nakladatelství dětské knihy porozprávěly o knize trojzásobného Hrdiny Sovětského svazu Ivana Kožedubu „Sloužím vlasti“. Do pionýrské klubovny, postavené na jevišti, se za zvuky pochodovaly písací schrází chlapeček s pionýrským modelářským kroužkem k přebírání besedy s malými hosty.

Tí právě přišli, a když je vedoucí půným uvítal, seděl na všechni kolem stolu pod portrétem Ivana Kožeduha. Soudruh Jelínek z Městských divadel pražských čte některé ze zajímavých kapitol knihy a všechni pozorně poslouchají. Po četbě následuje diskuse. Diskutují modeláři na jejistí i dětské publikum. Z potáčku nejistě, pak dozvánky přibývají, ruce se zvedají. „Kde studoval Ivan Kožedub?“, „v kolika letech vstoupil do aeroklubu“, „kolik má vyznamenání“, „jaká je průměrná rychlosť tryskového letadla“, „kdo ho sestříl po první“, „kolik letadel valět denně a ruzyňského letiště“ a mnoho jiných otázek. Soudruzi vše vysvětlují, mluví modelářům, kteří se nejdříve ohlásili s některými problémy, na které narazili při své praci, vyprávějí o životě našeho letectvího dorostu.

Po uvezení diskuse přichází několik pionýrů, aby přetáhli některé z dopisů, které nám došly a stále docházejí o Kožedubové knize. „Kniha Složení vlasti se mi velice líbila, Ivan Kožedub se pro mne stal příkladem odvahy a hrdinství“, píše jedenáctiletý Rudolf Hnátek. „Je mi devět let, v těmto mě bude deset a zá výročí stane se vojenským letem“, říká ve svém dopisu Václav Valchář z Prahy-Hostivaře. A pak fada dalších hlasů vypřání o tom, jak na ně kniha působila a jakým vzorem se pro ně stal její hrdina.

Po krátké přestávce následuje film o slavném ruském konstruktérovi Možajském, nazvaný „První křídla“ a vyhlášení modelářské soutěže o ceny.

Beseda končí, opora padá, hlediště se rozsvěcuje a naplňuje ruchem. A zase ta radostná píseň „Dajte nám křídla“ zpívá mladé hlasy na uvitání a zpívají i teď na rozlučku dětem i nám.

Měli jsem příležitost znovu se přesvědčít, že je mější důltm oprávnědho zájmu o letectví a modelářství, jaký je zájem o literaturu, jednající o tomto thematu. A máme-li literatury dost? Mámé všechnu dost všecky-umělecké a populárně-naučnou literaturu pro mládež? Dousud ne, ale násil snabou je vypořádat se co nejdříve s tímto problémem a dát dětem do rukou hodnotnou poučnou knihu, která by podnítila a správně usměrnila jejich zájmy.

E. Semílská.



B. V. JÄGERIKA PLYNOVÁ TURBINA

Ljapunovova klasifika, předložena Dr. J. Černáčkem, podléhá každém eromotilemu formu výkladu v klasech plynoucích mohla v SSSR a s konstrukcí, funkcií a použitím tohoto nejsophistikovanějšího druhu ermetu, t. j. lehkých motorů by byl svět střejí ruce", jak Hláška dříve. Nejvýznamnější tepelným motorům, který „dává život našim seřídkám, pumenském“, je plynová turbina, sledující v empirické, průmyslové a depremi. A právě v depremi, obecnější pak letadlo, sajíme plynovou turbinu, s ní jde motor paralelně, nebo paralel- letadlový, provádíme tu. Ljapunov výklad, doprovázecí četnoumi shodami, vše nazývají formou sémeneji s „buzduškou“, která se zde stala pismem“! Kritika je všemi dodnes používána pro zákonitosti kresky letadlové přípravy. Vydaře Průmyslové vzdělávání v Kralupech kaverno-průmyslové, 64 str., 22 x 30 cm, 7,- Kč, vydalo 26. 11. 1938.

H. A. GILDED BAKER'S MOTORCYCLES

Kalíka Glážová: Rakové moly, příloha Dr Ing. O. Beránka, se zamýšlení čtenáře o rakovém moly, které patří do této odvětví dnešní techniky, ve kterých byly dosud používány polárské, původně parazitické různých a světových vědeckých pracovníků. Rakové moly patří pořád proslavené rovnatce „kataláze“, které držily farníčkovu německou věžku, rakové moly pořád ohlašují, kterým se pedujejí v příloženích Dne věštění, rakové moly pořád letemeny, které pronikají svoukavou zářízou do ohlasti nadacevských rybářství, rakové moly kdežto pořád letemeny, kterými hledá ižat za mezinárodními prestižemi. O tisíce výčepí papírové formy Galuska ve své knize a své výkladu deprezivní mohlo odsuzovat ústředky, vyučovací instituty, fakulty i krajskou rakovetovo mimo. Svým výkladem i formou je Glážová kalíka všechna vysokokvalitnímu pro krosnáky leteckého plávání. Vydalo Technicko-vědecké vydavatelství. 111 stran, 47 obrázků. Čas. říj. 1961, 23 Kčs.

VÝSLEDKY LETENSKÉHO POHÁRU 1953

(K článku na str. 84—85).

Všechny výsledky jsou průměr ze 3 startů
— uvedeno prvních 10 v pořadí.

Katherine Wakefield

1. V. Jiroška, Rudná	256,1	vt.
2. E. Řeš Brno	213,26	vt.
3. D. Filip, Třeboň	164,6	vt.
4. L. Němec, Praha	153,46	vt.
5. J. Kasecký, Rudná	141,1	vt.
6. J. Vrba, Poděbrady	132,3	vt.
7. J. Kožený, Kladno	129,0	vt.
8. Z. Liska, ML Boleslav	123,06	vt.
9. O. Fiala, Brno	122,0	vt.

Kategorie FAI

1. L. Brezany, Bratislava	205,66 vt.
2. L. Domres, Ostrava	154,90 vt.
3. D. Veselý, Praha	142,66 vt.
4. J. Hromola, Kroměříž	139,33 vt.
5. Z. Hamouz, Kladno	115,90 vt.
6. D. Filipov, Trenčín	112,66 vt.
7. R. Čížek, Kladno	109,16 vt.
8. V. Mrázek, Ostrava	107,16 vt.
9. M. Mitoška, vojnín	106,50 vt.
10. B. Janda, Ostrava	100,0 vt.

Vodní mandely

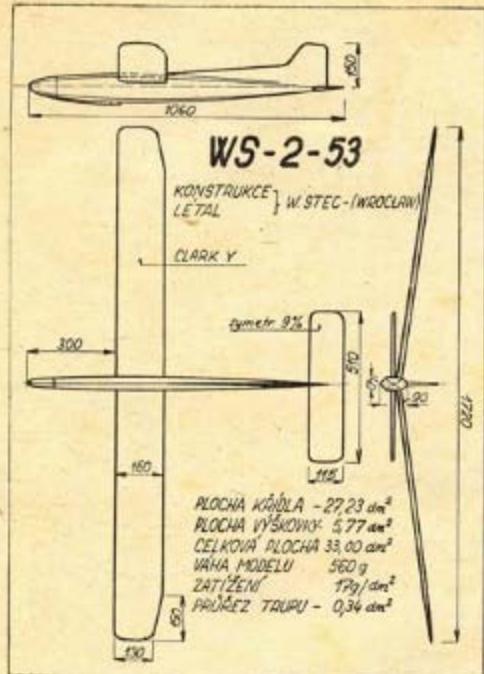
1. J. Hemola, Kroměříž	54,3	vt.
2. V. Popelář, Praha	53,0	vt.
3. O. Šašek, Rudá hvězda Praha	46,6	vt.
4. T. Černý, Brno	—	—

卷之三

Absolutní vítěz soutěže:
J. Jiroška, Rudná 256,1 vč.



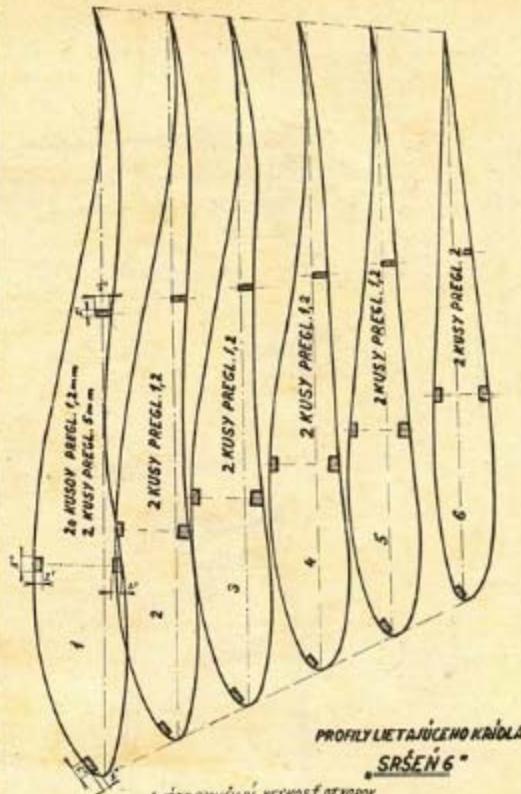
Soukromá značka LM 6 + pořadové číslo



DO TŘETICE ZAKOPANÉ

Dodatkově k reportáži o zájemu československých modelářů do Polska, uveřejněném v Leteckém modeláři číslo 4 a k plánům, uveřejněným v Letačkém modeláři číslo 5, přinášíme ještě schématický plánek úspěšného polského větroně VS-2-53, který jsem dostal později.

Některí modeláři nám vytýkají, že ve zprávě ze zájezdu bylo málo konkrétních údajů o polském modelářství. — Nemohli bychom pro nelestnosti města přinést zprávu obařilejší. Zájemci si mohou buď vyžádat podrobnější informace u modelářské skupiny ÚV Slezaviny, Smrkov 22, Praha II, nebo si budou moci pohovorit se členy československého modelářského družstva při letošní celostátní modelářské soutěži v Brně.



KRÍDLO LIETAJÚCEHO VELKOSŤ OTVOROV

V čísle 10/52 našeho časopisu jsme uverejnili plán a popis stavby rekordného letajícího krídla konstruktora J. Mesiarika zo Zvolená. V posledném čísle dochází k mnohem většímu hromadnému dotazy, v kterých žádají modeláři profily na letající krídlo „Sršň 6“. Na žádost konstruktéra, který nemže každému žáujemce odpovědět, uverejnime profily letajícího krídla v měřítku 1 : 2, který vytvořil na Celostátné modelářské soutěži v Zruči nad Sázavou tři nové čs. rekordy.

SPORTOVNÍ LETADLO »Z-381«

Plán na maketu na poslední straně.

Letadlo Z 381 je dvousedadlový sportovní, školní a cvičný stroj, schopný úplné akrobacie. Je to samonosný dolnoplošník jednoplošník s mimořádně konstrukce s motorem Walter Minor 4-III o výkonu 105 ks a dřevěnou vrtulí.

Křídlo je dvoudílné, dřevěné konstrukce. Nábožná bruna je až k nosníku potažena překližkou, ostatní část plátnem. Přistávací klásky jsou kovové a sahají od trupu ke křidélkům. Křídla mají pevnou vyvažovací plošku.

Trup je sestaven ze dvou částí; přední je svázena s ocelovými trubkami s plechovým, částečně plátěným potahem, zadní část je dřevěná skořepina. Ve velmi prostorné a bohatě zašlené kabíně jsou dvě sedadla a dvojím řízením vedle sebe, za nimi je prostor pro zavazadla. Vstup je dívky po obou stranach kabiny. Palubní deska nese všechny letové přístroje a přístroje pro kontrolu motoru.

Ocešní plochy jsou dřevěné konstrukce. Stabilizační a kýlová plocha jsou potaženy překližkou, obě kormidla plátnem. Sme-

rové kormidlo má pevnou vyvažovací plošku, výškové přestaviteľno.

Podvozek je pevný, tvoren sumošomými vzpěrami s olejovými tlumiči a mechanickými brzdami. Ostruha s kolíčkem je otočná a fidičková.

Některé údaje letadla Z 381 sportovního provedení:	
rozpětí 10,60 m	váha prázdná 475 kg
délka 7,85 m	váha letová 800 kg
nosná plocha 13,50 m ²	max. rychlosť 200 km/hod.
	cestovní rychlosť 180 km/hod.
	přistáv. rychlosť s klapkami 80 km/hod.
	dolej při cestovní rychlosti 960 km
	dostup 4200 m
	spotřeba paliva 13,6 l na 100 km

Typem je tento letoun zvláště vhodný pro upoutanou maketu. Doufám, že jej alepošť v jednom exempláři uvidíme již na letošní celostátní soutěži v Brně.

J. F.

LETECKÝ MODELÁŘ Vychází měsíčně. — Vydává Senz pro spolupráci s armádou ve vydavatelství čs. branné moci Naše vojsko, Praha. — Vedoucí redaktor Jiří Smola. Redakce: Praha II, Jungmannova 24, telefon (důstředna Naše vojsko) 22 12 47 a 23 70 46. Redakce pro Slovensko: Bratislava, letiště Dvorník, telefon 338-36. Adresátorství Praha II, Vladislavova 26, telefon 22 12 47 a 23 76 46. — Cena výtisku 4 Kčs. Předplatné na celý rok (12 čísel) i s poštovním 45 Kčs. Sekretář úřadu SBCS 44999. — Tiskne Naše vojsko. — Dohledání pošt. úřad Praha 022. — Toto číslo výtalo 8. června 1953.

