

Letecký modelář



ZÁVOD LÉTECKÝ MODELÁŘ

MOBILOVÉ A STOJNÍ MODELÁŘ

Jak pracuje

STANICE MŁADÝCH TECHNIKŮ UKRAJINY



Pro LM napal starší metodik
K. ČERTORYZSKIJ, Kyjev

technickou práci pionýrů a školáků Ukrajiny, a to podle „Zákona o upřevnění svazku školy se životem“.

Náplň i formy činnosti stanice jsou zaměřeny na rozsáhlou propagandu úspěšných věd a technik mezi pionýry a školáky, na rozvoj technické tvůrnosti, konstruktérských a zleplovařských schopností mladých techniků, na šíření popularizaci nejlepších zkoušeností z práce technických kroužků.

Kromě republikánské stanice, která je v hlavním městě Ukrajiny Kyjevě, je v USSR rozvětvená síť mimoskolních zařízení, zavádějících se dětskou technickou tvůrčí činnost. V každé oblasti republiky je oblastní stanice mladých techniků. Ve velkých městech středisečích obvodů Ukrajiny pracuje 39 městských stanic mladých techniků. Mimo stanice pracují různé technické kroužky ve školách, v každém pionýrském domě, jakož i v různých odborových klubů. Republikánská stanice mladých techniků má odbory podle jednotlivých druhů techniky, které uskutečňují celý komplex úkolů. Jsou to odbory: leteckomodelářský, dopravní, konstruktérský, radiotelekomunikační, fyzikálně technický a fotografický. Dopravní odbor zahrnuje i lodní a automobilové modelářství. V činnosti stanice mají významné místo též současná odvětví techniky, jako automatizace a telemekanika (dálkové řízení), kybernetika, astronautika, raketonávka a technika aj.

Ve vybavených a materiálově zajištěných laboratořích stanice pracují žáci kyjevských škol. Kromě učebně výchovných prací se v těchto kroužcích též experimentuje, a to jak se zaměřením na stavbu nových konstrukcí různých modelů, tak na stavbu různých vlastnoručně vyráběných zařízení pro práci technických kroužků.

Z LETECKOMODELÁŘSKÉ SEKCE PŘI ÚV SVAZARNU

(sm) Leteckomodelářská sekce při ÚV Svazarmu projednala na řádné schůzi dne 11. května:

- Návrh prozatímního řídhu krajinských aeroklubů Svazarmu a návrh některé dopisy.
- Zabezpečení leteckomodelářské činnosti v nové územní organizači Svazarmu. Byla

Mimožem se zkouší nové metody a formy práce s mladými techniky. Instrukčněmetodická činnost stanice, která je její hlavní náplní, pomáhá učitelům, vedoucím kroužků, starším pionýrským vedoucím a všem mimoškolním zařízením. K tomuto účelu stanice spracovává a vydává různou odbornou literaturu, organizuje a připravuje vedoucí kroužků a ostatní pracovníky mimoškolních zařízení. Spolupracovníci stanice systematicky jezdí do jednotlivých oblastí a obovádají republiky, aby potmáhali přímo na místě a získávali zkušenosť.

Významná je masová práce stanice; každoročně pořádají masových akcí se účastní desetitisíce žáků škol. V Ukrainské SSR se každoročně konají oblastní a republikánské soutěže mladých leteckých, lodních i automobilových modelářů, pořádají se konkursy, výstavy a slety mladých techniků v nejrůznějších oborech techniky. V letech období je v činnosti na Ukrajině 25 oblastních a republikánských tábory mladých techniků.

Leteckomodelářský sport je v USSR velmi populární a má svou slavnou 25letou historii. Letos se bude konat již XX. republikánská soutěž mladých leteckých modelářů. Ukrainská letecká modelářství také rok po rok startují v obsazují přední místa v soutěžích o prvenství SSSR. Nejdouc také již reprezentovali svou vlast v různých mezinárodních soutěžích.

Mimo organované soutěže, při kterých jsou leteckí modeláři soustředěni na jednom místě, pořádá leteckomodelářský odbor stanice též různé dálkové masové akce. Letos tu budou např. dálkové soutěže pokojových modelů, drážk a tyčkových bezmotorových i motorových modelů. Soutěž na dálku se zúčastní široké masy nejmladších leteckých modelářů – žáků čtvrtých až sedmých tříd. Mnohaletá zkušenosť s pořádáním takových soutěží ukázala jejich prospekt.

Leteckomodelářská činnost v republice se koordinuje s republikánským výborem DOSAAF USSR a některé akce se organizují a konají společně. Pro informaci vedoucích kroužků a laboratoří a pro přímou pomoc letectvym modelářům zpracovává leteckomodelářský odbor stanice brožury s popisy leteckých modelů a vývoj též časopis „Letecké modelářství“. Za poslední leta vydala stanice jen v oboru leteckého modelářství okolo třiceti brožur s celkovým nákladem přes 200.000 výtisků. Vydaná literatura se rozšířila všem oblastním stanicím a používá se též jako konsultační materiál pro jednotlivé mladé techniky, s kterými má stanice rozsáhlý písemný styk.

Kolektiv stanice je tvoren odborníky v jednotlivých oborech techniky, kteří přirozeně mají rádi svou činnost a s nadějem vynakládají své schopnosti na výchovu dorůstajícího pokolení – pokolení budovatelů komunismu.

V leteckomodelářské laboratoři žáci venkuji tvrdé spory. • Práce přiřízené při radosti v kroužku začínajících lodních modelářů.



ny název klubu, místo a adresu funkcionáře, jemuž se doručuje poštou!

• Stav přípravy reprezentantů na mistrovství světa (MS) 1960. Na základě výsledků soutěží závodníků a přihlásením k letním výkoupením byly navrženy na MS všechny motorové modelářské druhy v Anglii jako reprezentanti související V. Hájek, J. Černý, R. Černý a V. Bouček jako nahradník. Výběrové sou-

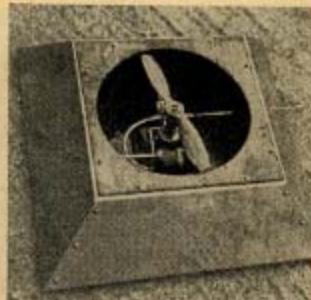
(Dokončení na str. 130.)

Co dovedou NAŠI MODELÁŘI



Série zkoušebních modelů na raketový motor SYNJET-2, které postavil soudruh

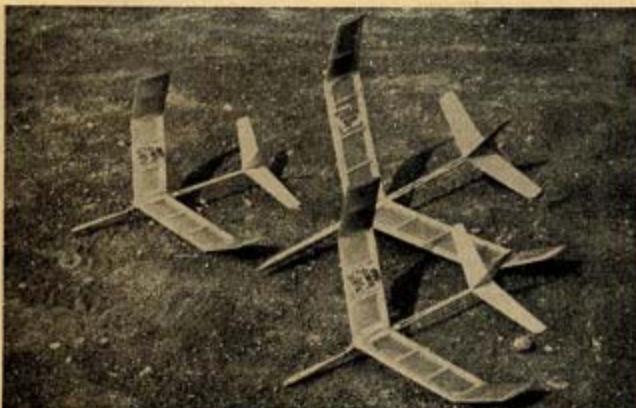
Hájek z Pardubic.



Model vznášela podle LM 4/60 na motor Start 1,8 ccm o letové váze 1360 g. Vstupní otvor \varnothing 183 mm, plocha výtokových trysk činí 35 % plochy vstupu. Na rovné desce se model vznáší 10–12 mm vysoko. Zhotovil kolektiv OU ČSA v Ruzyni pod vedením M. Urbana.

Maketa L-60 Brigadýr pro jednogovelové ovládání. Rozpětí 2200 mm, váha 1800 g bez rádióv správy, nosná plocha 75 dm², motor 5 cm amaterské konstrukce J. Húry. Postavil J. Městán, Všeradice

čp. 6.



Historická maketa Fokker D VII, postavená podle podkladů v Křídlech vlasti. Měřítko 1:10, rozpětí 800 mm, motor MVVS 2,5D, letová váha 700 g, zatížení 40 g/dm². Je zařazována akrobatická nádrž, aby model byl schopen akrobatické sestavy. Práce M. Juříčka, Berkova 70, Brno 12.



S VÝSTAVOU SVAZARNU DO BULHARSKA

Dopravit celou výstavu na nákladním automobilu s vlečkou do 2000 km vzdáleného Bulharska nemá malíckost. Zajedná proto ne, že ilo o křehké modely letadel, lodi a automobile, naložené spolu z těžkým expozitářem. Každý jíme všechny ty vše v Sofii vybalovali, ocenili jíme teprve to „puntičkářské“ buleri, jenž soudruh Hroch věnoval v Praze nepočítané hodiny. Am jeden expandit nebyl pořízen!

„Čistá práce“ – to bylo haslo soudruha Jubírka, jenž měl na starosti postavení výstavy v Domě armády v Sofii. Insta-



Ukázka ze seriálu historických maket o vývoji vozu Škoda. Na snímku typ „Voiturette“ Laurin & Klement z roku 1905. Zhotovil K. Gallas z KAMK Praha-město.

lace s pomocí soudružství z bratrské organizace DOSO a Československé tvorby si vydádala celého týdne, a to deník do pozdních hodin.

Slavotného zahájení dne 11. dubna se zúčastnili členové Československého výslancovství v Sofii a čestní představitelé organizace DOSO. Druhý den již od rána přicházel návštěvníci. Výstava tvorily z velké části modely letadel, lodi a automobile, postavené předními čs. modelistiky i záchrannéky z kroužku. Velký ohlas byl o výrobce MVVS Brno. Všimli jsme si, že bulharskí modeláři si obkreslovali schéma vystavující a přijímací pro rádiem řízené modely přímo v vitríně. Středem pozornosti byly modely V. Hájka a J. Michálka z mistrovství Evropy a světa, Hynkovou upoutané makety Morava, modely závodních automobilek a makety vývoje vozu „Škoda“, jakobí i závodní plachetnice a vodní motorové kola.

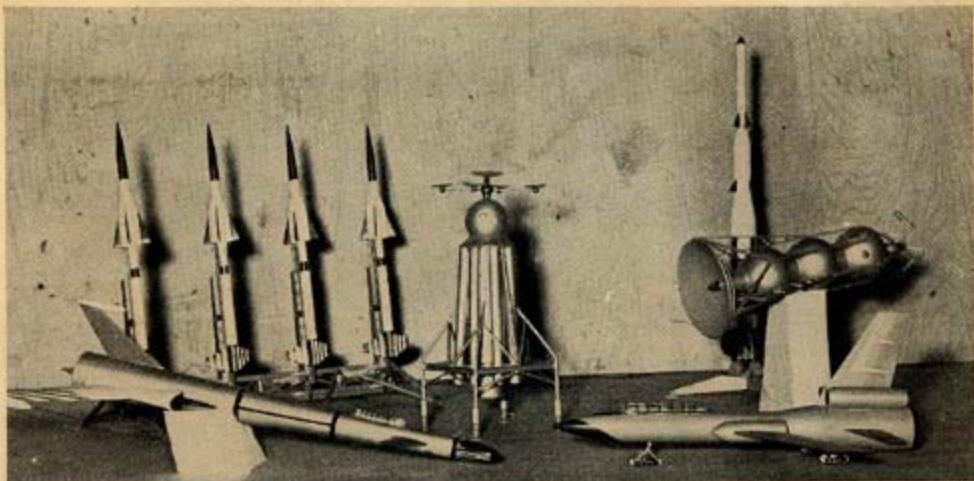
Výstavu všechnu doplnovaly filmy o svazarské činnosti.

Městence s hrdostí říkají, že celá výstava, uspořádaná v Sofii v přelidnění 15. výročí osvobození ČSR, ihničila své poslání. Seznámila členy bratrské organizace s prací Svazarmu a pomohla předat zkušenosti.

Jaroslav HONSA

K TITULNÍMU SNÍMKU

Připravy na letošní mistrovství světa volných motorových, upoutaných a rádiem řízených modelů jsou v plném proudu a naši přední modeláři-sportovci využívají každé volné chvíle k tréninku. Zachytili jsme přebořka republiky M. Drážka; mechanika mu dělá manželka,



MODELÁŘI PRO VÝSTAVU Československo 1960

Modelářský klub Praha-Dejvice vznikl na sklonku roku 1959 při podniku „Dům výstavních služeb“ (DVS), původně jako základní organizace Svazarmu. Při založení šlo především o to, soustředit zaměstnance DVS – modeláře, kteří byly doposud členy různých základních organizací. Jádro dnešního klubu tvoří známí praští závodníci – Bogdanyi, předseda republiky Závada a Rybář, reprezentanti Gúrtler a Klemm a několik dalších modelářů.

Přes počáteční obtíží – jaké nakonec svazarmovské činnosti v DVS nakonec pochopeň uvedení podniku, ZVKSC a ZVROH. Vedení podniku jim vyloučilo bezplatným propůjčením jedné z provozoven pro práci členů klubu v mimooperacní době.

Největší obtíží – jako vžude – bylo zaopatření základního finančního fondu klubu. Vedení podniku nabídlo klubu možnost výdělku pracemi pro výstavu „Česko-

slovensko 1960“, ve spolupráci se zasloužilým umělcem Jiřím Trnkou, laureátem státní ceny. Modeláři rádi přijali, ačkoli šlo o modely velmi náročné pro „měsíční parosma“. Rozsáhlá práce si vyžádala na 1100 pracovních hodin.

Podle scénáže Jiřího Trnky a sumostřed získaných podkladů, jejichž opatření nebylo vždy snadné, zhotovili členové modelářského klubu po pracovní době během 4 týdnů celkem 7 modelů raket a kosmoplánů nedaleké budoucnosti a 3 polohové mechanismy. Vycházeli při tom ze zveřejněných prototypů sovětských a amerických raketových odboenitků.

Byla zhotovena odpalovací rampa s parabolickými raketami, meziplanetární všecestupňová raketa, sovětský atomový meziplanetární koráb, raketové letadlo pro dopravu posádky z planety na kosmické laboratoře, fotonová raketa Ciolkovského a měsíční raketa.

Členové klubu E. Strnadová a M. Závada pracují na povrchové úpravě modelu elektr. vlaku



Zasl. umělec J. Trnka při přehledu expozit

Během prací byli členové klubu ve stálem styku • stěličrem loutkového filmu, který připravoval celé panorámu měsíčního povrchu. Téměř nepřekonatelné se zdaly potřeby s opatřením podkladů na nejsložitější model – měsíční terribor. Je to vrtací stroj, jakýsi „krtek“, který pracuje na principu termotonukleární reakcí • razi chodby v tunelovém profilu, se stěnami zpevněnými spekámosti horninou. Je nejlepším svědčením členů klubu, že model terriboru nejen včas dokončil, ale udělal jej dokonče mechanicky funkční.

Hovoříme o nové organizaci leteckých modelářů

(rč) Letos v květnu vydal UV Sazarmu podrobné směrnice pro organizování letecko-modelářské činnosti. Z minulého čísla LM již víte, že směrnice obuhavuje mimo organizační záležitosti i vysvětlení ke sportovní činnosti, k získání sportovní licence, k hodnocení jednotlivých klubů a krajů, adresy prodejen, návod na získání rádiokoncese a jiné. Směrnice můžete získat u všech okresních výborů Sazarmu nebo na UV Sazarmu – odd. LPS, Smečky 22, Praha 2, nebo v redakci LM (v posledním případě přiložte známku na dopověď).

Účelem nové organizace modelářství je, aby byla pružnější, lépe vybovovala současný stavu a pomohla zvýšit úroveň. Do jaké míry a jak rychle se to podaří, to záleží na dobré vůli modelářů samotných. Chceme vám pomoci tomu, že vysvětlíme, co vám nemí sněřnicí jsme. Píše proto své dotazy redakci.

• PROC SE NOVÁ ORGANISACE ZAVÁDÍ, JAKÝ JE JEJÍ UČEL, V ČEM SE LISI OD DOSAVADNÍ?

Po dobu organizačního řádu Sazarmu byla modelářská činnost dosud soustředěna v základních organizacích, kde se sdružovali zájemci o tento výjev. Vyspělí modeláři-sportovci pak byli organizováni v krajských aeroklubech. Stávalo se často, že modeláři-sportovci se starali jen o své vlastní letání a nezajímaci se oprávněně požadavky, aby byly nejzkušenějšími pomáhat vychovávat nové zájemce v kroužcích.

Nevy modelářské kluby nyní sdružují všechny modeláře společně do celku, kde za dobrou práci organizační a výkonnou od-

povídají předeš ti nejzkušenější - vyspělí modeláři-sportovci. Sazarm poskytuje sportovcům možnosti - ať již jde o náhradu žádoucího na soutěže, přidělování materiálů či o možnost reprezentace v zahraničí. Je tedy jisté správné, aby se naproti tomu sportovci starali o modelářský dorost - své následorce.

• JAK JE TO S GLENSTVÍM V KRAJSKÝCH AEROKLUBECH?

Mnohé vesničky domněnka, že teď, když jsou modeláři v samostatných klubech, jimž platí přispěvky v takovém výši jako dřívě do krajských aeroklubů (KA), ztratí členství modelářů v KA na aktuálnosti. To je ovšem omylem, protože při nové organizaci je napak závislost modelářů na KA jistě rozšířena.

Jednotlivé modelářské kluby spadají po stránce organizační (ustavení, placení přispěvku, obstarání díly, nábor nových členů atd.) a po heroldářské (ochraňování rozpočtu, placení nadjezdného atd.) do pracovníků okresních výborů Sazarmu. Krajské aerokluby mají však odpovědnost za dobrý výkon a sportovní činnost všech modelářů, kteří mají III. výkonnostní stupně (posor, to není bývalý stupeň C, ale trochu ztěžován dřívějším „Ačko“!). Prakticky to znamená, že všichni modeláři, kteří obdrží základní výcvik (postava VOSU a následnou školku A-2) a budou úspěšně soutěžit na 2–3 mistrovských nebo okresních soutěžích, stanou se členy KA. Krajský aeroklub je potom se starat o jejich další růst a zvykově kvalifikaci - výklem v rámci mistrovského klubu. Stávají se tedy modeláři i nadležitě fádnými členy KA se všemi povinnostmi a právy člena - napak ještě ve větší míře, i když za menší přispěvek. Není totiž účelem zařídit modeláře, z nichž většina není ještě výkonné činná, placením několika druhů přispěvek. Bylo-li na jedné straně nutné stanovit nový přispě-

tek do mistrovského klubu (modelářům z něho zůstává v pokladně klubu 50 % k dolilu použití podle plánu), byl na druhé straně uřízen příspěvek do KA, aniž tom by byl významný členství modelářů v KA. Novice byla provedena silná v tom směru, že modelář, jenž nemá výkonné činný, platí vymoženou polovinu méně než dřívě. Příspěvek 2,- Když do KA byl stanoven vlastně jen jako obnovovací přispěvek pro členství.

• PROC KLUBY LETEKOMODELÁRSKÉ A NIKOLI SPOLEČNĚ PRO VŠECHNY MODELÁŘSKÉ ODBORNOSTI?

Hlavním úkolem každé modelářské odbornosti je příprava a seznámení co největšího počtu mládeže s určitým technickým odvětvím. Z toho plyně, že modelářská příprava musí jít v souladu s příslušnou odborností, která ji v mnoha případech usměrňuje a pomáhá větš. Má-li přim letectví, automobilové či lodní modelářství tento hlavní úkol, musí být pevně organizačně sjezd a vedeno aerokluby, automotokluby a kluby branžového vodárenství.

Je ovšem pravda, že další důležitý úkol všech druhů modelářství - totiž polytechnická příprava a výchova mládeže - je společný. Ale to však nemůže pro spojení všech odborností, protože má-li být zapojen co největší počet mnoha mladých zájemců, je třeba, aby každá odbornost využila všech svých reseru k získání dalších členů i instruktářů na svém úseku. Není uželné, aby titul členové čerpali finanční prostředky jen z letectví, automobilového i lodního modelářství, neboť záleží, že je velmi obtížné splnit požadavky všech odborností najednou.

• POSLEDNÍ OTÁZKA: KDE A JAK ZACÍT?

I zde je ráda jednoduchá:
Ustanovit klub všeude, kde jsou skupiny modelářů, byl i menší.

USTAVENÍ KLUBU IHNEZ OHLASIT OKRESNÍMU VÝBORU SVAZARMU I KRAJSKÉMU AEROKLUBU. V KA jsou opět krajiní letekomodelářští instruktoři a modelářské odbory KA, kteří všem zájemcům rádi pomohou.

V dalším článku budeme hovořit o sportovní části směrnic a zodpovídat společné dotazy, které pošlete (jednotlivě odpovídat nebudeme).

DOBRÉ PODMÍNKY A VÝBORNÉ VÝSLEDKY má letekomodelářský kroužek při n. p. Sklárny v Heřmanově Huti. Závodní klub ROH poskytl mistnost, vedení podniku podporu a čili členové kroužku se odvádějí dobrou prací.



Q. Kleemann a A. Bogdarevi funkčně zkouší model terriboru

Nezůstal víc jen při tom a nabídl na místě členům klubu další práce pro trikový loutkový film.

Výstavu „Československo 1960“ můžete zhlédnout v Parku kultury a oddechu 3. Füčíka v Praze. Městská expozice najdete spolu s množstvím dalších výstav v klenutém pavilonu.

Co je správné na soutěžích a závodech

Příště poslední část výtahu z nyní platného sportovního kódru FAI – pravidla pro závody teamů, jakž i pravidla pro národní závody rychlostních modelů. Připomínáme, že první části výtahu z kódru FAI najdete v LM 4 a 5/60.

5. Zvláštní pravidla pro teamové závody

5.1. Team

Do závodu se přihlásili třídy, tvořené pětičlenným mechanikem. Jmena obou musí být uvedena na přihlášce. Tito dva závodníci nemusí být přihlášeni v jiném týmu.
Pilot je při závodech ve středu letového kruhu. Jeho jedinou funkci je řídit model. Mechanik musí při závodech zdržat vše bezpečnostního kruhu. Jeho funkce je spouštět motor a doplňovat palivo, a to jak při startu závodu, tak při mezipřistáních. Při závodech pilot nesmí opustit střed letového kruhu o poloměru 3 m a mechanik nemusí vracet do letového kruhu o poloměru 19 m.

5.2. Start

5.2.1. Letový kruh o poloměru 19 m je rozdělen na šest úseců (po 60°), souběžných jako startovní pro jednotlivé týmy.
5.2.2. Startovní jednotlivých týmů se určuje losováním. Tým, který si vyloží pořadí č. 1, si avolí startovací úsek. Zbylé dvě týmy si podle výslovného pořadí volí jednu ze zbylých úseců.

5.2.3. Palivo se před přezutím ke startu.

5.3. Způsob startu

5.3.1. Prvým znamením se mechanikem oznamuje možnost zařídit po dobu 30 vteřin motor (6 motorů).
5.3.2. Druhé znamení dává pokyn k ukončení zařízení motoru.
5.3.3. Mezi druhým znamením a startovacím počasím je doba 30 vteřin, sloužící k posledním přípravám, při čemž startovní upozornění na posledních 5 vteřin.
5.3.4. Startovací povol dlejší startovního optického, tak akustického znamenání.
POZNÁMKA: Při startu piloti jsou v dřepu, nebo sedí s mechanickými stroji.

5.3.5. Každému týmu jsou přiděleny dva časoměřicí a dva počítadla kol. Tito jsou umístěni vnitř letového kruhu u dveří, ze které startuje tým, který měří.

5.4. Mezipřistání

5.4.1. Doplnění paliva obstarává mechanik, a to v nejbližší nadřízené úseku letového kruhu před dveřmi, ve které model přistál.
5.4.2. Pouze v případě, že tento nejbližší nadřízený úsek obsahuje modelové lítostí týmu, použije mechanik úsek nejbližší přední vrátkem k místu přistání.
5.4.3. Přistání - il model mezi dvěma (i obsazovanými) dveřmi, musí se mechanik s modelem vrátit na nejbližší zadní volnou úsek.
5.4.4. Při prvním přistání a sponzorovém motorem musí pilot ohlásit a ručkové lezení na zemi. Pilot je při tom v dřepu nebo sedí.

5.5. Výška letu a předstírání

Normální letová výška musí být mezi 2 až 3 m. Předstíravá je vždy nad předstíratelným modelem a pilot, budoucí předstírat, musí svým předstíratelným pilovcem oznamit. Při předstírání nemusí být překročena výška 6 m.
Předstíratelný pilot nemusí dělat žádné obrny, zahrnující i předstírání.

5.6. Konc závodu

5.6.1. Závod končí, když první model proleze dráhu 10 km, tj. 100 letových kruhů.
5.6.2. Bez ohledu na stav rávodu se závod ukončuje po uplynutí 10 minut od startovacího povolení.
5.6.3. Pilot, jehož model nemůže pokračovat v letu nebo který doletí dráhu 10 km, musí až do ukončení letu ostatních závodníků zůstat v dřepu nebo sedle vše (bezavš v obvodu) středového kruhu o průměru 3 m, pokud startér má jiný pokyn.

5.7. Klasifikace týmů

5.7.1. Každý tým se musí učesat nejméně v jednom ročníku závodů, skončícím ke květnu nebo červnu následujícího roku. Může se učesat více ročníků závodů.

5.7.2. Ty týmy, které v ročníkách závodů dosáhly nejlepších časů, postupují do finálového závodu.

5.7.3. Koncové umístění finalistů se stanoví pouze v ročníku závodů, které se uskutečnily ve finálovém závodě. Umístění závodních týmů se stanoví podle jejich nejlepších časů, dosažených v ročníkách závodů.



5.8. Klasifikace družstev

Pořadí družstev (tvořených třemi týmy) se stanoví podle součtu nejlepších časů, dosažených každým ze tří týmů při ročníkách závodů.

5.9. Diskvalifikace

Diskvalifikace se oznamuje mechanickovi příslušnému týmu. Tým se diskvalifikuje, když:

- a) jde porušení pravidla o předstírání (odstavec 5.5.),
- b) pilot se dostane do kruhu s jiným pilotem, buď v dřadišti svého chování ve středovém kruhu nebo tím, že díla s modelem takové obrny, že zahrnují ostatním modelem v normálním letu,

SVĚTOVÉ A MEZINÁRODNÍ REKORDY MODELŮ LETADEL

schválené FAI k 1. lednu 1960

Světové rekordy (absolutní)

Trvání: USA

Virgil Cone a Dr. Robert Chase
7. 7. 1956 8 hod. 34 min. 21 vt.

Vzdálenost na přímé trati: SSSR

Evžen Borisjevič
14. 8. 1952 378,756 km

Výška: SSSR

Jiří Ljubuškin
13. 8. 1947 4 152 m

Rychlosť: SSSR

Ivan Ivanikov
5. 9. 1958 301 km/h

Mezinárodní rekordy v třídách

VOLNÝ LET

Třída F-1-a

Modely (pozemní i vodní) na gumový pohon

Trvání: MAĎARSKO

(č. 1) Károly Michal
20. 8. 1951 1 hod. 27 min. 17 vt.

Vzdálenost na přímé trati: MAĎARSKO

(č. 2) Benedek György
20. 8. 1947 50,260 km

Výška: MAĎARSKO

(č. 3) Poisch Roland
31. 8. 1948 1 442 m

Rychlosť na basi 50 m: SSSR

(č. 4) Vladimír Davidov
11. 7. 1940 (uznán 16. 9. 1947) 107,080 km/h

Třída F-1-b

Modely (pozemní i vodní) s mech. motorem

Trvání: SSSR

(č. 5) Igor Kulakovskij
6. 8. 1952 6 hod. 1 min.

Vzdálenost na přímé trati: SSSR

(č. 6) Evžen Borisjevič
14. 8. 1952 378,756 km

Výška: SSSR

(č. 7) Jiří Ljubuškin
13. 8. 1947 4 152 m

Rychlosť na basi 100 m: USA

(č. 8) Eugen Stiles
20. 7. 1949 129,768 km/h

Třída F-2-a

Vrtulníky s gumovým pohonom

Trvání: MAĎARSKO

(č. 9) Egervary Geza
13. 6. 1950 7 min. 43 vt.

Vzdálenost na přímé trati: ITÁLIE

(č. 10) Gr. Pelezí
27. 7. 1958 605,10 m

Výška: ITÁLIE

(č. 11) Gr. Pelezí
27. 7. 1958 205,12 m

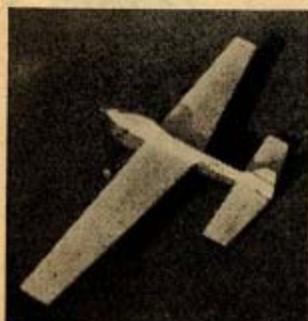
Třída F-2-b

Vrtulníky s mech. motorem

Trvání: SSSR

(č. 13) Boris Borisov
18. 8. 1959 54 min. 37 vt.

- c) team po převzetí zámků model tak, že neodpovídá pravidlům (tento případ podléhá potrestání sportovní komisi ARCS),
d) pilot tahá model (v výjimce jednoho kola při pohybu, se roztaveným motorem).



• Nový teamový model přehorňka republiky Drážďka (pilot Trnka) pro letošní sezonu a event. i mistrovství světa v Maďarsku. Balonová konstrukce potažená skleněnými lamínami se ukázala jako velmi vhodná kombinace. Tech. data: rozpětí 980 mm; délka 440 mm; plocha křidla 9,1 + výfukovky 3,1 = 12,2 dm²; motor Oliver Tiger; vrtule 175 × 180 mm.

6. Závěrečné poznámky

6.1. Závody rychlostních modelů a teamů směly být přesunuty do divákům (či jakýmkoli jiným osobám, než příslušníkům závodních družstev a funkcionářům závodu) pouze tehdy,

je-liž etový kruh chráněn drátovou sítí o výšce nejméně 2,5 m.

6.2. Protesty a odvolání

Při protestech a odvolání platí stejná pravidla, jak pro volně modely (viz odstavec 3). Pravidla pro potřádání soutěží volně letajících modelů v LM č. 4/1980, str. 80).

6.3. Závody rychlostních modelů, neodpovídajících pravidlům pro mezinárodní soutěže (jde o modely pro národní závody)

6.3.1. Stavební pravidla modelů pro národní závody – tabulka:

	Platný motor obsah cm ³		Proudový motor
	do 5	do 10	
Nejvyšší celková plocha dm ²	150	150	150
Nejvyšší letová výška (s palivem) kg	5	5	1
Nejvyšší výška hmoty motoru kg	—	—	0,5
Nejmenší roztečení křidla dm ²	12	12	12
Nejvyšší roztečení g/dm ²	100	100	100
Nejmenší průměr křidlicho drátu mm ("monofil") mm	0,30	0,40	0,40
Zkušební zastílení řízení	0,42	0,57	0,57
Délka řízení (mimo od rukojeti po osu modelu) m	20,0 _{mod}	20,0 _{med}	20,0 _{mod}
Počet létatelných kruhů	15,02	19,90	19,90
	10	8	8

POZNÁMKY: Pod pojmem **průdový** se rozumí motor, uvedený do provozu pomocí náhonu tubus, kapalinou nebo pláštěného paliva nebo s tukem v předložce na různici nebo polujicí členy. Jde tudíž o motory s kaplovou, polaskací, nebo turbokomprese. Raketové motory nejsou připojovány.

6.3.2. V ostatních bodech platí pro závody modelů podle stavebních pravidel od 1.1. 1981. platí pravidla, jak pro závody rychlostních modelů dle obsahu motoru 2,5 cm³ (modely pro mezinárodní soutěže a závody).

USTAVENA SEKCE SEVEROČESKÉHO KRAJE

(sp) V Ústí n. Lab. se sešlo dne 16. dubna 21 delegátů leteckých, lodních a automobilových modelářů na ustavující schůzi sekce modelářů Severočeského kraje. Do předsednictva sekce byli zvoleni soudruzi: inž. O. Krejčíř, Liberec – předseda (současně předseda výboru leteckomodelářského odboru

ru KA); J. Jonák, Lovosice – tajemník; mistr sportu V. Šmejkal, Chabařovice – místopředseda; A. Přihoda, Ústí n. Lab. – propagáční referent; Z. Petráš, Litoměřice (současně předseda automodelářského odboru); F. Podaný, Liberec (současně předseda odboru lodních modelářů).

Vzdálenost na přímé trati: SSSR

(č. 14) Boris Borisov 18. 8. 1959 20,100 km

Výška: SSSR

(č. 18) Boris Borisov 18. 8. 1959 2 128 m

Třída F-3

Větroně

Trvání: MAĎARSKO

(č. 17) Tóth István 24. 5. 1954 4 hod. 34 min. 11 vt.

Vzdálenost na přímé trati: MAĎARSKO

(č. 18) Szomolányi Ferenc 23. 7. 1951 139,8 km

Výška: MAĎARSKO

(č. 19) Benešek György 23. 5. 1948 2 364 m

LET ŘÍZENÝ NA DÁLKU (rádiem)

Třída F-1-b

Modely (pozemní i vodní) s mech. motorem

Trvání: USA

(č. 20) Kenneth A. Willard 15. 4. 1958 5 hod. 28 min. 57 vt.

Vzdálenost na přímé trati: USA

(č. 21) Dick Everett 12. 4. 1959 59,700 km

Výška: BELGIE

(č. 22) Jean Pierre Gobeaux 15. 8. 1955 1 142 m

Rychlosť na basi 100 m: BELGIE

(č. 23) Jean Pierre Gobeaux 12. 7. 1956 107 km/h

Vzdálenost na uzavřené trati (č. 31): Neobsazeno

Třída F-3

Větroně (řízené rádiem)

Trvání: USA

(č. 24) Virgil Cone a Dr. Robert Chase 7. 7. 1956 8 hod. 34 min. 21 vt.

Vzdálenost na přímé trati: SSSR

(č. 25) Nikolaj Malikov 22. 8. 1959 6,300 km

Výška: SSSR

(č. 26) Nikolaj Frojin 6. 6. 1959 603 m

LET ŘÍZENÝ V KRUHU (rychlosť)

Třída F-1-b Modely s mech. motorem

I. motor do 2,5 cm³: ČSR

(č. 27) Josef Sladký 13. 10. 1957 236 km/h

II. motor 2,5–5 cm³: USA

(č. 28) Boyd Shelton a B. C. Harris 23. 7. 1958 253 km/h

III. motor 5–10 cm³: USA

(č. 29) Robert Lauderdale a Don Jechlík 24. 7. 1958 274 km/h

Třída F-1-c Modely s tryskovým motorem: SSSR

(č. 30) Ivan Ivanikov 5. 9. 1958 301 km/h

POZNÁMKY REDAKCE: Poslední úplnou tabulkou světových a mezinárodních rekordů jsou uveřejnili v LM 5/1958. Půlročná čísla I–31 v závorkách pod druhem rekordu znací číslo rekordu v tabulce FAI. Těmito čísly také označujeme další schválené rekordy, jimž si můžete tabulkou doplnit (v tomto čísle jsou dva – č. 23 a 31).



Na pomoc CO

RADIOAKTIVITA a

*stopy
v mlze*

Pro LM piše RNDr Josef KUBA, laureát státní ceny K. Gottwalda

Po objevu prvku radia věnovali se manželé Curieovým studiu jeho podivuhodných vlastností, věnovali se studiu radioaktivnosti. Vedle pronikavých radioaktivních paprsků uvozlovalo radium také teplo. Krystalky radiové soli vydávaly energii přestože ji nikde nebraly. Kdyby jich bylo dostatečné množství, mohly by přivést i vodu v zkuševacích do varu.

A tajemné radioaktivní paprsky měly další podivuhodné vlastnosti. Dokázaly zabít mikroorganismy. Dokonce poškozovaly i lidskou ruku. Stádlo se, že několik minut trochu radiové soli na lidskou pokožku a objevila se na kůži zarudlá skvrna, podobná spálenině. Po delších ozářování radiem se objevily dokonce rány.

Po objevu radioaktivnosti – tj. vlastnosti některých prvků využit radioaktivní záření – začali fyzikové na celém světě hledat příčiny a podstatu jevu. Brzy bylo zjistěno, že radioaktivita má svůj původ přímo v atomu. V tom malíčkovém kousíku hustoty, o kterém se sází, dosud věřilo, že je to daleký již nedělitelný částecka.

Studium radioaktivních paprsků přivedlo vědců k poznání, že část těchto paprsků je tvorena z drobných částecek, které vytvárají z nitru atomu. Atomy se tedy před očima lidí v pravém slova smyslu rozpadají. Vyleštěná částice z nitru atomu radia bylo možno vidět na vlastní oči. Malý kousek radia se přiblížil k terčíku pokrytému sírňákem zinečnatým, který svítíkaje po dopadu částic. Na terčíku – ve tmě – byly vidět drobné záblesky, které se podobaly malíčkovým hvězdíčkám. Tyto hvězdíčky byly dílem úlomku, vymřížovaných z nitru atomu radia. Přístroj, ve kterém se záblesky pozorovaly, se nazývá spintrioskop. Dnes se tohoto jevu používá k zviditelnění číslicíku letectvických přístrojů. Z toho všeho však plýne, že atomy nejsou nejméně, dalek nedělitelné částice, ale že jsou to složité útvary, které se v některých případech rozpadají, při čemž jsou vysílány radioaktivní paprsky a je uvolněna teplotní energie.

Radioaktivní paprsky jsou neviditelné a má-li se zjistit jejich

podstatu, je nutno je zviditelnit. Vedle spintrioskopu nalezi vědci další způsob zviditelnění celé dráhy radioaktivních paprsků. Vzpomeňte si na den, kdy vysokou letici letadla za sebou zanechávají na modré obloze bílou, ohlašující stopu. Někdy je letadlo tak vysoko, že je okem vůbec nespatřitelné a vidíme jen vznikající bílou mlžnou křížku. Celý tento úkaz je využíván tím, že ve vzduchu je přítomna neustálá vodní pára. Tato vodní pára je neviditelná, protože jej částičky jsou neobývatelně malé. Teprve srážením vodních par na malé kapičky vznikají oblaka, mlha a ranní rosy. Když je vzduch velmi čistý, vodní páry se nesrazí ani při silném ochlazení, když jsou již hodně pleskavé. Stádlo však znečištění vzduch prachem nebo koufem a na každém prachovém zrníčku se začne vytvářet již viditelná kapička vody. A tak je tomu právě u vysokých letadel. Na částečkách dýmu, vystupujících z letectvického motoru, se srážejí kapičky vody a za neviditelným letadlem se objevuje viditelná bílá stopa.

Vodní páry se ještě lépe kondensují, tzn. srážejí, na elektricky vedených částečkách. A to je již princip přístroje, kterým lze na vlastní oči pozorovat dráhy rychle letících částic, vymřížovaných z pradložidla se atomu radia. Přístroj se podle svého objevitele jmenuje Wilsonova mlžná komora. Je to těsně uzavřená valcová nádoba se skleněným víkem, jejíž dno je tvarem písma pumpy. V nádobě je vzduch, nasycený vodními párami. Když prudek klese píšť – dno, pak se vzduch v přístroji rozpene, jeho tlak klese a v komoře se sníží teplota. Pokud nejsou v komoře prachové nebo elektricky nabité částice, páry v komoře se nesrazí. Když však ze strany vniknají do komory radioaktivní paprsky, objeví se na okamžík po celé jejich dráze mlžné stopy. V stejném okamžiku se celá komora z boku prudce osvětí a shora se provede fotografický snímek. Tak lze trvale zachytit stopy neviditelných radioaktivních paprsků, jinými slovy, takto lze je zviditelnit, rozložit a studovat.

Zkuste epoxidové laky!

Nedělejte s epoxidovými laky a emalí vynikají přilnavostí, vlnitostí a vysokou tvrdotou. Odolávají mimo jiné účinkům benzínu, oleje, methylalkoholu, nitromethanu, nitrobenzolu, éteru a petroleje a snadné teplotu do 80 °C, krátkodobě i 120 °C. Hodí se proto zejména pro nábytky U-materiálů i motory se žhavenými svíčkami.

Epoxydové nedělejte knoflíky! Poříďte dvou složek. První složku tvorí roztok epoxidové pryskyřice s příslušným pigmentem a plnidlem a druhá složka, tzv. tužidlo, je roztok polyamidové pryskyřice. Složky smícháme tepře těsně před použitím, a to přesně v předepsaném poměru. Množství tužidla k jednotlivým druhům epoxidových nástránek lze rizikově a řidi se podle oblibu epoxidové pryskyřice.

Epoxydové dvoousázkové laky se mísí před upravením s tužidlem zm. S 7300. K jedné promíchané mísí se v této řadě ředitel, vodní strukturant. Použit náter ještě nevyužijte, odstraníte jej ze štětu nebo siřítku pistole acetonovým ředitlem. Vytržený náter lze odstranit pouze mechanicky.

Namíchaný email je použitelný při teplotě 20 °C přibližně 12 hodin. Na vzduchu epoxidové laky rychle nazýrá, a proto pochrouzku za 30 až 45 minut, nelepíme je za 1 až 3 hodiny, vytržený za 14 až 18 hodin, chemicky stabilní za 3 až 4 dny.

Vytržený náter se dří urychlit přisouděním 60 minut při teplotě 100 °C. Při použití se vyskytuje odolnost nádraží.

Náter pokládáme pouze na dvoukole odstíněný povrch, a to zádušnou přímo na materiál, bez jakéhokoli jiného podkladu.

Nedoporučuje se pochrouzku mísit, neboť epoxidové laky mají schopnost zapichovat mědi nerosty a přebrádlováním náteru se vysouvají plochy zlepší. Nelezte-li se mísitu vysvětlit, použijte Epoxy 1200 nebo polystyrenovou pryskyřici, smíšenou s balzovým



píjnanou nebo podobnoum plnidlou. Epoxidové emaly mají vysokou krycí schopnost. Váha 1 dm² náteru (2 vrstvy) vzdálosti přibližně 0,74 až 0,85 g, podle použitího ředitela a tloušťky. Náter je přirozeně lesklý a hladký; při dosažení vzdálosti vysokého lesku je možno suchý náter vroubit jemným brusným vodorovným papírem (č. 320) a lehnit pastou P 8101 a leteckým prostředky.

Modelářským učlánem nejlépe vyhovuje výrobek s označením „Email epoxidové dvoousázkový lesklý“; pro informaci využijeme jednoduché odstíny barev podle normy ČSN:

* 1000 – bílá; * 1010 – led pastelová; 1999 – černá; * 4265 – modř tyrkysová;

* 5014 – zelená pastelová světlá; * 5300 – zelená ředitelná; * 6100 – krémová ředitelná; 6200 – bílá chromová; * 6700 – olše světlá; 8140 – červená rumělková; 8300 – červená vlnělová; * 9110 – khaki.

U oficiálně označených kvalitativních čísel přísluší tužidla (S 7300), 33 vždycky dílu, u odstínů neoznačených kvalitativní pak 40 vždycky dílu. Odstín se stejným mísicím poměrem lze nařídit mísit (tj. kvalitativní označení mísit sebou a kvalitativní neoznačené mísit sebou). Cena epoxidových dvoousázkových laku se pohybuje od 8,- do 30,- Kčs (bez daně).

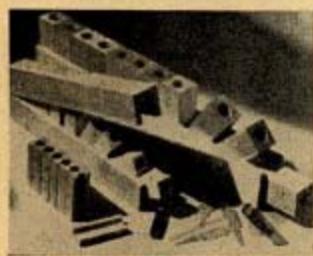
Epoxydové laky jsou u nás novým výrobkem. Prozatím nejsou ve všem vydání prodejí a mohou je zakoupit na objednávku jen organizace Svazarmu (níkoli jednotlivci). Objednávky zasíláte na krajské prodělky REMPO: prodělky č. 01/117, Křižíkova 69, Praha 10; č. 02/117, Horová 19, Vlt. 57; č. 03/117, Karlovarská 30, Plzeň; č. 04/117, Gotwaldová 241, Stará Role; č. 05/117, Stalinova 51, Horská Bytčice; č. 06/117, Moskevská 27, Liberec; č. 07/117, Slezské předměstí - Cíhelná, Hradec Králové; č. 08/117, Černá za Bory u Pardubic; č. 09/117, Husové nám. 28, Polná; č. 10/117, Jesuitzka 9/II, Brno; č. 11/117, Roháče z Dubu 1, Olomouc - Pavlovice; č. 12/117, Žerotínská 481, Val. Moravský; č. 13/117, Zelená 5, Ostrava I; Pro Slovensko REMPO, Heydukova 20, Bratislava.

POZNÁMKA REDAKCE: Epoxydové laky vyzkoušeli členové leteckomodelářského klubu Praha-Dejvice na upoutaných rychlostních a teamových modelech. Laky se v provozu plně osvědčují; některé modeláři si jich jistě již věší na květnové soutěži v Jihlavě.

• "MVVS" JE ZNAČKOU KVALITY

(dříve) V dubnu napsal britský časopis Model Aircraft, že po uveřejnění stručného popisu závodního motoru MVVS 2,5 R v únorovém čísle, dostala redakce množství dotazů na podrobnosti o tomto zajímavém čs. motoru. Casopis proto v č. 4/60 uveřejnil podrobný popis motoru MVVS 2,5 R. Mimořádnou pozornost přitom věnoval řešení rotacního šoupátka a pisto, o němž příležitě, že je nejčleněnější pistem, jaký kdy byl u motoru obsahu 2,5 ccm.

Tento neutuchající zájem o sériové motory Modelářského výzkumného a vývojového střediska Svazuarmu je důkazem světového uznání výsledků jeho práce a kvality výrobků se značkou MVVS.



• ŠIROKÉ VYUŽITÍ BALSY

(am-tek) Vátilina modelářů zná balzu pouze jako nejvhodnější materiál pro stavbu modelů.

Použití balzy je však daleko širší, a to především s ohledem na výhodný poměr povrchového k rádu a dobrou pevnost v tlaku. Pro tyto vlastnosti se balza používá např. jako výplňkový materiál v leteckých součástech konstrukčních (mnohý modelářský zdroj dřívější závěr balzy v letounu Mosquito), pro stavbu vysadkových člunů (také zdroj balzy po výlise od polských modelářů), na záchranné lodičky apod. Pro zajímavost přindilne snímek balzových obalů na ampulinky s těčivou.

• JE VÝROBA PRO MODELÁŘE RENTABILNÍ?

Tuto otázku jsme si položili, když jsme v časopisu Aeromodeller četli reportáž o firmě Keil Kraft, jedné z nejménějších v Británii, jež se zabývá výhradně výrobou pro modeláře. Odpověď je jednoznačně kladná, neboť pouze tam jedna firma zaměstnává 150 lidí, plocha jejich výroben je asi 3500 m² a připravuje se výstavba výroben v rozloze asi 1300 m². Firma Keil Kraft nyní kromě jiného materiálu vyrábí přes 120 různých stavebních modelů.

Také našemu modelářství by velmi pomohlo, kdyby se konečně našel podnik – nejlepší komunitní či družstevní – jenž by se ujal výroby širokého sortimentu modelářských potřeb. Je nutno si uvědomit, že ačkoliv se pro modeláře vyrábí jenom poměrně levně věci, jejich potřeba je taková, že výroba jako celek je rentabilní. (dříve)

• VŠE PRO ZISKI

(ml-1) Nechtec povídat, že v USA je modelářství značně rozšířeno a že tamní modeláři obhájili již technický rozvoj

v mnoha směrech. Objevují se však zprávy, které ukazují, že američtí výrobci modelářských potřeb v horší na ziskem se srovnají s těsnými a zapomínají na účel modelářství. Posudte sami americký „nejnovější slágl“:

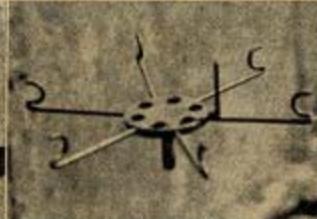
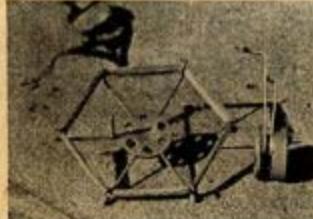
Jak známo, americká firma Goodyear, jež vyrábí kluznou pneumatiku, dodává lehké vojenské letadlo z gumového thixonu, které se používá na nejnovějších letadlích, jako je třeba gumový člun.

Jako napodobenina uvedla nyní na trh firma Plastic Models Inc., stavebnici na fiktivně větroně vlnou leteckého modelu. Krabice má měřítko až 50 × 75 × 150 mm obsahuje kromě motoru, vrtule, podvozku a zavíracích křídel „kůže“ druhu modelu z tenké plastické folie. Po nejručnějším nařízení má model rozpětí až 710 mm.

Známou firmu vyuvinula stajménem episcopenem též bezmotorový model o rozpětí až 1120 mm. Křídlo větroně je využíváno lehkým sotvařeným nosníkem, který se zastří po nejručnějším do nejtěžšího místa profilu. Pro odlehčení se tento model plní vodíkem namisto vzduchu. Jednoduchý přístroj na vytváření vodíku ze zdejší kyseliny sírové a zinku se na přání dodává se stavebnici.

Oba modely nemají determinátor. Při zkouškách se příp. objevilo, že nejednodušší je užívající model sestavit malorozměrnou pušku (1). Otvory po projektilu, nebo postráni apod. lze okamžitě opravit samočerpavou náplatem, dodávanou se stavebnici.

Komentář není jistý nutný. Bylo aby však zajímavé, co takovým „modelům“ říká FAI!



Při soutěži je důležitý klid a soustředění soutěžícího. K tomu máme jiné příspívky i rychle svinnuti startovací kláče. Ačkoliv toto je všeobecně známo, vidíme stále jak při tréninku, tak při soutěžích navijáky jen výjimečně.

Nemohu pomocí modelářům, kteří jsou pohodlní navíjači fotovít, ale chtci poradit jiným, kteří nevědí jak na to nebo nemají možnost si fotovít na strojích díly.

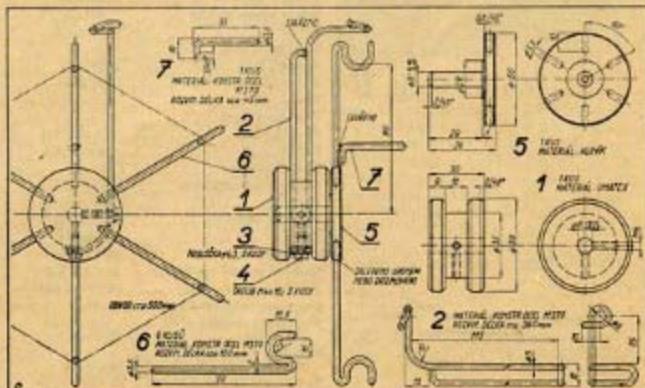
Proto uveřejňuji svůj osvědčený velmi jednoduchý navíjač. Nemá sice převod a navijení s ním trvá o chvíliku déle, ale pro běžnou potřebu plně výhodu. Myslím, že není nutný jakýkoli popis, neboť výkres je podobný a doplňuje jej ještě snímek č. 1.

Při startu držíme v jedné ruce startovací kláchu, na které visí přivázáná navijecí růžice (snímek č. 2) a v druhé ruce držíme ložiskové těleso. Po odstartování vezmeme do levé ruky ložiskové těleso s vodicím očkem a pravou rukou zasuneme čep navijecí růžice do otvoru ložiskového tělesa. Startovací kláhu nahodíme do vodicího očka a při navíjení jí přibridžujeme prsty levé ruky. Pravou ruku odstáme navijecí růžici (snímek č. 3). Při trosek cviku trvá navinutí 50 m šísky až 30 vteřin.

ZHOTOVTE SI SAMI

V. MATEJŮ, Dukla 312, Ústí n. Orl.

VĚTRONÁŘSKÝ NAVIJÁK



DOJDE KE ZMĚNĚ MEZINÁRODNÍCH PROPOSIC?

(z) Svedský časopis *Modellflygbladet* napsal, že švédští modeláři připravují pro mezinárodní leteckomodelářskou komisi (CIAM FAI) měřítko na změnu pravidel pro mezinárodní soutěže volel Italských modelů.

Technické charakteristiky modelů podle švédského návrhu:

	VĚTRNÉ	NA GUMU	MOTOROVÉ
Celková nosná plocha dm ²	20	20	20
Minimální váha g	400	400	400
Délka startovací kifary m	50	—	—
Max. váha gant. svazku g	—	50	—
Max. oběžný motor cm	—	—	1
Max. doba chodu motoru s	—	—	10

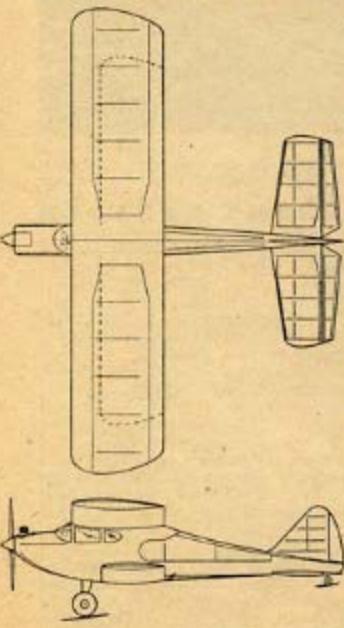
Autori předpokládají, že návrh vyučuje opoziční, uvalí vše, že z celkového množství modelářů, kteří kupují motory a letadla, je jen nepravidelný počet těch, kteří soutěží. Je tak známo, že na jednom motoru obousměrném 2,5 cm plní pouze několik soutěží v jedné době. Budou modeláři povoleni v uvedeném množství mezinárodní pravidla podležet jako všechna soutěži motoru obousměrné soutěži o další sítěmec. At již hlasování o švédském návrhu pravidel na

příští schůzi CIAM FAI dopadne jakkoliv, je jasné, že tendence k dalšímu zmírnění modelů tu je, že to volekou pochopitelně, procede jde o opory jak na pescovcovém čase, při stavbě, tak finančně při koupi motoru. Všechno to je výhoda, že i přes všechny modely v dledejší době budou modeláři povoleni v uvedeném množství mezinárodní pravidla podležet jako všechna soutěži motoru obousměrné soutěži o další sítěmec, které také vznikly v severních sítích.

ZE ZKUŠENOSTÍ SOUPEŘŮ

(sm) Naši reprezentanti na letošním prvním mistrovství světa pro rádiem řízené modely ve Švýcarsku nebudou mít lehký úkol. Kromě toho, že budou v zahraničí startovat po první, utkají se s mnohem zkušenějšími modeláři ze západních států, kde se rádiem řízené modely stávají po léta. Mezi favority se podle loňských výkonů počítají Švýcaré, Belgiečané, Němci a Američané.

Clenem již jmenovaného amerického družstva na MS je Harold de Bolt, s jehož akrobatickým modelem neobvyklé koncepcie - dvojplošník - vás seznámíme.



Model „Custom Live Wire“ je výsledkem pětiletého vývoje a byl konstruován výlučně pro akrobaci s vicepočovým ovládáním. Konstruktér tvrdí, že dvojplošník je k tomuto účelu nejvhodnější, jednak pro malé možnosti zatížení, jednak pro poměrně malé momenty sestřevnosti. Malé specifické zatížení umožňuje velké rozpretí rychlosti mezi motorovým a klovazavým letem, resp. mezi letem se silně sešroubenými otvory k motoru. Vzhledem k této klesavosti je tedy možno s dvojplošníkem snadněji a přesněji přistávat na cíl. Po plně využití výšky obratnosti dvojplošníku i v letu na zádech použil de Bolt na obě nosná plocha symetrického profilu.

„Vtip“ je také v úhlu selzení. Jelikož vodorovná nosná plocha je v poloze 0°, má horní nosná plocha uhel nastavení +1° a dolní plocha uhel -1°. To znamená, že v horizontálním letu dává prakticky vztah jen nosná plocha 24 dm², tj. rozměl, o který je horní plocha větší než dolní. Z toho důvodu odpadá také prudké stoupání modelu při plném plném motoru – u většiny akrobatických modelů obvyklé – není nutno tak často potlačovat a některé obraty lze letat s menšími zásahy kormidel a jednodušeji.

Model, dodávaný již také ve stavebnici, je v nejnovější verzi opatřen i funkčními křídélky a přistávacími klapkami. To umožňuje ještě více přizpůsobit let skutečnému letadlu. Literatura: „Modell“

TECHNICKÁ DATA

Rozpětí nahoru	1680 mm
Horní nosná plocha	55 dm ²
Profil	symetrický
Uhel nastavení	+2°
Rozpětí dolu	1320 mm
Dolní nosná plocha	31 dm ²
Profil	symetrický
Uhel nastavení	0°
Plocha VOP	15,6 dm ² (18 %)
Profil	symetrický
Uhel nastavení	+1°
Celková nosná plocha	101,6 dm ²
Délka	1240 mm
Prázdná váha	asi 1400 g
Zatez	asi 2500 g
Letová váha	asi 2500 g
Celkové plošné zatížení	asi 31,5 g/dm ²
Těžitidlo	35 % hl. nahoru
Měsíční osy talu motoru	0°, 0°
Rychlos. s motorem 35	80 km/h
(5,73 cm)	
Rychlos. s motorem 45	85 km/h
(7,37 cm)	
Rychlos. v klovazavém letu	25 km/h

POUŽÍVEJTE EPOXY 1200!

Lepidlo EPOXY 1200 má vynikající vlastnosti, kterých lze dobre využít v leteckém, lodním i automobilovém modelářství.

Slepění dílců, jako motorové loží, trupy U-modelů i rádiem řízených modelů se využívají velkou pevností a neteklostí ke všem palivům, lakovům i kyselinám. Zasychání lepených mísí trvá něco déle – až 14 hodin – podle teploty ohori, že je vhod uvažit (v případě potřeby), jestliže lepenou můžete využít do předem vystopané elektrické, plynové nebo ohýbající pedalet trubky. Při teplotě do 90 °C (tu nedoporučujeme překračovat) zasychání lepené části již za 1 hodinu.

Dřevávání motorová loží včetně druhů modelů natářána používá EPOXY. Loží tím značně zpevní a odolává všem palivům.

Rychlostní U-modely lepíme EPOXY cílem. Po konečném vybrzdění používáme EPOXY prohlubujeme. EPOXY se výborně hodí i na konečnou používání úpravu rychlostních U-modelů. Povrch modelu lakovujeme EPOXY címkou různou. Další vrstvu nanášíme tepavou fádiem zaschlou vrtání předchozí. Každý závěr ještě přebrouzíme pod vedou speciálním brusním papírem pro malolátky. (Papír je na shladění v modelářských průvodcích.) Poslední vrstvu EPOXY vyrábíme nejmenším brusním papírem čís. 400 a vyletíme brusovou pastou do výročku lesku a dokonale hladkosti. Odpládek pak pochopitelně lakovem modelu ochranným lakem proti sluncí a palivu.

Lepidlo EPOXY 1200 lze zakoupit ve všech modelářských prodejnách, případně téměř ve všech Právoční záruční službách PODSZ, Praha 1, Partizánská 1. Speciální modelářské balení je za 14,- Kčs.

Ant. MACHÁČEK

Z leteckomodelářské sekce

(Dokončeno se str. 123)

uředník pro oceníení přípravnosti se koná v Roudnici n. L. dne 24. 4. Pro spuštění počátku byly provedeny jen 3 lety, současně bylo přesunuto a zbylé 17 kontrolovaných letů doletáno dne 8. 5. 1960.

Pro výběr reprezentantů na MS upoutávají modeláři v Maďarsku se kromě loňských výkonů berou v úvahu výkony z "III. Poháru evropských žulatáků" (viz str. 136) a na IV. poháru VGHZ Pardubice" (22. 5. 1960). Výběr nebyl v době uzávěrky tohoto čísla ukončen.

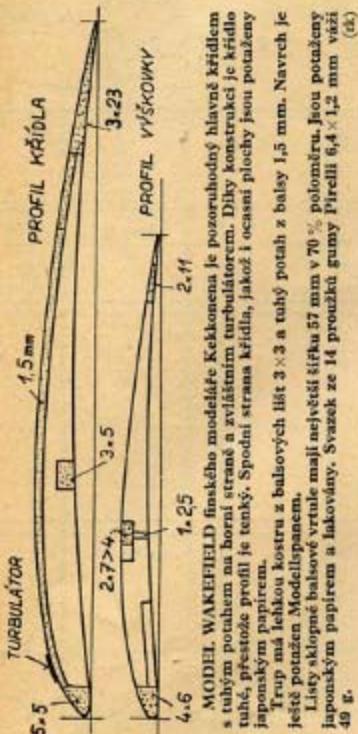
- Celostátní soutěž 1960 pro volně létající modely se bude konat v Brně ve dnech 8. a 9. 10. 1960. Limity pro postup: z okresní soutěže 350 vt., z krajské 650 vt.

- Členové sekce systémem lepítka řeší předpoklady na letisku pro uspořádání mistrovství světa 1961 pro volně motorové modely. Podle výsledku soutěží event. předloží mítří, aby se MS 1961 konalo opět v ČSR.

- Schválený zásady rozdělení dřeva balsa; rozdělovník bude otisknán až v LM 7/60.

- V Úředním plachtařské škole Vrchlabí budou uspořádány kurzy pro leteckomodelářské instruktory I. a II. stupně v těchto termínech: a) 4. 7. – 23. 7.; b) 25. 7. – 13. 8.; c) 22. 8. – 10. 9. 1960. Kromě toho budou uspořádány kurzy pro rozdělovače akrobatických modelů od 19. 9. do 24. 9. 1960. Zájemci, kteří se prostřednictvím modelářských oddílů Krajských aeroklubů ústřední plachtařské škole Sezauru ve Frýdlabí

OSVĚDČENÁ KONSTRUKCE

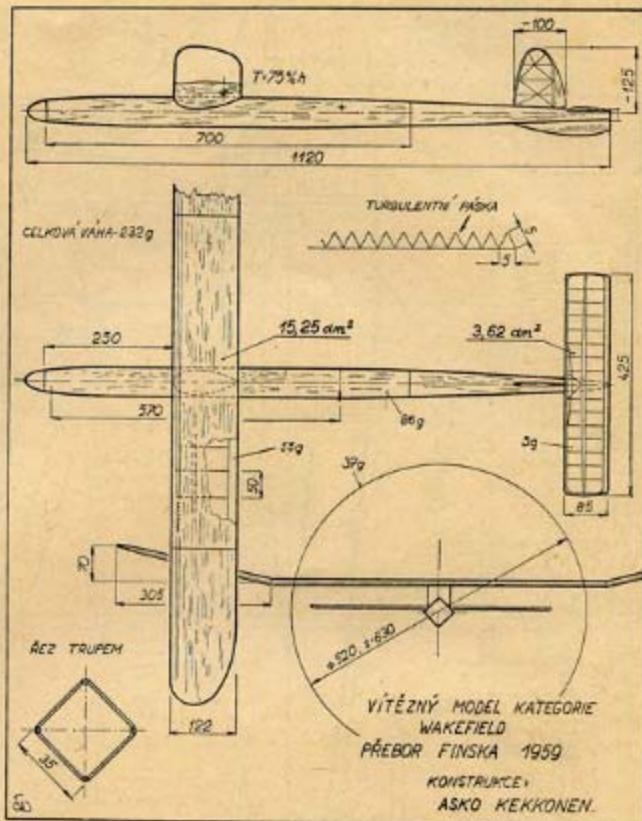


MODEL WAKEFIELD finského modeláře Kekkonena je pozoruhodný hlavně křidlem s tubovým potahem na horní straně a zvláštním turbulátorem. Díky konstrukci je křídlo tuhé, přestože proti je tenký. Spodní strana křídla, jakož i ocasní plochy jsou potaženy japonským papírem.

Trup má lehkou kostru z balových listů 3×3 a tubový potah z balsy 1,5 mm. Navrch je ještě potažen Modelspancem.

Listy sklopné halové vrtule mají největší šířku 57 mm v 70 % poloměru, ležou potaženy japonským papírem a lakovány. Svazek ze 14 proužků gumy Pirelli $6,4 \times 1,2$ mm vžít (1x).

49 g.



AKROBATICKÉ SAMOKŘÍDLO

Zkonstruovali: E. PŘÁDNÝ + R. HARUS, Mladá

ER-8

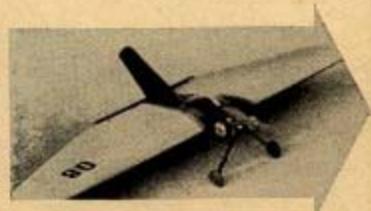
Model je určen zkoušeným modelářům. Stavební popis proto omezuje pouze dovednosti či pracovní postupy, které se liší od běžné praxe.

TRŮP – možno-li o jakém mluvit – je vlastně součástí křídla; vybírá pouze do předu a nese motor a nádrž. Do středního žebra 11 z překližky 3 mm s malepnými bukovými nosníky vytváříme díry pro upevnění motoru a podvozku. Bočnice 1/2 z překližky 2 mm klepeme s pomocnými žebry 10 (překližka 3 mm – slouží jen k nalepení potahu). Do středního žebra vložíme nás-

drž, přepážky, přiložíme bočnice, provlékeme nosníky a klepíme. Po zaschnutí vytvoříme kapu pro sací hrdlo a vývod paliva (nutné pro motor Vltavan 5) z části 17 – viz perspektivní pohled.

KŘÍDLO postavíme na centropánu obvyklým způsobem. Důležité je dosti obtížné je dodržet rovinu křídla.

Kostra celého modelu je lepena třímetrem Epoxy 1200*. Potom ze středního tlustého papíru Kublo je stříkán dvakrát bezbarvým nitrolakem, jednou barevným a dvakrát celofixem (ochrana proti vlivu paliva), zejména v prostoru motoru a vývodů z nádrže. Pro lepší vzhled je možno po dohotovení nalepit na trup lisovanou kabinku z průhledného materiálu.



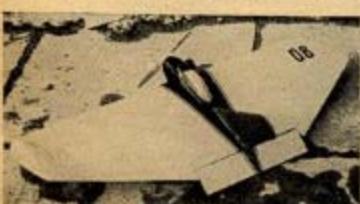
Těžistě modelu je nejdále na předním řídícím drátu, jinak je model příliš citlivý. Letové vlastnosti jsou veškeré dobré, podobné klasickým modelům. Jen start a přistání vyžadují odlišnou techniku. Model, jedoucí po zemi, nemůže totiž tak snadno měnit úhel náběhu. Je tedy lépe nechat jej rozejet bez přitahování výškovky. Odlepi se sam vztakem daným úhlem postoje. Přistávat je lépe větší rychlosťí a po dosednutí mírně potlačit, aby model neodsakoval.

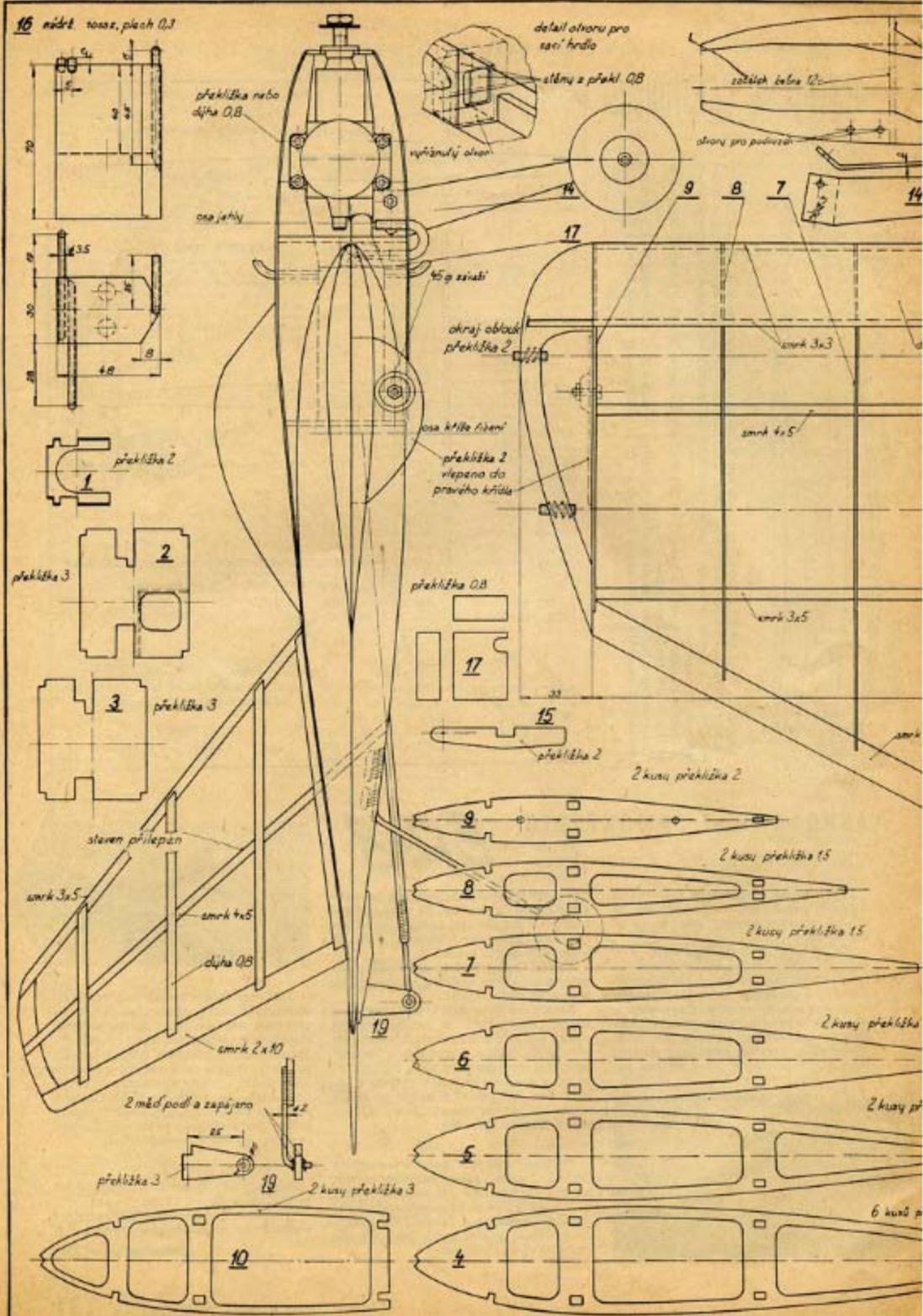
* Epoxy 1200 je zatížení z pneumatických dírek. Použití ovšem predstavuje stavbu, neboť vytváření tříd při pokojové teplotě až 48 hodin. Tím, když použijete acetonové lepidlo, doporučujeme Epoxy 1200 alepon a namáhaný předeš trupu, který těž přichází do styku s palivem.

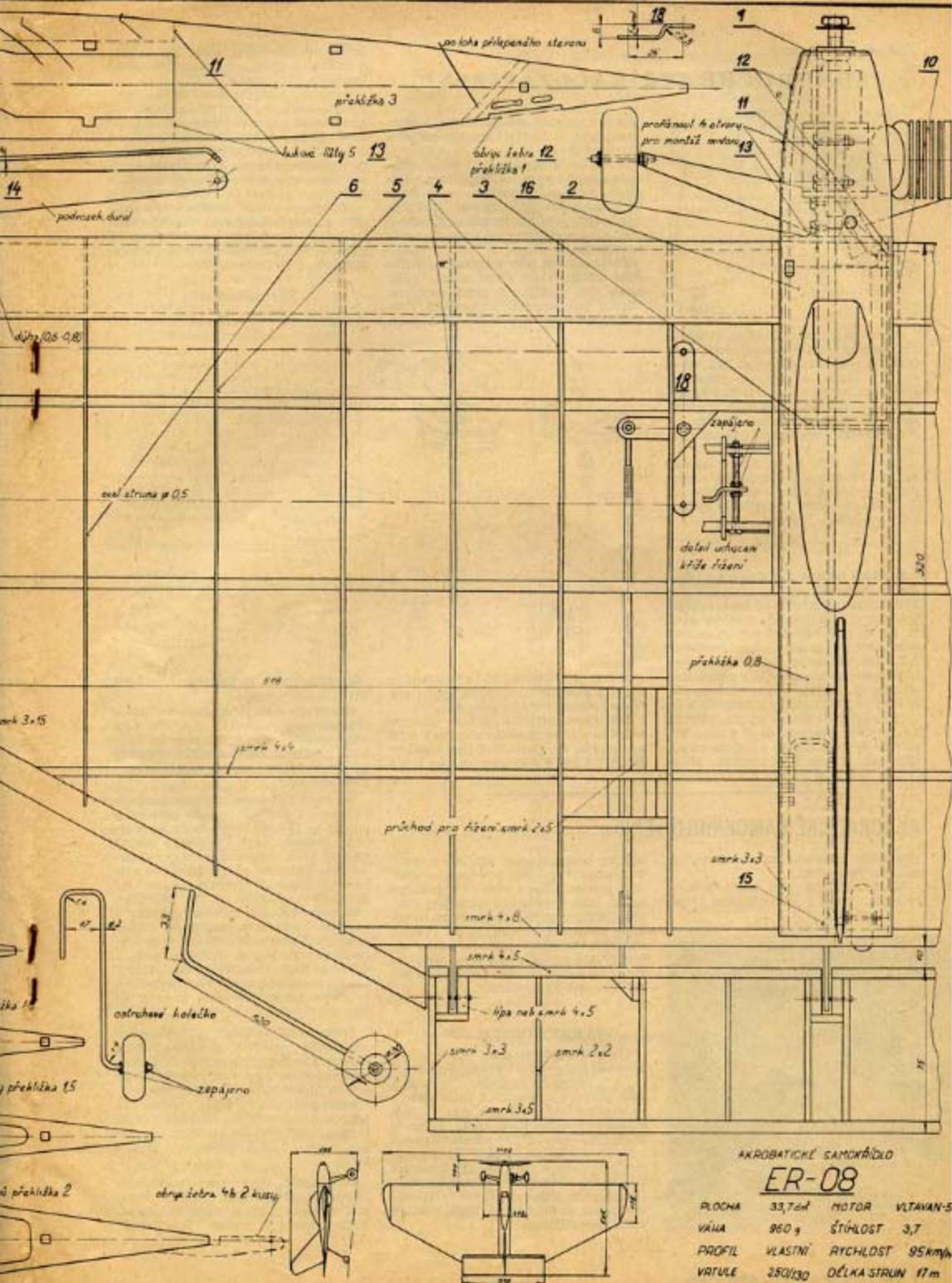
Poznámky trenéra kategorie akrobatických modelů, soudruha Zd. Lisky:

Uložení otočných částí řídícího systému v překližce a duralovém plechu doporučují

(Dokončení na str. 134)







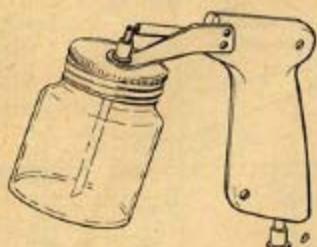
AKROBATISCHE SAMONTRIOLO

ER-08

PLOCHA	33,7 cm ²	MOTOR	VLTAVAN-5
VÁHA	960 g	ŠÍŘKA	3,7
PROFIL	VLASTNÍ	RÝCHLOST	95 km/h
VRTULE	250/330	DÉLKA STRUN	77 m
KONSTR.	R. Herba, E. Prádloj		

Zhotovte si své pomocí

JEDNODUCHÉ STRIKACÍ ZARIŽENÍ



Stříkat lak je lepší než natírat. Stříkáním nanesešme lak rychleji, stejněméně, v tenčí vrstvě, takže uletíme jak na laku, tak na väze (u letadla důležité) a přitom je povrchová úprava našeho výrobku vzhlednější. To jistě už každý člen modelářského či polytechnického kroužku ví. Potíž je však s opatřením stříkačky, záhřebem.

Poradíme vám, jak si takové opravdu jednoduché zařízení – především stříkací pistoli – snadno a levně sami zhotovíte. Je to vše osvědčená; vymysleli a vyzkoušeli ji modeláři z Turnova.

Stříkací pistole je zhotovena z odpadového materiálu typicky modelářského. Používáme: skleničku od medu se šroubovacím víčkem (malou); duralový plech tl. 1,5 mm; 2 ks bezelových mozaikových nebo mědičených trubiček – jeden o světlosti 2/70 mm dlouhý a druhý o světlosti 5/200 mm dl.; 4 šrouby M 3 s matricemi; prkénko tl. 10 mm a kovovou koncovky hadičky ze staré hustilky k jízdnímu kolu.

Skleničku čistě vymyjeme, plechové víčko uprostřed provrátíme na Ø 6 mm a připravíme si dvě koncovky z hadičky od hustilky (obr. 1). Na dolní koncovku připá-

jíme sací trubičku světlosti 2 mm o délce 70 mm (obr. 3). Spodní konec této trubičky také splítilujeme.

Z duralového plechu tl. 1,5 mm si určíme obdélník rozměrů 20 × 90 mm, rohy plechu zaoblíme a vyvrátíme jeden otvor Ø 6 mm a dva Ø 3 mm (obr. 2). Tako připravený plech ve sváruku přetočíme o 90° a pak upínáme mezi koncovky a víčko (obr. 3).

Podle velikosti ruky si vyzíme dvoudílné držadlo (pravá a levá půlka). Vnější hrany této pažibíčky k pistoli zaoblíme ráplí a začistíme skelným papírem. Provrátíme otvory Ø 3 mm (do obou půlek

4 (obr. 4). Zavěsíme skleničku na lak a víčkem a přitahneme duralový držák šroubkou č. 1 a 2 (obr. 4).

Správnou polohu trubiček seřídíme po-dle obr. 5 tak, aby byly navzájem kolmo, a aby konec sací trubičky byl proti středu tlustší foukací trubky. Pro lepší nasazení a držení předního hadičky vzdachu připájíme na spodní konec foukací trubky pod pažibíčkou starou koncovku od hustilky (obr. 6).

Sestavenou stříkací pistoli – je to v podstatě známá školní fixirka – malakujeme barevným nitrolakem a nакonec ještě naštěme celofixem proti leptavému těsníku nitrolaků, jimiž budeme stříkat.

Kde vzít vzdach?

Ted bychom používali kompresor

Obr. 1.

Obr. 2.

Obr. 3.

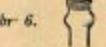


Obr. 2: Illustration of a rectangular sheet of metal with rounded corners and three holes punched out.

Obr. 3: Illustration of the assembled nozzle tip attached to the sheet metal base.

Obr. 4.

Obr. 6.



Obr. 6: Illustration of the nozzle tip being secured to the sheet metal base.

Obr. 4.

Obr. 7.

Obr. 8.



Obr. 8: Illustration of a coiled tube or hose.

jako zdroj stlačeného vzdachu. Ten je pro nás však nedostupný dráž.

Použijeme si opět jednoduše, a to starou automobilovou vzdružinku („duši“). Čím větší ziskáme, tím lépe. Nejvhodnější bude z nákladního automobilu. Důležité je, aby vzdružnice neměla díru a vzdach z ní neuskal!

Na ventil vzdružnice nasadíme gumovou hadičku s tloušťkou stěny nebo opředenou v délce asi 150 cm, kterou k ventilu upěníme drátkem (obr. 7). Vnitřní pěrový ventilek před nasazením hadičky výkroužíme. Vzdružnice plně hustilou přes hadičku, která při přehnutí funguje jako pomocný ventil (obr. 8). Po nahutění vzdružnice přehneme hadičku a zajistíme ji pěrovým kolíčkem na prádlo, aby vzdach neunikal. Konec hadičky nasadíme na koncovku pistole, kolíček uvolníme, vzdach vnikne do foukací trubky pistole (fixirky) a můžeme stříkat. Pro zvýšení tlaku vzdachu je možno použít dřevěného klíče k se-fázípnutí vzdružnice (obr. 9).

Jedna například vzdružnice od nákladního automobilu postačí k nastíknutí celého modelu. Pistole pracuje spolehlivě, může se vyskytnout jen úcpání trubicek (zpravidla sací), nebo je zapotřebí seřídit vzdružnou polohu sací a foukací trubky tak, jak jsme uvedli výše. Samozřejmě nitrolak je nutno před použitím zdeřit až tak, jakobychom foukali obyčejnou fixirkou čistý.

Přejeme vám, aby se vám zařízení osvědčilo tak dobře jako nám. Případné dotazy rádi zodpovíme. Můžete psát na adresu: A. Drahotouš, P. Bezruče 1386, Turnov.

AKROBATICKÉ SAMOKŘÍDLO »ER-8«

(Dokončení se strany 131)

vypouzdřit mozaikou nebo ocelovou (ne mědičenou) trubičkou.

Geometrické řízení zlepší, jestliž bud záves těžka řízení v páce výškovky 19 po-

suneme poněkud nazad tak, aby spojnice bodu otáčení výškovky (viz bohors) s bodem začíváním těžáku v páce 19 byla kolmá na osu těžáku – myslíme s výškovkou v nevychýleném poloze. Geometrické řízení na výkresu má ten nedostatek, že při stejných tloušťkách výčylekách předního páky z nulové polohy na obě strany nemá výškovka stejně výčylekky, ale má větší úhel na potízení a menší na potažení.

VÝKRES MODELU „ER-8“

Modelářům, kteří chtějí stavět model dříve než bude výkres k dostání v modelářských prodejnách, daří redakce zhotovit a zaslít poštou planografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Kopie stojí 3,50 Kč včetně poštovného. Platí předem poštovní poukázku typu „C“ na adresu: Redakce LM, Luhalská 57, Praha 2. Částku můžete též poslat v pošt. známkách hodnot 20 a 10 hal. Výkres trvá nejméně 14 dnů. Objednávky výkresu „ER-8“ přijímáme pouze do 30. června 1960. Později došle nevyříďme!



**BEZ REKORDU,
ALE S PŘÁTELSTVÍM**

Ústečtí modeláři chodí trénovat s modelem do Chabařovic. Při jednom z dubnových tréninků vypustil A. Rak svoji A-2 se zapáleným doutnáčkem, ale za letu doutník zhasl a model nabíral výšku, nž posléze zmizel z očí. Soudruh Rak byl velmi rozmrzlý ztrátou, neboť šlo o založený soutěžní model. Tím větší a příjemnější bylo jeho překvapení, když za dva dny našel ve své schránce dopis z NDR od Martina Wagnera z Fürstenau, který psal: „Naše jsme. Váš model je odvazlivým jevi pochvalu stráži na Cinovci; přijde si o vše má!“

Děkujeme tímto způsobem německému soudruhovi za jeho poctivost a obětavou pomoc.

Pro zajímavost ještě uvádíme, že model ulétl vzdálenost 10 km v přímé linii a byl ve vzduchu asi 2 hodiny. Nadmořská výška místa startu v Chabovických čim 173 m n. m., místo přistání Furstenau je 751 m n. m., čili výškový rozdíl byl 578 m.

A. Přiboda, Ústí n. L.

SOVĚTSKÉ METEOROLOGICKÉ MODELY

(15) Jak jsme již vysnáli, uplatňují se v SSSR úspěšné litografické modely v meteorologické službě. Členové meteorologické expedice geofyzikálního observatoře A. E. Vojaková využívají i v pohoří Karakum rádiem řízené modely, litografické ve výšce 500 m. V modelu je malý přírodní záznamovací teploměr, tisk a elektronická nadružba. Se značnou přesností jsou těž stacionárně směry vedených proudu a výška vodních základních mrazů.

Pomocí téhoto modelu vědci v karakanské pouště studují, jak pohyb zdrobnělých moř ve velkých výběžcích ovlivňuje polohu ve spodních vrstvách atmosféry až k úrovni zemského povrchu. Vztah mezi těmito meteorologickými podmínkami je totiž v poušti významný.

Modely jsou používány především k sondáži nízkých vrstev atmosféry. Součástí výstroje meteorologické expedice jsou jak bezmotorové, tak motorové rádiem řízené modely. Motorové modely mají rozpětí asi 180 cm, délku asi 155 cm a jsou vybaveny motorem o výkonu 0,62 k. Motor je v tlačném uspořádání za křídlem, v přídi trupu pak je rádiorezistor výstražné a měřicí arie.

*Modely konstruoval vědecký pracovník
hlavní geofyzikální observatoře, kandidát
fyzikálně matematických věd P. Voroncov
a leningradští modeláři A. Erler, N. Bulkin,
G. Artuchov a B. B. Chrustalev. Systém
radiosférického výzkumu využil kandidát fyzikální
matematických věd V. Mokrouš.*

Tato zpráva z časopisu *Krylja rodiny* překládá těž britský časopis *Aeromotorist* a upozorňuje, že v USA používá známý modelář Henry Struck k meteorologickému výzkumu pítikondenzní růdceří. Fizicky model a podobný výzkum se těž obrazuje dle jiného výzkumu.

Vítězný „minimální“ model na gumu

(eh) V LM 5/60 jsou přinесeny nové ukázky modelů typu „Compe d'Hitler“ (zimní uniformy), které vznikly ve Francii z rukou guamu, nájely se a byly jejich obliba rost na celém světě. Není divu, neboť tyto „minimální“ modely mají černé výhody, jako jednoduchost, malá spotřeba materiálu, malá vaha i menší pravděpodobnost poškození aj.

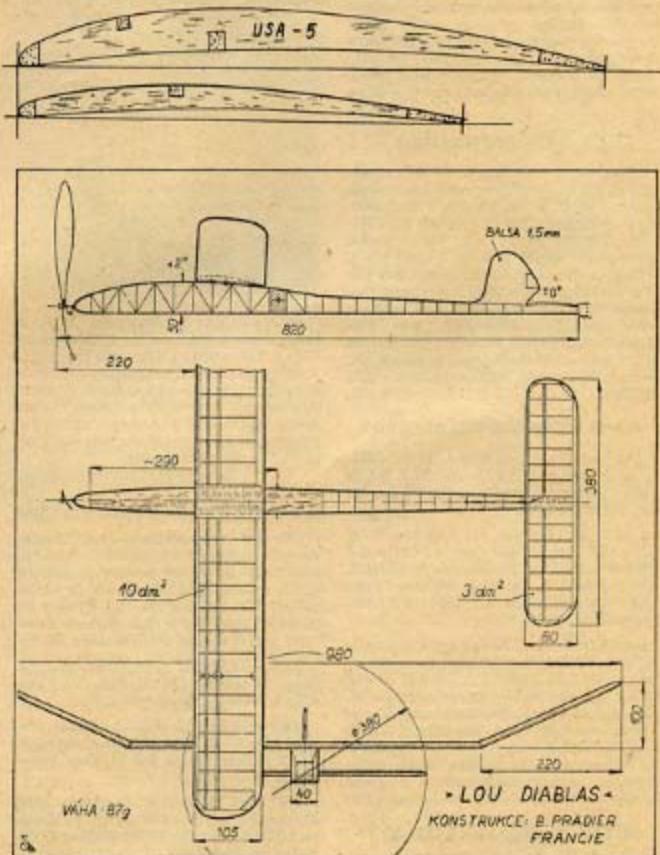
Jedním z nejvíce známých modelů sezóny 1959/60 je „Lou Diabol“ model dle B. Pradiéra. Zvítězil mimo jiné na XI. ročníku rádiční zimní soutěže o „Pohár Azurového potoka“ v Nîmes ve Francii, kde došlo dokonce i k startech celkového času 457 metrů (118.

120, 120, 99). K pohoru bylo použito 6 pásků gumy Pirelli o celkové váze 10 g.

Model je celobalvňový; váhy jednotlivých článků: trup 31 g; křídlo 24 g; výškovka 6 g; vrtule 16 g. Trup z balvňových listí 3×3 je shora a zdola potažen v přední části balvou.

Rozměry nosníku a hran na křídle a trylekce jsou stejně z připojených profilů 1:1. Poznamenávám, že u modelu „Aibus“ v LM 5/60 jsou na výškovce uvedeny (pod tabulkou) pod názvem „USA 5“ jiný profil, než ten, který je znám a používaný ve Francii – viz připojený obrázek.

Literatura: Modèle Magazine



NOVELÁŘSKÉ ROSTÍNKY LEVNĚJI

Sestříd maloobchodních cen ke dni 23. 4. 1960 obsahlo i některé druhy modelářských potřeb. V závorce (první číslo) je uvedena stará, **půlstaře** nová cena:

Monarch	HL 2.4 V	(19,-)	15
Monarch	HL 4.5 V	(19,-)	12
Monarch	HL 7.8 V	(19,-)	17
Lepidio	acetaminové 50 g	(2,50)	1
Lepidio	acetaminové 100 g	(4,50)	2
Lepidio	acetaminové 200 g	(8,50)	4
Survejnice	Sádlo	(15,-)	1
Sádlo		(28,-)	21
Oričí		(21,50)	21
Kondor		(29,50)	24
		(27,50)	24

Star	(22—)	21,—
Svercka	(36—)	33,—
Delfin	(46—)	38,—
Stříbrný vlnový	(3,05)	3—

Zvlášť význam je snílení cest aerostropického letadla, které je jednou ze základních modálnostních povaha. Toto konkretní lepidlo, vyroběné obvykle z nejlepších surovin, bude nejdříve dodáváno do provozujících v tomto časovém úseku: Tuha 50 g; latěvka 50 g; latěvka 100 g; latěvka 20 g. Rádi těchto značek je až nyní mít skutečnost. Například po Ustředním modálnostním sladu, Sarejská 27, Praha 2.

soutěže
závody
rekordy
soutěže



závody
rekordy
soutěže
závody



rekordy
soutěže
závody
rekordy

NEOFICIÁLNÍ REKORD

1. čs. raketovým motorkem *SYNJET-2* ustavil v neděli 1. května pardubický modelář Zd. Marek. Sonduch Marek letěl jinak než svým bratrem větroně A-2 a zdá se, že díky svým zkušenostem objevil způsob, jak nejdéle využít takto raketového motoru k dosažení maximální výšky.

Marekův model s konstrukčním křídlem a tyčkovým trupem létal 7 min. 28. sr., zatím co prvnímu výkony modelů tohoto typu se dorazil u nás pochybuji kolem 60–90 vt. (rum.)

ČS. NÁRODNÍ REKORD

Sportovní komise Aeroklubu RČS schválila ke dni 25. 4. 60 jako nový národní rekord ve třídě F-1-b, modely s mechanickým motorem: VZDĚLENOST NA PŘÍMÉ TRATI 35,200 km. Jde o rekord č. 6 podle rozdělení FAI. Ustavil jej J. Hladil z Jihomoravského aeroklubu dne 22. 4. 1959, a to s volným motorevovým modelem s motorem Vltava 4,84 cm, na trati Kroměříž – Ostroužská Lhota. Překonaný rekord (17,5 km) držel rovněž J. Hladil. – Upozorňujeme, že tabulka čs. národních rekordů byla uveřejněna v LM 1/1958. (OLPS)

NOVÉ MEZINÁRODNÍ REKORDY

Mezinárodní letecká federace (FAI) oznámila obnoveném č. 119 ze dne 19. 4. 60, že byly usazeny tyto nové mezinárodní letecko-modellářské rekordy:

• REKORD č. 31; tř. F-1-b, rádiem řízený let modelu s mech. motorem; RYCHLOST NA BASI 100 m; Donavan B. MATHES, letečtí Fonsie, USA; motor Mc Coy 60 ob. 9,878 cm³; dne 16. 11. 1959; VÝKON 178,339 km/h.

• REKORD č. 31 (donedávna obnoven); tř. F-1-b, rádiem řízený let modelu s mech. motorem; VZDĚLENOST NA UZAVŘENÉ TRATI; Christopher David ADCOCK, letečtí Tollerton, V. Británie; motor Taplin Twin obs. 6,88 cm³; dne 13. 2. 1960; VÝKON 13,470 km.

Oběma výkony se doplňuje tabulka soutěžních a mezinárodních rekordů v tomto čísle.

(OLPS)

SOUTĚŽ „O CENU BRATISLAVY“

Hned první ročník této soutěže, uspořádaný dňa 17. aprila na bratislavském letecku Vajnory, bol silne obsadený. Bolo hodnotených celkom 113 pretekárov z krajov Brno, Bratislavá, Gottwaldová, Žilina, Olomouc a Prešov.

Najlepšie výsledky

VETRONE A-1: 1. Hrdlička, 586; 2. Procházká, 568; 3. Rybár 513 vt. – všechni Bratislava.

VETRONE A-2: 1. Hlubocký, Bratislava 875; 2. Pusty, Bratislava 865; 3. Hrubý, Brno 857 vt.

VOLNÉ MOTOROVÉ: 1. Gábriš, Bratislava 876; 2. Dödek, Brno 810; 3. Novák, Bratislava 749 vt.



OKRESNÍ SOUTĚŽ PLZEŇ

(d) V neděli 8. května se konala na letiště Bory okresní soutěž A-1 a A-2 pro Plzeňského a Plzeň-sever. Počasí: teplota 15° C, vítr 6–8 m/s.

A-1: 1. Götschi, P.-s. 371; 2. Záha, P.-m. 289; 3. Číšek, P.-m. 258 vt. Hodnoceno 6 soutěžících.

A-2: 1. Čáslava Jiří, P.-s. 878; 2. Čáslava Jiří, P.-s. 834; 3. Matouš, P.-m. 794; 4. Haas, P.-s. 748; 5. Kasal, P.-s. 672 vt. Hodnoceno 23 soutěžících.

DRUŽSTVA A-1: 1. Plzeň-město 680; 2. Plzeň-sever 562 b. A-2: 1. Plzeň-sever 2394; 2. Plzeň-město 2010 b.

III. POHÁR OSVOBOZENÍ V JIHLAVĚ

(md) Tato první letecké soutěž U-modelů se letala na stadionu Spartaku Jihlava ve dnech 8. a 9. května. Počasí bylo poměrně pěkné, organizace dobrá, kromě úpravy terénu, jenž zcela nevyhovovalo – zejména rychlostním a teamovým modelům. Příhlášnost podniku zvýšila, že byl spojen s výběrovým soustředěním na letecké mistrovství světa v Maďarsku.

V rychlostních modelech s motorem 2,5 ccm i 5 ccm ubíhaly primát podle očekávaní brnění modeláři. Pochvala za pečlivou přípravu zaslouží oba vítězové – Kotlík a Studený, stejně jako pražský Macháček, jehož druhé místo bylo překvapením. Výkony v „desítkách“ se proti loňskému ročníku zlepily, nicméně mohly by patrně ještě lepší, kdyby se byly vše probudily pravidelní modeláři.

Borj v teamech mohl být zajímavější, když team Drážek-Trnka nebyl diskvalifikován vinou Drážka, tenž odstartoval o 1 vt. před výstřelem. Vítězny team Klemens – Gürtler startoval s laminátovým modelem, zveřejněným v LM 5/60.

Mistr světa a přeborník republiky v akrobaci Gábriš měl velkého soupeře v pražském Trnkovi, který v první kole vedl. V druhém kole však Trnka nedoletěl startu. Právna byla zcela nevyhovitelná: velký sráč upkal karburátor motoru.

V modelářském souboji – jako obvykle nejprázdňovějším pro dívky – neodkávané zvítězil brněnský Čudák (jeho model byl v LM 1/60).

S ohledem na první soutěž dosažené výsledky na „III. Pořádku osvobození“ v Jihlavě v celku uspokojiv.

RYCHLOSTNÍ 2,5 cm: 1. Kotlík 208; 2. Sladký 203; 3. Zatočil 197; 4. Pastyrík 197 km/s – všechni Brno. Hodnoceno 10 soutěžících.

5 cm: 1. Studený, Brno 250; 2. Macháček, Praha 203; 3. Kotlík, Jihlava 202; 4. Prchal, Hradec Králové 196; Hodnoceno 8 soutěžících.

10 cm: 1. Burda, Jihlava 218; 2. Hudeček, Jihlava 198; 3. Matěj, Brno 192; 4. Dětka, Jihlava 189 km/s.

Trsyky: 1. Závada, Praha 218; 2. Tesař, Brno 194 km/s.

TRAM-RACING: 1. Klemens – Kotlík 5'42"; 2. Dětka – Kotlík 5'15"; Drážek-Trnka diskvalifikováni. Hodnoceno 6 týmů.

AKROBACIE: 1. Gábriš, Bratislava 2116; 2. Formánek 2018; 3. Čáslava 1956; 4. Antonín 1956 bodů – všechny čt. Brno. Hodnoceno 13 akrobací.

COMBAT: 1. Čáslava, Brno; 2. Karlovy, Brno; 3. Praha, Praha. Hodnoceno 13 soutěžících.

I. CHLUMECKÁ SOUTĚŽ

(t) Mohlo byt sportovní hodnotný podnik kategorie Wakefield, kdyby v neděli 24. dubna se nebyly doslova „zertí ženul“. Chladno, déle se mohlo a kromě náročného větru 10–15 m/s způsobil, že z 41 přihlášených jen několik málo modelářů doletalo 5 startů.



Náš spolupracovník Št. Šimola zachytil na snímku E. Ondráčka, jenž obsadil druhé místo v rádiem řízených větroních (výroba) a start ridlem českého větronu T. Kovela, který byl čtvrtý.

V POLSKU, v Ustrzykach Dolnych byla uspořádána ve dnech 23.–24. dubna soutěž svahových větronů, v níž startovalo 38 závodníků z 9 aeroklubů. Novinkou soutěže, která se v Polsku láta po několik let, byly modely řízené rádiem, kde zvítězil K. Ginalski.

Sám iniciátor dobré připravené soutěže, reprezentant A. Šimerda, přišel po třetím startu o oba modely. Podíkování zaslouží JZD Kosíky u Chlumce n. C., které ochotně a zdarma zapůjčilo jako letecký ostět pole.

VÝSLEDKY: 1. Horák, K. Zelenovice 768; 2. Houšek, Ostrava 739; 3. Matz, K. Zelenovice 654; 4. Koutry, Brno 632; 5. Frýšan, K. Zelenovice 592; 6. Heger, Hradec Kr. 589; 7. Paterka, K. Zelenovice 527; 8. Čáslav, K. Zelenovice 502; 9. Urban, Ústí n. L. 463; 10. Dvořák, K. Zelenovice 448 et. Hodnoceno 28 soutěžících.

DRUŽSTVA: 1. Středočeský kraj 2014; 2. Východočeský kraj 1456; 3. Slezský kraj 1046 bodů.

L VĚŘEJNOU SOUTĚŽ U-MODELŮ

uspořádal v neděli 15. května okresní modelářský klub při Chemičce v Ústí n. L. Startovalo v ní 19 modelářů z okresu Děčín, Teplice a Ústí n. L. před četnými diváky.

VÝSLEDKY – MAKETY: 1. Linhart, Teplice 700; 2. Horníček, Ústí n. L. 675; 3. Kosinka, Děčín 590 bodů. **AKROBATE:** 1. Novotný, Ústí n. L. 413; 2. Kosinka, Děčín 186. **COMBAT:** Klíka, Ústí n. L. **JUNIORI:** 1. Businský; 2. Horký; 3. Rabinák – všechni Ústí n. L. (Př.)

2. SOUTĚŽ NEJMLADŠÍCH

(ol) Ani tradičně dobrá organizace a propagace, kterou věnuval národní podporu svazoviny a prázdní modeláři „2. soutěží nejmladších modelářů“, nezmohly nic proti nepřízní podání. Silný místní vítr až 15 m/s, zima a děti přesto mladé naděje neodradily a tak v neděli 24. dubna soutěžilo



v Letňanech 42 modelářů se ihobními kluzáky. Zvítězil 13letý Z. Polívka z Prahy 15, který stromy střídal vzdáleností 111,8m. Druhý byl J. Vadaš z Prahy 13 (88,5 m), třetí P. Bahenský z Prahy 13 (80,5 m).

Kategorie větroní A-1 se letala až příští sobotu 30. dubna. Za lepšího počasí zvítězil z 31 startujících A. Vlček z Prahy 14 výkonem 187 et. Druhý byl J. Paster, Praha 10 – 157 et., třetí L. Soldán, Praha 1 – 139 et. Výsledky jsou součty tří letů.

RÁDIEM ŘÍZENÉ MODELY V CHEBU

(js) Letošní III. ročník velejné soutěže rádiem řízených modelů v Chebu, uspořádaný v neděli 15. května, měl proti loňsku celkově slabší úroveň. Důvodů bylo několik. OV Svazarmu Cheb poslal opozděnou podmínky, KV je včas modelářům nepředaly a konečně i velká vzdálenost pro modeláře z Moravy a Slovenska měla vliv na účast. Ačkoli počasí bylo přiznivé – jasno až oblačno, větr 6–8 m/s – výkony byly jen průměrné. Potvrdoš se, že nestájí jen model jakž takž rádiem ovládat, ale je nutno předem důkladně cvičit sestavu. Naprostý nedostatek vicepovelových aparatů se projevil v tom, že tato kategorie letos vůbec nebyla obsazena.

V JEDNOPOVELOVÝCH VĚTRNÍCH zvítězil z 9 členůstek Michalovič z KA Praha s 379 body před Horanem, KA Praha (344 b.) a přeborníkem republiky Stefanem, Východočeský KA (316 b.). Nejvíce zkušenosí letáni prokázali optér Štefan, jenž nezvítězil proto, že mu v jednom ze dvou startů vysadilo rádio.

V JEDNOPOVELOVÝCH MOTOROVÝCH MODELECH zvítězil přeborník republiky inž. Hajíč z KA Praha, jenž získal 795 bodů. Druhý byl jen s jediným hodnoceným letem Michalovič z Prahy (362 b.) před Schmidtmayerem ze Středočeského KA (290 b.).

V rádirových aparaturách ani v modelech nebyly zásadních novinek.

Další den, v pondělí 16. května, se konalo v Chebu první soutěž s vicepovelovými motorovými modely, jako příprava na letošní mistrovství světa ve Švýcarsku. Své modely tu předvedli souzruži Hajíč, Havlín a Michalovič.

JAK JE ÚROVEŇ SAMOKŘIDEL?

(s) Několik čtenářů se nás ptalo, jaké jsou nejlepší výkony a rekordy samokřidel.

Pokud jde o rekordy, nelze odpovědět, protože mezinárodní organizace FAI samokřida jako zvláštní kategorii nebo třídu v posledních letech neuznává a pokud se podaří se samokřidlem rekordní výkon, potvrzuje se jako výkon normálního modelu (tj. s ocasními plachami) v příslušné třídě. Stejně hledíci má Aeroklub RČS, pokud jde o čs. národní rekordy. V některých jiných zemích se si však evidují národní rekordy samokřidel, buďžel však o nich nemí přehled.

Po řadu let se koná v Terletu v Holandsku mezinárodní soutěž samokřidel (její výsledky jsou v LM několikrát zaznamenáni), která má vlastní charakter neoficiálního mistrovství Evropy a její výsledky tedy poskytují představu o úrovni v současné době. V této soutěži se léta pět startů a hodnoty se součet. Modely musí odpovídat stavebním podmínkám FAI pro klasické kategorie. Nejlepší výsledky z posledních dvou ročníků:

1958 – **VĚTRONE:** 1. Zwilling, NSR 665; 2. Waldhäuser, NSR 626; 3. Osborne, Holandsko 476 et. – **NA GUMU:** 1. Schubert, NSR 605; 2. Scheysold, Holandsko 429; 3. Marshall, Anglie 385 et. – **MOTOROVÉ:** 1. Klinger, NSR 350; 2. Hedges, Anglie 223; 3. Vassenaer, Holandsko 213 et.

1959 (soutěž pořádaná v NSR) – **VĚTRONE:** 1. Zwilling, NSR 600; 2. Lutz, Holandsko 417; 3. Müller, NSR 390 et. – **NA GUMU:** 1. Schubert, NSR 244 et. – **MOTOROVÉ:** 1. Klinger, NSR 538 et.

Letecký výměnou pozornost samokřidlu v Polsku, kde redakce časopisu **MODELARZ** vypisala soutěž jen pro tento druh modelů. O jejich výsledcích napišeme.

DRÁHA OPRAVDU BEZPRAŠNÁ

O prostějovských modelářích je slyšet v poslední době jen ohlasy. Jsou nejen dobrými sportovci, ale i organizátory a propagátory, zkrátka správními stavaři. O jejich příkladném poměru k práci a sportu však je výběrového bezprávní dráhy pro upomínky modely. Mnohá budou jistě začínat, jak ji staví.

Jako hlavního materiálu použili okujo, následkých olejem, které získali z kalcitického nádráží v Hanáckých lesích v Prostějově. Těch spotřebovali na 10 cm tloušťku vrstvy kolem 20 000 kg. Po důkladném uvažování zpracovali povrch barevným popraskem pláště. Za to pak vypadala dráha jako z asfaltu. Jelikož povrch nevysahuje vodu, má dráha sklon 2° a hráze. I když spodní vrstva zahrnuje vegetaci, udržuje modeláři přesně okolo dráhy čisté (parkový trávník). Je pochopitelné, že i dráha se musí pravidelně udržovat.

Co hledíte „upoutaný“ modeláři, nezáleží by za to, postavit si takovou dráhu i u vás? Způsobu a materiálu se najde jistě více. Jde a to, aby se našel také elán a pracovit ruce. Tak jako v Prostějově.



Bude vás zajímat . . .

• (la) Modeláři v Německu mají po lete v oblibě letání se značejšími výkony. Užil si řízení a prodloužení letu na svahu vedlo již před více než dvaceti lety k vynalezení kompasového řízení a po druhé světové válce pak k jednoduchému řízení modelů (viz podrobně v LM 2/1957).

V současné době jsou značkové výkony v Německu, Švýcarsku, Rakousku a jinde většinou řízeny rádiem. Výkony jsou pozoruhodně dobré - při převýšení pouhých 10 m (tj. malý kopeček) se po hybuji průměrně časy kolem 20 minut.

• (rub) V tradiční francouzské zimní soutěži malých modelů s gumovým pohonem (Coupe d'Hiver), uspořádané letos poslední únorovou neděli, zvítězil Corbin časem 345 vt. (120; 120 a 105 vt.), před Beissacem s 301 vt. a Jossinem s 299 vt.

• (bbk) Italští modeláři M. Tagliorid postavili neuvěřitelný akrobatický model. Je čtyřmotorový, dvoutrupý, o rozpětí 2250 mm a váze 5 kg. Pohon obstarávají dva motory „Super-Tigre“ po 4,85 ccm a dva motory „ED“ po 2,46 ccm.

• (bbk) Letošní celostátní soutěž polských leteckých modelářů bude již pětadvacátá. První se uskuteční roku 1926 ve Varšavě. Zúčastnilo se ji tehdy 34 modelářů s 98 leteckými modely a 56 maketami. První poválečná CMS (v poradí jedenáctá) byla uspořádána r. 1946, rovněž ve Varšavě.

• (rub) Prvý polský národní rekord s rádiem řízeným modelům vytvořil F. Wielgozorski, jehož motorový model letal 22 min.

• (bbk) Polští modeláři L. Zielinski postavili maketu známého polského větronu „Jaskółka“, řízenou rádiem.

• (ma-ach) Známé americké firmy, vyrábějící západní výrobky zn. „Champion“ a „AC“, přestaly vyrábět modelářské fiktívny modely. Obě firmy na zakonci vyrábily menší skladovou zálohu pro modeláře, kteří ještě používali motorů s fiktivním zapalováním.

• (am-ach) V 13. mistrovství Austrálie, uspořádaném v Goulburnu ve dnech 27. 12. 59 – 3. 1. 60, startovalo 135 modelářů, z nichž mnozí vzdáli přes 5000 km dležoucí cestu. Soutěžilo se celkem ve 24 kategoriích. Pro porovnání uvidíme výkony vítězů v kategoriích, jež se této i u nás. Větron A-2: Tucker 529; Wakefield: Boughton 617; volně motorové: Green 811; otevřená kat. větronů FAI: O'Reilly 788; hrazení kluzák: Beckett 191,2 vt. Rychlostní U-modely s motorem 2,5 ccm: Franan a Rice 169 km/h. Team-racing: Thompson a Mayers: 5'37".

• (ba) Oleg Gajevskij, známý sovětský odborník na leteckomodelářské motory, vydal novou knihu pod názvem „Avia-modellne dvigateli“.

• (sch) Sovětský časopis Krylja rodiny osklak v č. 3/60 popisuje model „Raketa 5“, konstrukce mistra sportu V. Hájka, zaměřené především na podrobný výklad funkce zařízení pro automatickou změnu úhlu nastavení vodorovné ocasní plochy.



Poznáváme leteckou techniku



CVIČNÉ LETADLO »RG-6«

Sportovní letci lidového Rumunska jsou sdruženi v organizaci Asociație Voluntară Pentru Sprânjarea Aparării Patriei (AVSAP), která je obdobou našeho Svazu.

K výcviku a sportovnímu letání používají většinou letadlo zahraničního původu, avšak v poslední době na rumunských letečích přibývá těž letařské domácí konstrukce i výroby. Rumunští sportovci znají velmi dobré naše letadla C-104, C-106 a Z-22 „Junák“, která tvoufí stále ještě základ jejich leteckého parku. Vedle nich se objevily sériové typy IAR-811 a IAR 813, konstrukce závodu Industria Aerostatică Română v Brașově. Obě jsou dvousedadlové stroje se sedadly vedle sebe a oba používají československé motory „Minor 6-III“ o 160 koních. Vedle nich postavil IAR i prototyp všeobecného letadla IAR 817 a dvoumotorového aerotaxi IAR 814.



Přední palubní prostor letadla Rg-6

V zimě 1956/57 přibylo k této domácímu rumunským konstruktérem nové letadlo, jímž se k práci v oboru motorového leteckého přihlásil závod I. F. I. L. v Reghinu. Jeho konstruktér inž. Novičen vypracoval jíž několik zajímavých bezmotorových letadel a nový typ Rg-6, o němž mluvíme, je jeho první motorovým letadlem.

Hlavním okolím typu Rg-6, jehož sériová stavba se v současné době připravuje, je elementární vyučování pilotů na velmi hospodárné základně, dalek základní výcvik v akrobaci, a konečně sportovní turistické lety.

TECHNICKÝ POPIS

Rg-6 je celodřevěný samonosný dolnoplošník jednoplošník, jednomotorový, s pevným podvozkem.

Trup je proveden jako klasická celodřevěná skříň s jednoduchými přehradami, podélníky a překližkovým potahem. Z trupu vybíhá krátký centroplošník, na němž jsou uchyceny jednak vnější části křídla, jednak podvozek. Kabina je určena pro pilotu a žáka a instruktora, kteří sedí za sebou. Každý z nich má nad sebou kryt z plátek v ocelovém trubkovém rámě, odklápnutý napravo. V obou kabincích je uprostřed řízení s potřebnými přístroji pro základní výcvik.

Křídlo je třídílné a tvoří je centroplošník a dvě vnější části. Centroplošník má dva nosníky, vnější části po jednom hlavním skříňovém a jednom pomocném nosníku. Celé křídlo je potušeno překližkou.

Ocasní plochy jsou jednoduché. Jejich konstrukce odpovídá křídlu, jen kormidla mají plátený potah. Směrovka je samostatná, bez využití.

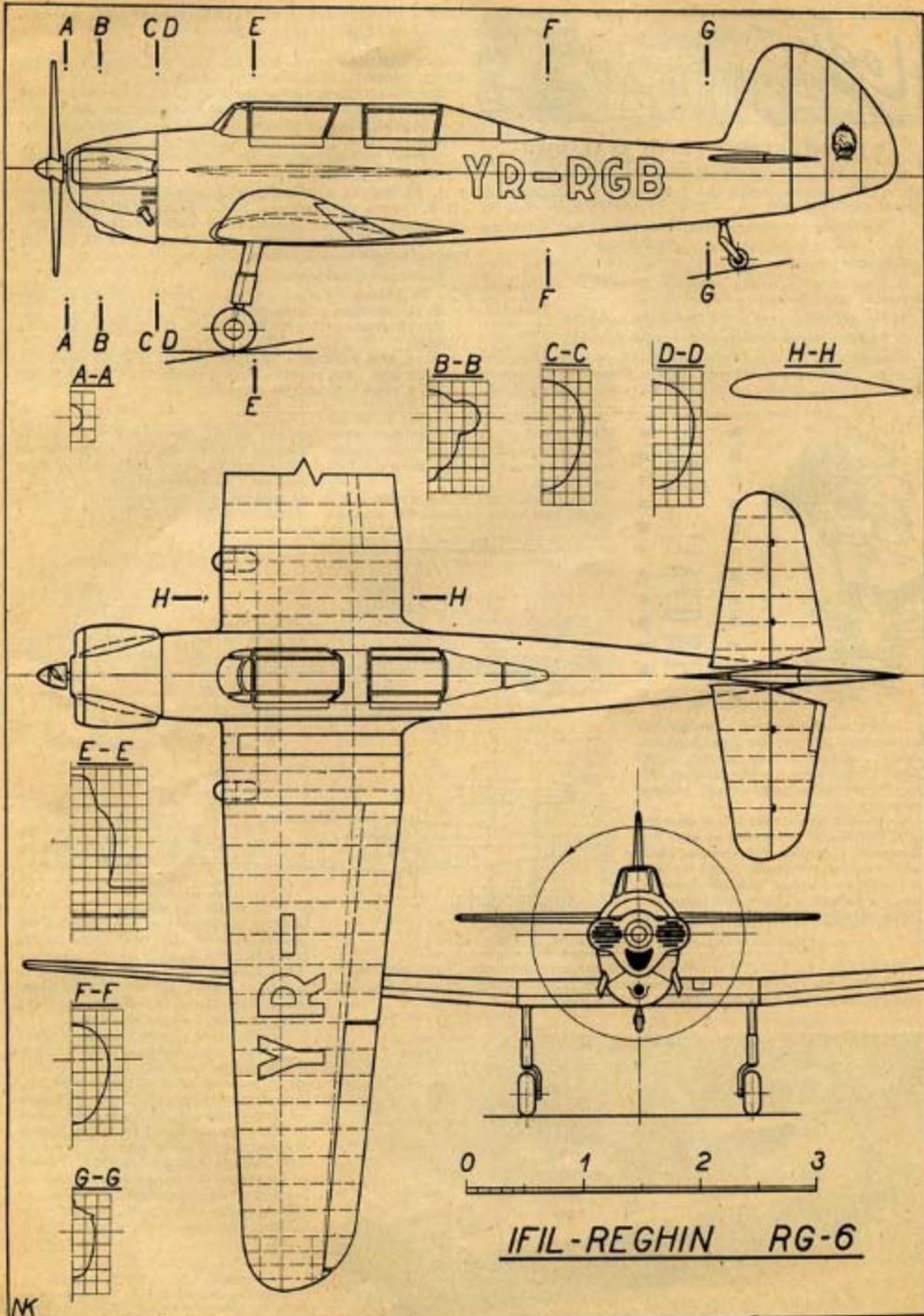
Přistávací zařízení se skládá z pevného dvoukolového podvozku a ostruhy. Hlavní podvozkové nohy jsou jednoduché, samostatné, profilované s olejopneumatickými tlumiči. Ostružové kolo je volně otocné o 360°, za letu se však pneumaticky střídí do polohy ve směru osy trupu.

Motorová skupina. Motor prototypu je plochý čtyřválec československé výroby, zn. Praha D. Má cestovní výkonost 56 k, startovní už 75 k. Poháně dřevěnou dvoustítou vrtuli s pevnými listy. Palivo je nesené v centroplošníku ve dvou nádržích o celkovém obsahu 70 litrů, další nádrž pro 9 l rezervy je za požárem stěnou.

Barevné schéma. Celé letadlo je naměno světlé zelenou barvou, jen „blesk“ na motorové kapotě a pruh podél trupu jsou žluté. Imatrikulacní znaky YR-RGB jsou černé. Na celém směrovém kormidle je vlnka RPR, se státním znakem uprostřed.

Technická data Rg-6: Rozpětí 10,5 m, délka 7,4 m, výška 2,62 m, nosná plocha 14,5 m², prázdná váha 430 kg, vlevo 660 kg, plnohodnotné zatížení 45,6 kg/m², největší rychlosť 180 km/h, cestovní 143 km/h, přesílávání 55 až 60 km/h, nejvyšší připustná rychlosť ve střemhlavém letu 275 km/h, dostup 3200 m, výtrvalost 4 h. 37 min., s rezervou paliva a 5 hodin do úplného vyčerpání pohonných hmot.

POZNÁMKA: Plánec není kreslen v měřítku, pro zvětšení je vlasti připojeno poměrové měřítko v pravém spodním rohu. Před zpracováním tohoto plánu si pročtěte článek Vladimíra Procházky „Jak stavět nelétající makety“ v LM 11/1957, kde naleznete poučení, jak s takovým měřítkem pracovat. Václav NĚMEČEK



NK

Lodní MODELÁŘ

Z LODNÍ SKUPINY PŘI ÚV SVAZARMU

Na schůzi skupiny lodních modelářů při sekci brněnského vedení ÚV Svazarmu, konané dne 3. května, bylo rozhodnuto, že letní celostátní soutěž (24. — 25. 9.) se pojede v těchto třídách:

I. Rychlostní modely s lod. šroubem i let. vrtulemi do 2,5cm; od 2,51 do 5,0 cm; od 5,1 do 10,0 cm

2. Plachetnice třídy „J“, „X“, „M“ a „10“

3. Elektry — tj. modely poháněné libovolným elektrickým motorem, nikoli makety

4. Makety skutečných lodí s libovolným pohensem

5. Rádiem řízené modely s libovolným pohensem.

Tentokrát ještě nebyly stanoveny limity. Celostátní soutěže se může účastnit každý, věk není omezen. Členství ve Svazaru není podmínkou, je však nutné přihlášku podat pouze prostřed-

nictvím krajských instruktorů (viz adresy v LM 5/60), a to nejpozději do 12. září t. r. na adresu: Pplk. J. Gazdík, Opletalova 29, Praha 3.

Dále byly určeny tech. komisaři, kteří jako zástupci skupiny budou delegováni na jednotlivé letošní soutěže.

Byl předán výkres plachetnice třídy „M“, který po vytiskení aži koncem června bude rozesílán na KV Svazarmu. Totož platí o výkresu klužáku s leteckou vrtulí pro junioře, který otištujeme změněny.

Nakonec byla rozlosována liga. Rychlostní modely pojedou ve dvou kolech:

I. 22. května v Mnichovicích pojede Brandýs : Turnov; II. 5. června v Brandýse — Praha : Brandýs; III. 19. června v Turnově — Praha : Turnov; IV. 4. září v Praze — Brandýs : Turnov; V. 18. září v Kolíně — Brandýs : Turnov a VI. 24. září při celostátní soutěži — Praha : Turnov.

Plachetnice pojedou v jednom kole:

I. 29. května v Kolíně — Kvasiny : Brandýs a Kolín I : Praha

II. 31. července v Rýmařově — Brandýs : Praha

III. 14. srpna v Hradci Kr. — Kolín II : Kvasiny a Kolín I : Brandýs

IV. 4. září v Praze — Kvasiny : Kolín I, a Praha : Kolín II

V. 25. září — cel. soutěž — Kolín I : Kolín II a Praha : Kvasiny

VI. 9. října v Brandýse — Brandýs : Kolín II.



FILMOVALI JSME

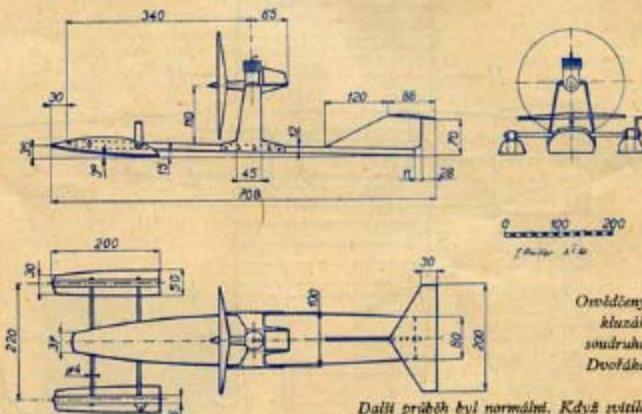
Telefon nevinnězavonil a medový hlas mi oznamil: „Dó pětí dní sešen lodní modeláře — někdo se bude natáčet krátký film!“ Ostat a konec — někdy začátkem dubna. Potom dopisy, „rozžhavení“ telefony, tegramy...

V sobotu 9. dubna ráno bylo v Brandýs e. n. L. slunečno. Nejdříve přišli na místo činné domorodci s četným plážovníkem, kterého se zde nazývá roli diváků. Potom se přišli první modeláři od nedaleké televizní teprvy a nakonec přijela velká bedna, pod kterou byl skútr. Když jsem bednu zvedl

objevil se pod ní „Lojza z Turnova“ se stranou ráfů od potyče s dopravními orgány, kterým se rozuměl bedny v poměru k Lojzovi nezádaj.

Pak přijely vozy, z nich vylezli lidé a začali ihned svítit překvapeným divákům

zrcadlo do očí, kamery manži si lehali břichem do studené vody, aby se připravili na nejlepší zábavy, místní dobrovolníci se obléčeli v závěr s maskarem tak, že a někdy plavalo po vodě jen čepice a tak jsem konečně pochopil, že přijeli FILMARI.

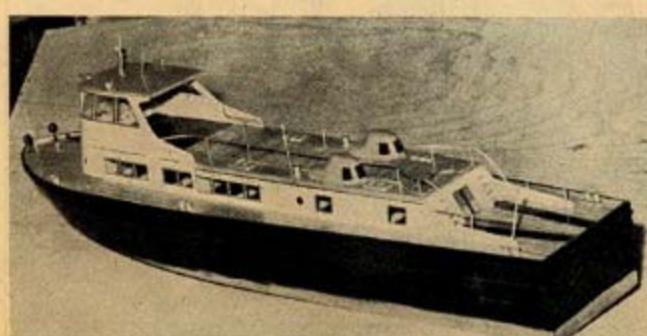


Osvědčený
klužák
soudruhu
Dvořák

Další přiběh byl normálně. Když se žádalo sluníčko, tak soukal eltr; když nežádal, tak zase bylo pod mrakem; když se žádalo sluníčko a byl klid, tak nechtěl nasadit motory a když konečně mísnil sluníčko, byl klid a „rychlici“ jezdili, tak zase filmáři pravděpodobně na druhé straně rybníka až se rozevřel vítr, aby natočili alejovou plachetnici.

Jednalo prostě všechno! Motorové čluny upoutané i vodní, elektry, plachetnice, makety i rádiem řízené lodě. Soudruh Dvořák ze St. Boleslav předvedl nový klužák s leteckou vrtulí (připojenou silnici), který start co start jezdil přes 80 km/h. Kameraman se během dne naučil ovládat rádiem řízenou lodí ipeč néž její pravý majitel. Učast byla vždy než na loňských soutěžích. Filmáři mohutně natáčeli a co z toho doházeli udělat, to uvidíte v krátkém filmu, nazvaném „Co nás zajímá“, jenž poběží s celoevropským filmem „Prátele na moři“ v malých kinech.

Jiří BAITLER



Bude vás zajímat . . .

• (ba) Americká firma, která vyráběla známé vrtule zn. Tornado, zastavila výrobu, protože nemá dřevo v potřebné kvalitě a množství. Tyto vrtule se totiž nevyrábějí běžnými dřevoobrábcími postupy, nýbrž lisováním, jež klade na dřevěný materiál obzvláštní nároky.

• (bb) Letos v březnu byla v Rumunsku uspořádána mezinárodní modelářská výstava, které se zúčastnili i madarskí modeláři.

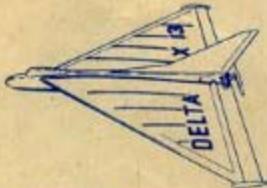
• (bb) Madarský časopis Modellezés konstituuje s politováním, že rekord Němce Riekeho, ustanovený loni na evropském mistrovství pokojových modelů v Debrecíně (čas 22'05"), nebyl uznán jako národní rekord NSR. Jako odůvodnění bylo uvedeno, že rekord byl oznámen dva dny po předepsaném termínu (!).

• (aa) Družstvo juniorů aeroklubu Skopje v Polsku bude na letošním jubilejním 25. mistrovství Polska startovat s továrními motorovými modely typu „Mars“. Zmíněný aeroklub si právem tyčídal prostejdenném redakce LM stavění plány tohoto čs. modelu, konstrukce J. Bílkho.

NÁMĚTY

pro konstruktéry

• Vyráběc modelářských stavebnic „WiK-Modell Kit“ v NSR vyrábí stavebnici Delta X-12. Je to volně létající model pro motory obsahem 0,5 až 0,8 ccm. Má rozpětí 650 mm, délku 640 mm a plochu 18,2 dm².



Použitý profil je souměrný, 25 mm široká odstoková hrana je vychýlena vzhůru asi o 7°. Na konci trupu je vodorovně uložen motor s tlakovou vrtulí. Motorový let je při stabilní, a ro jak v levých, tak v pravých kruzích, klouzání ploché a pomale.

(ma-sch)

• Francouzský modelář R. Bardou vyzkoušel kombinovanou stavbu upoutaných modelů pro akrobaci a combat ze skelných laminátů a baly. Ze skelných laminátů zhotovuje skopečinový trup (podobně jako nás Klemm - viz LM 5/60) a dírou nábožnou hrancu křídla tvaru U. Laminátová nábožná hrana je tak tuhá, že odpadá jakýkoli další nosník, takže křídlo se skládá dle jen z balsového žebra a balsové odstokové hrany. (am-sch)

Hledáme původní
příspěvky z oboru
automodelářství!



Kola a pneumatiky automobilových modelů

(Dokončení z LM 5/60)

Za sovětské knihy MODELY ZÁVODNÍCH AUTOMOBILŮ volně zpracoval Z. Minář

Druhou operaci je ukládání surové gumy do lisovací formy. Především dřívina lisovací formy a vnitřní kroužek namáhá libovolným směrem olejem (valcovým transformačním) nebo vteřinovým. Nejdříji kroužek, aby byla měkká, vymístěn přeshraničním tlakem 150 kg/cm², vložen dovnitř rourkového mazacího mydla. Jakámkoli mydlo může využít a vyladit, nezáleží do formy surovou gumu, načež na dlnou pásy. Vkládání je do obou polovin lisovací formy tak, aby byla vynášena dřívina formy co možno nejdříve. Lépe je vkládat předtřídy pásky surové gumeny, neboť se v každému sloupku a článu přilíží. Gumy vkládáme tak, aby objem stál s mřížem přeshraničního lisovací formy. Mezi obě naplněná poloviny vložíme vnitřní kroužek a do středového otvoru surovou gumu. Po vložení polovin lisovací formy stáleme počet mydlových sloupků k sobě. Jedenkum se formě jedou nejdříve a méně přetřídy, nežne formě ugnět stále.

Třetí operaci je předělání ohřev. Provádí se proto, aby se gumu rozteza, naplnila většími dříviny lisovací formy, a aby výronky z přetřídy bylo možno z formy odstranit. Předělání se na teplotu 110°C, blízkou k maximu exploze silny, kdy začíná vulkanizace. Forma předělána po dobu 20–30 minut získá pevné stáleho svršníkem. Průstřik gumy při této výteče a obě poloviny formy dosudou řízky.

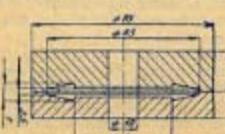
Ctvrtou operaci je vulkanizace. Lisovací forma zahřívána na teplotu 147–150 °C po dobu 45–60 minut. Po výrobě kol o větším průměru (80–90 mm) může být vulkanizace prodloužena až do 1,5 hodiny.

Potom povolíme stahovací svršník a lehkými údery jej vystřinejme ze středového otvoru. Lisovací forma oddělíme pomocí kroužkovou kroužkou z hřbetu do výbrany a páčky. Vnitřní kroužek a žárovky jsou vloženy do výbrany, doležitou pozici ještě nevyplňujeme. Příslušné formy, tedy proces vulkanizace je několik provádět v sušáku, opatřeném termometrem a termostolem, kdežto regulovat stupně. Je možno také použít liné pásky nebo solárium, iako mafrové pásky s recesem, plnou početí trosek a sloužící apod. Piska musí být vybavena tepločarem, aby mohly mít sledovat tlak a teplotu.

Byl-li ohřev správný, bude gumová obruba elastická, pevná a bude mít žluté lesky povrchu. Jestliže obrubu při vymáhání z formy nezachovává tvář a lepu se na něj vložené kroužky, neboť deformační až nebo pro krátkou vulkanizaci došlo k výrobeně poněkud, je nutné nařídit výrobu nové formy. Po vymáhání se vloží výbrana do výbrany, pořídíme jiště výbranou výšku výbrany a vložíme do výbrany, je nutné nařídit výrobu nové gumy o měřítku minimálně 1 mm a při vkládání do lisovací formy je posypat deštník rozmálenou sůrou. Minovat silný úříz výbrany. Poté vložíme-li naopak měkkou gumu, je nutné dokladně vymáhat lisovací formu měřítkem olejem určitým sálit olej do formy, zaplnit surovou gumou. Proces vulkanizace se při tom zároveň prodělává. Větší přídavek než 10% mineralního oleje se však neodporuje.

Obruba pro všechna kola zhotovujeme rovněž z jedné hrany v kruhových formách, a to stejným technologickým způsobem, jako obruba kroužků kola. Po výrobení vložíme zavulkánisencem do nich tuhý kroužek-jádro, zhotovené z tvrdého kanáku (umata) nebo fibrury.

Obr. 4.



Lisovací forma pro taková kola (obr. 4) nemá vnitřní kroužek, který vytváří dutinu gumové obruby.

č. Místo něho vkládáme předem zhotovený kroužek mezi obě poloviny formy, vylepšenou surovou gumou. Do vnitřního kroužku narazíme předem 6 ořízů, aby bylo zákotveno gumu. Tři z těchto ořízů jsou zároveň přechodnicemi stahovacích trouby.

Jde předem namáhané lepidlem „Leikon“ a vysušené v sušáku po dobu 5–10 minut při teplotě 50–60 °C. Potom jde vložit do formy. Lepidlo „Leikon“ napomáhá k lepení jádra a gumy. Před použitím je nutné „Leikon“ dlehlátkou přemíchat, aby se dleloce promíchat s dističerem.

PREVODNÍ TABULKA GUM

Typ gumy SSSR	Typ gumy ČSR
VIAIM 106	7676-Matador 3166-Náčod V-106-G Hradec Králové
2961	3166-Náčod R-713-Matador
2667	3125-Náčod 2967-G-Hradec Králové R-711-Matador
2671	3116-Náčod 2671-G-Hradec Králové R-711-Matador
Lepidlo „Leikon“	„Desmodor“ – dvouvrstvý a NDR
Překlad z knihy:	Legenda:
Modely závodních automobilů	Matador n. p. Bratislava
autori: Paschis, Klementovič, Rubena n. p., Náčod	Gomorov n. p. Hradec Králové
Suchomov	

Vydal DOSSAF-Moskva, r. 1959



STRUČNÉ Z AUTOMODELÁŘSTVÍ

• (z) Letos v srpnu se bude konat v Kotonie v Polsku premi mistrovství Polska pro automobilové modely, a to podle podmínek mezinárodní organizace FEMA. V přípravách budou využívány podmínky pro utavení přesvých polských národních rekordů.

• (aa) V soutěži na nové modely automobilů, využívající v kruhových formách, a s nějakým zvýšeným výkonem, bylo obnovené i soutěž. Po výsízení výsledků zavulkánisencem do nich tuhý kroužek-jádro, zhotovené z tvrdého kanáku (umata) nebo fibrury.

• (ab) Známí madarskí modeláři G. Koton a G. Krizsina vytvořili nové národní rychlostní rekordy s modely automobilů. Kotonov model s motorem G 24 „Super-Tigre“ o obvahu 10 cm dosáhl rychlosti 148,8 km/h a Krizsino model s motorem o obvahu 1,5 cm jezdil rychlosťí 115,3 km/h.

Z PLZNĚ NA STRAHOV

• V TŘEMOŠNÉ MODELÁŘI MEZI NEJLEPŠÍMI • TÉMĚR 9000 DIVÁKŮ TLESKALO NAŠI SKLADBU

(kF) U2 „spartakiádně“ vyzdobené nádrží v Třemošně u Plzně napovídalo, že se obyvatelé města dobre připravili na okresní velejí vystoupení v neděli 22. května. A nejen město, ale i okolo žilo tímto významným dnem. Jíž v dopolednech hodinách přivážely vlaky, autobusy i nákladní automobily cvičence i návštěvníky. Sešlo se téměř 6500 cvičenců a 9000 diváků!

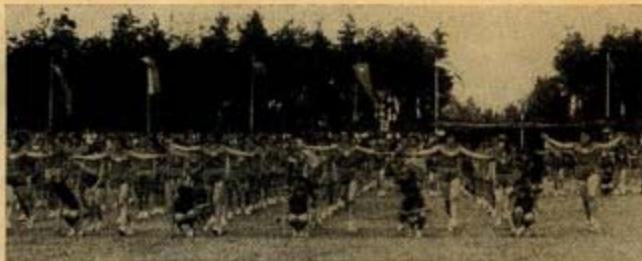
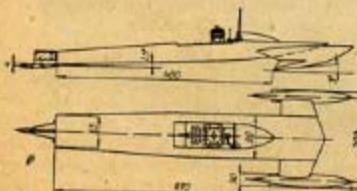


Zleva: V. Chleborád, F. Čvrtečka a A. Popovský

A přijeli také svazarmovci – celkem 400 chlapců a děvčat – aby předvedli divákům působivou skladbu „Svazarmovci připraveni“. Je to národná skladba, vyžadující plné soustředění, přesnou sevřenosť a kázeň celého kolektivu. Mezi členy naší branné organizace byli také modeláři z Plzně. Spartakiádní trojlistek, s nímž jsme se blíže seznámili, byli skromní a ne-nadpadní chlapci, z nichž každý slovo abyheverem talhal. Jenom ale zpočátku. Byli to učni z odborného učiliště Píseckých

SOVĚTSKÝ REKORDMAN

(k) Jak vše LIM 3/60, vítězem ve třídě rychlostních modelů s motorem 2,5 cm na losisku všechnou svou čestí se stal mistr sportu V. Romalov z Lenigradu, a to rychlosťí 69,20 km/h. Na připojeném výkresu je výtvarný model, s kterým Romalov později vytvořil jedl. národní rekord rychlosťí 73,38 km/h. Prv rekordního pokusu byl člen pohonného motoru MK 12 o obvodu 2,5 cm a lodním troubovém ♂ 40 mm o stoupání 18 mm. Po- hmotnost váha článku 720 g.



Vystoupení svazarmovců, často odměňované potleskem diváků

pivovarů, členové modelářského kroužku a všechni funkcionáři základní organizace Svazarmu v učilišti. Vladimír Chleborád, Antonín Popovský a František Čvrtečka. V Třemošně vystupovali jako vlajkonoši při slavnostním nastupu všech složek a pak jako cvičenci. Dva z nich, Toník Popovský a Vlada Chleborád, mají již spartakiádní křest na sebe. Při I. CS cvičili oba v žákovské skladbě s krychlemi. Letos pak nechyběly mnoho, aby se dostali s ostatními modeláři z učiliště do skladby s míšky. Protože však bylo třeba doplnit počty cvičenců Svazarmu, rádi se přihlásili, i když již předtím začali navicovat s míšky. S chutí se postílali od počátku do nové svazarmovské skladby. A dnes shodně potvrdili, že svazarmovské vystoupení je přece jen lepší. Vedení učiliště se o cvičence opravidlo dobré postaralo. Všem zaplatilo spartakiádní úboru a bude jím hradiť i cestu do Prahy. Tak docela zadarmo to však nebylo. Protože v učilišti jsou téměř všichni žáci členy Svazarmu, můžeme

doma pěkného Bojara a teď staví upoutaný model Tatry. František Čvrtečka se „vrhl“ v posledních měsících na lodní modely. Dokončil stavbu stříhačko člunu BS 46 a elektrickým pohonem a pracuje také na modelu Aurory. Chlébí s ní jít do STM, ale pro nedostatek času ve spartakiádním období ji nedokončil.

To vše nám chlapci vyprávěli těsně před nastupem cvičenců Svazarmu na plochu stadionu. Letos opět se měli představit veřejnosti. Stovky hodin nácviku, upřesňování a sevřívání celku předcházely slavnostnímu odpoledni. Neviděli jsme na nich obavy, jen nedoučovost. Věřili si, jako všechni ostatní. A když pořadatelé odhruhnuli oponu, zakrývající hlavní vchod do stadionu a za zvuků pochodu vešli cvičenci před zraky diváků, byla to čtyřbarevná feka s přesným vyfuzením a s pevným pochodem krokem. Nezklamali. Častý potlesk diváků, zvláště v závěrečné části skladby, to nejlépe potvrdoval. Tam někde vzadu, v tom lese modré, bílé, červené a



Svazarmovci vlajkonoši při slavnostním nastupu všech složek

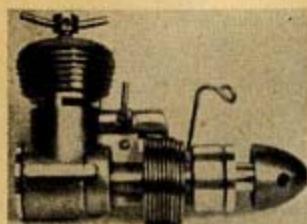
Hci, že základní organizace přispěla asi třetinou nákladů na vybavení cvičenců, neboť k tomu účelu věnovali výtěžek z brigád v závodě a z zemědělství. A je samozřejmé, že svůj podíl na tom mělo i všechn 12 modelářů.

Profily našich modelářů-cvičenců by nebyly úplné, kdybychom se alespoň stručně nezmínil o jejich sportovní činnosti. Vlada dokončuje Saturna a pracuje apoulu a dalšími na překném modelu Aurora. Bude to slušný model – 120 cm dlouhý, poháněný elektromotorkem. Toník, který začal modelářit teprve před rokem, má

žluté barvy, byli i modeláři. I oni byli součástí celku, jednotného a dobré sevřenosného. Obvykle se říká, že konec vlečno napravi. Svazarmovské vystoupení to však nepotřebovalo. Od začátku až do slavnostního odchodu s plochy bylo vše opravidlo dobré. A spolu s tisícem ostatními jsme jim i my při odchodu zatleskali. Zasloužili si to. Není to jejich poslední vystoupení. Do II. CS se představí ještě v Rokyčanech a v Plzni na oblastní spartakiádě. A koncem června – z Plzně na Strahov. Upřímně se na vás, chlapci, těšíme!

NOVÝ MOTOR FIRMY ZEISS

(am - sch) v NDR se sériově vyrábí nový detonační motor „Jena“ o obsahu 1 ccm, vybavený pružinovým spouště-



čem. Motor má nezvyklic uspořádání sání (zřejmě z fotografie), využívající náproru vzduchu. Kanály jsou po cílem obvodu výšce. Klikový hřídel je uložen na dvoj kuličkových ložiskách. Vrtání válce je 10,5 mm, zdív pístu 11,5 mm.

POMÁHÁME SI

KUPON Leteckého modeláře 6/60

Koupit vystříleček a náspev k závadníku, kdežto všechno ještě jde po 15 Kčs. Zapojíte se i do adresy: Dle plánu jako 1. třída. Grandioso, kdežto všechno bude podnikat, NEUVĚŘIJNIME!

POZOR! Platí jen kupony 6/60!

PRODEJE

- 1 Mocessy: Fox 35. Stupeň po závěru na 270; ETA. 29 v závěru „hlavice“, kdežto kružnice, kružnice – na 270; benzínový 22 cm heba i sko „hlavice“ + 5 vrtů na 400 Kčs. Do redakce L.M.
- 2 Domácí seuruh u univers. blavici v 150, roč. deka 400, výška 110 mm, bez motoru za 400 Kčs. Z. Beran, Nadražní 442, Rychnov n. Než. • 3 Uplý ročník 1959 Václav a technika za 45 Kčs. P. Bulín, Zlínova 103, Bakov. • 4 Komplet Ml. Technik 1952, 1953. Václav a technika 1954 a 1957 za 25; 1955 za 25; 1956 za 25. J. Štěpánek, Nejedlá 211, Benešov II. • 5 Nový Vlastivědný časopis „Svoboda“ Start 1. za 100 Kčs. Do redakce L.M. • 6 Světové různobarevné hodiny ze 230; dálkoměr ze 25; převodový gramofon za 210; reproduktory za 25 Kčs. V. Havrl, Třebon 478. • 7 Motory „hlavice“ 2,5; japonský K 15 nezpolní za 350 Kčs; americký K d 8 Torpedo 15, téměř nové za 250; detonační 2,5 Pfeiffer, téměř nové za 200 Kčs. Do redakce L.M. • 8 Model závodního automobilu, motor MVVS 2,5 D za 450 Kčs. J. Riedel, Bakov n. J. 154. • 9 Poškozený NV. 21 za 100 Kčs. Do redakce L.M. • 10 Model auta modelu Hispano-Suiza 28, Sternberk 25. • 11 Plachetnice „Purák“ 10 m² plachetnic, zaschvala, třída „B“ za 4500 Kčs. J. Hellík, Štěpánov. • 11 Klarinet B, dobrý stav, cca dle dobohy. V. Hásek, Moravská 365, N. Město na Moravě. • 12 Leporelo Glintus; motor AMA 2,5 cm nový, značkovitý se stříbrný přepouštěcím kámeny za 190; pipa nový AMA za 15 Kčs. R. Mil, Pařížská 52, Jablonec n. N. • 13 Temné nové motor V-12 cm nový 150 Kčs. K. Kindl, U Dubu 64, Praha-Bubeneč. • 14 Motor V-12 cm nový 1955-59 za 200 Kčs, nový výrobou za motor 2,5 a 5 cm (doplnění). Z. Sláška, Petřvald ve Slezsku 884. • 15 Dva Hvězdy 2,5 cm za 180 Kčs. V. Matějková, Balantovice F/21, Hodonín. • 16 Motor Star 1,8 cm včetně vachových + vrení + kužel za 130 Kčs. P. Chvátil, Leuchsen 84, pg. Náměstí na Haničce. • 17 Motor Igo-ksar 0,3 cm se zhušťovacími 220 Kčs. Dobré běží invertér. M. Dvorský, Vážnová 8, Ostrava-Zábřeh. • 18 Nový závodní motor MVVS 5,6 losteny + vrtání + pásový za 350 Kčs. J. Grit, Komenského 27, Hlinsko. • 19 Kámeny pro 100 Kčs. V. Šimáček, Šternberk 5521, Kladno. • 20 Motor Zeiss Aktivist 2,5 cm za 180 Kčs. V. Tomáš, Kozumín 22. • 21 Různé upoutané modely – levně. J. Bartoňák, Humpolecká 26, Praha XIV. • 22 Křídla vlasti roč. 1956-57, výška k 55; nevinná 1958-59 k 40; Václav a technika 1956, výška za 55 Kčs. K. Vávra, Merhautova 13, Brno. • 23 Motory: Igo-ksar 6,3 cm „hlavice“ 200; Vitanav 5 cm za 230; Vitanav 2,5 cm za

DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ SAMOSTATNÉ

(a) Léno v květnu vydalo v Anglii první číslo dleho obhlasovaného časopisu „Radio Control Models & Electronics“ (Rádiem řízené modely a elektronika). Jak si lze nazvat, časopis je zaměřen na rychle se rozvíjející obor – rádiem řízené modely mezinárodních druhů. Časopis je vydáván nakladatelstvím „Model Aeronautical Press Ltd.“, čili tim, které vydává známý časopis „Aeromodeler“ a „Model Maker“. Redakteřem časopisu je pos. D. J. Landau-Dickson, T. H. Ives a C. S. Rushbrooke – vesmírné modelářství změnilo jméno (pokudživo po mnoha měsících) a změnilo místnost při MS 1957 v M. Belvedere.

Pro představu o obsahu prvního čísla uvedeme následující záhlaví knihy: Universální výrobek Mi-Quo. Praktické zdroje struktur a testy servosystému Cobb Micro a Groupover Belegmeier. Jak použít naše počítače pravík: Je všechno v čísle a lze je použít pro počítání s Ohmovým zákonem, pro násobení a dělení, pro výpočet induktivní rezistence a přepočet kmutu na vlnovou délku, na zadní straně pak má tabulku pro vnitřní cívek; PB rádiovým řízením jsou nutná mohou příslušné. Multimeter (amatérským příslušenstvím pro měření proudů, napětí a sily polohy); Osciloskop s fázovým posuvem; Vločkovým řízením pro záchrannou; festivitním přijímačem – superhet; Test výstavky a příslušné E.D.; Radiem řízený dvoufazový Kalibra; Klicovací systém pro výsah „Boysack“.

MOTORY ZEISS V PRODEJI

(am) V druhé polovině května dodal úředník základ modelářském projednání první číslo dvojzářecích motorů ZEISS, typů MD 2,5 a MK 2,5. Jde o motory se sádrem rotacímu součtem (MD 2,5) a se sádrem vnitřním (MK 2,5). Cena obou motorů a kuličkovým ložiskem je stejná – Kčs 175,-.

Upozorňujeme, že motory s rotacím součtem jsou výrobcem montovány jako letočinky, tj. opačně než je u nás zvyklo. Pro náš vrtule je nutno před motoru obrátit. Užší se to tak, že po demontaci zadního včela klikového škrtit se přední dep klikového hřídele do otvoru rotacího hřídele, který je označen „R“. Kdo si na tuto úpravu netroufá, může motor zaslat k upravě za reálnou cenu na adresu: Pražský obchod DSZ, závorková služba, Patlickova 1, Praha 1.

200; AMA 2,5 cm „hlavice“ za 180; AMA 2,5 cm dletočka za 180 Kčs. J. Melichář, Stráha 04, Dobruška. • 21 Dva nové motory Schlesser za 200; skulomatery Ni-Fr. R. Pöhlke, Adlershof 1, Praha 5. • 22 Americký motor Tonner 15, téměř nový za 280 Kčs. Karel Vrba, U vodáren 616/II, Praha 10. • 23 Motor MVVS 2,5 za 250 (kulicková ložiska) za 200 Kčs. J. Bílek, Českobudějovice 401, Mělník. • 27 Motor „MK-10“ 1,5 cm + stavebnice za 200 Kčs; nové výr. SSSR. J. Sedivý, Gučůvky. • 28 Plány modelu letadla lodi plachetnic i neplachetnic, maket letadl letadelníků i náletadlových. Z. Krucký, Norská 2, Praha 13. • 29 Detonační motor za 120; náhradní za kolo startu za 20; dynamo za 25; vodovodní pistoli za 15 Kčs. P. Kucht, Růžová 328, okr. Vsetín.

KOUPÉ

• 36 Plány letadlových maket: T-34 2-26 A, Zlin X-III a S-35 v měřítku 1 : 10 z postupně uvažovaného materiálu. D. Prokop, Janka Jesenského 60, Špitál II. • 31 Motor NV 21 za 50 Kčs. J. Skála, Oldřichov v hájích, u Liberce. • 32 Motor NV 21 za 50 Kčs. K. Ihr, Oldřichov v hájích 191, u Liberce. • 33 L.M. 11.12/1957. J. Zelenka, Budějovice v Praze 233. • 34 Růžela 1. roč. 1, 16, 8, 5, 17; 10, 10, 39, 47, 48; plány odloženky kompletne; LHM roč. 4-1958; Lengenov 1. roč. 49 a 47; přední a zadní křídla. K. V. Hora, Kralupy nad Vltavou. • 35 L.M. roč. 1958 nebo 1. č. 3-12. O. Nyklíček, Václavová 405, Vrchlabí L. • 36 Plánky včetně „Káně“, V. Kramová, OU KRPA, Revoluční 488, Hostinné 1. L. • 37 Surý odilice motoru 1,5 cm (v L.M. 7/57). P. Lepšek, Hlinsko v C. 245.

VÝMĚNA

• 38 Přepouštěček Bex-Tengor 6 x 9 za model s detonačním motorem. Vl. Banek, Širokého 73, Ban. Bystrica. • 39 Těsnivací rukava „Darling“ (silikonová) za transistory OC170, OC76, elektroniku

PRO ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘE

Železniční modelářství v NDR zaznamenalo loni deseté výročí. Dnes je značně rozšířené a kromě jiného podporuje i samostatný časopis „Der Modelleisenbahner“. Časopis otiskuje kromě odborných a poučných článků také stavební plánky vagonů a lokomotiv, elektrická schématika, množství snímků modelů vozů i stanicích budov, statě z historie železnice atd. Je to měsíčník o 32 textových stránkách kromě křídové obálky a stojí 1 DM. Zajemci z českých zemí si jej mohou objednat prostřednictvím Orbisu, Praha 12, Stalinova 46, na Slovensku vyřizuje objednávky Orbis, Bratislava, Leningradská 14. Redakce časopisu: Berlin C 2, Hankestrasse 3, DDR. – AK –

„RÁDIOVÉ ŘÍZENÍ MODELŮ“

Knihu ind. A. Schuberta, která vzbudila tak výkřik zájem mezi našimi a sovětskými modeláři, konečně vydala v druhém vydání. Jen dostání ve všech knihkupectvích, vázaný výtisk stojí Kčs 13,50. Proti původnímu vydání je kniha rozšířena tématem o tříkových archy. Přibyla nové kapitoly a téma třetinu nových obrázků, jichž je nyní rovných 200.

Z rádiového obalu zejména stojí za zmínku nové kapitoly o modulaci, germaniových diodách, tranzistorech. Nově přepracována je kapitola o směnách, kmitajícím kormideli, superhetech. Je tu celo-tranzistorový přijímač, nový vybarvovač, lépe prokreslený vybarvovač de Bonnerův a mnoho jiného.

Modelářská část má novinky v kapitole o nádržích, řízení chodu motoru a jeho přídání další třípohledové plánky úspěšných letadlových modelů a nově také tři plánky člunu se všemi potřebnými konstrukčními údaji. Rovněž textová část je o člunech a soutěžích je bohatá.

Druhé vydání vylilo nákladem 5000 výtisků, takže tentokrát se snad dostane na všechny zájemce, kteří si pospíší.

DCCSO, vybavování „relayový“, balení – 2 mm, případně kupujte se doplňkem K. Přibil, Zlínova 1, Lipník. • 40 Krystalová – sluchátka, ruční indikátor, řízení výšky, řízení elektronika D. Pöhlke, Přibil, Příbram. • 41 Motor „Frits“ M. Šimáček 1. roč. 41 Model a jeho montování. • 42 Model včela s 4-3 modelickým materiálem za malou obalovou 15 až 75 cm. J. Přibil, Nádražní 312, Kamencí v Lipníku. • 43 Parní stroj, malý model raketu, induktor, ABC 79 za motor 2 až 2,5 cm. Kanáls, Přivoněvka 34, Ostrava I. • 43 Motor Kometa MD 5 cm za motor MVVS 2,5, B. M. Komarov, Novosibirsk 67, pov. Frunze, Disprezovatov, USSR. • 44 Kroužek sovětských letadlových modelů si chce dopisovat s modelářským kroužkem ČSSR výměnou kroužku modeláře za model MVVS 2,5. Adresa: V. N. Družecov, institut modelářské kroužky D. Družecov, město Chitaová, SSSR. • 45 Dva motory Kometa 5 za motor MVVS 2,5 nebo 5 cm. Adresa: Václav Onufriječek, Sadovka 4, město Kamenec Podolský, SSSR. • 46 Nový „hlavice“ TONO 3,4 za benzínový MVVS 2,5 nebo MVVS 2,5D. O. Kalper, Jakubčovice n. Odrou 44.

RŮŽENÉ

• 47 Sovětský modelál si chce dopisovat a vyměňovat modelářskou literaturu a měsíce. Adresa: V. Kovun, Zagorodnja 74, Kamenné Prodol, SSSR. • 48 Polští modeláři si chce dopisovat a vyměňovat polští měsíce a letadlové časopisy. Adresa: Alexej Zimov, Královské Nám. Husa, Modla 123, POLSKA. • 49 Polští modeláři si chce vyměňovat časopisy Modelarz a Skrzypata Polska za L.M. a KV. Adresa: Gippa Stanislav, Wadowice, ul. Zegiewolowa 128, woj. Krakow, POLSKA. • 50 Polští modeláři a filatelisti si chce dopisovat. Adresa: Wiesław Wielowieś, Orzechówka, pta Jasienica-Rosina, woj. Rzeszów, POLSKA. • 51 Dne 9. 5. uletí motorový model zn. „Mars“ z Prahy směrem na Slany. Nálezy za kódem hlasit: K. Volk, Státnice 124, p. Horšovice.



▲ Mistrsportu SSSR Jevgenij Kužarov se dří v posledních letech mezi nejvýkonnějšími sportovci a také letos se účastní výběru pro mistrovství světa.

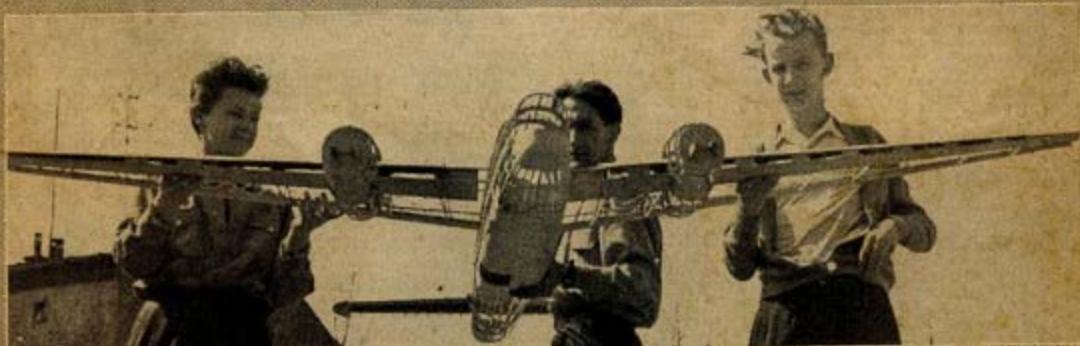


▲ Z účasti modelářů 3. ZO Svazarmu Kbely na letošním májovém průvodu.



▲ Nejdřívní detail časoměřce na leteckomodelářské soutěži pořádil R. Heleksa z Bratislav.

SNÍMKY: Cotton, Heleksa, Hubáček, Mroček, Müller, Šulc



▲ Spolu s rozvíjením domácí produkce modelářských motorů ze Polsku rozšiřuje i stavba upoutaných maket. Výběr typů je širší než u nás. Adam Wojnar z Krakova např. staví historickou maketu Wellington MK.III v měr. 1:10, o rozpětí 2620 mm, poháněnou dvěma motory Sokol 5 cm.



A. Müller z NDR postavil zajímavý mot. model, jehož výkon je 140–160 vt. na start. Motor Schlosser 1 ccm, plocha 15 dm², zavěšení 30 g/dm².

► Rychlostní model D. Cottona s motorem Dynajet zvítězil rychlosť 276 km/h na předloňském přeboru Spojených států.



Pro výuku civilní obrany ve Svazarmu postavili Z. Drexlér a Z. Havlin přesnou nolétající maketu Lockheed L 104A - Starfighter.

