

# Letecký

7

ČERVENEC 1953

ROČNÍK IV

CENA 80 hal.



# modelář



**Zdar Mezinárodnímu závodu U-modelů 26. 7. 1953 v Brně!**

**Obsah**



Zabezpečit úspěch celoštátní modelářské soutěže • 87. Model letadla • Co bychom měli zlepšit • Spojenecká smlouva se Sovětským svazem • Za masovost - za rekordy • Z modelářů výkonní plachtaři • Něco o „Bejbince“ - něco o létání maket • Letajte ako Taran! • Memorál J. Pětníka •

## Zabezpečiť úspech celoštátnej modelárskej súťaže

Vo všetkých krajoch republiky prebehli krajské súťaže. Bolo na nich vidieť kus nového života, kus novej práce, vytrvalosti, gruntu a lásky k veci — k letectvu. Výsledky práce duševnej a telesnej stmelenej v jeden dokonale celok dokázali svoju životnosť: mnohí nesplnili podmienky, však tí najlepší odišli na Celoštátnu súťaž modelárov Sväzarmu v Medláňoch, aby za rovnakých poveternostných podmienok zmocnili si svoje sily a aby dokázali, že zdravé súťaženie je jedinou cestou, ktorá nám zabezpečí ustavičný vzostup našich kádrov v radoch Sväzarmu. Užť sa, ustavične zdokonaľovať, predávať vlastné a osvojovať si nové metódy práce a techniky lietania, to je spôsob, akým jedine preražme a CMS je jediné miesto, kde tento program môžeme plne uplikať do práce. A tohoročná súťaž, ktorá prebehne vo dňoch 23. až 25. júla, nám poskytuje oveľa viac príležitostí, lebo 26. júla prebehne v Brne i Medzinárodný závod upútaných modelov, kde uvidíme súdruhov zo Sovietskeho svazu, Poľska, Maďarska a Rumunska. Uvidíme tu kus života a práce sovietskych modelárov, ktorí tak čestne obhajujú farby SSSR, uvidíme ich organizáciu, výkony i pevnú vôľu a budeme sa od nich učiť, lebo sú našim vzorom, lebo sú príslušníkmi krajiny socializmu, krajiny budúcej šťastnejšej zjajtrajtek celého ľudstva.

Po prvý raz v histórii čs. modelárstva budeme na našej pôde hostiť družstvá zahraničných pretekárov. Bude to po prvý raz, čo sa naši reprezentanti stretnú s našimi významnými hosťami doma pod belasým nebom našej vlasti. Kto nám dáva túto možnosť? Dáva nám ju ľudovodemokratické zriadenie, pracujúca trieda vedená Komunistickou stranou Československa, ktorá prezieravou politikou riadi osudy štátu, ktorý stráca so seba posledné stopy nímlosti a nastupuje cestu, ktorá znamená vzostup a blahobyt.

Na ďalekých frontoch rinfia zbrane, buršajú tanky, kv obráncov tečie vo Vietnami, Malajsku a v iných územíach. Stať sa ľud týchto krajín rozhodol sa vybojovať boj na život a na smrť, vyhnaf interventov a vládnuf si na svojom území, budovať lepšij zjajtrajtek dnešnej i budúcej generácii. Táto situácia je u nás a v štátoch, ktoré sa na súťaži zúčastnia, za nami. Našou úlohou je, aby sme tieto výdobytky pracujúcej triedy národného frontu Čechov a Slovákov chránili a tieto zásady ako oko v hlave strážili. Tohoročná súťaž bude mohutnou manifestáciou najmladších kádrov nášho letectva za mier, za verné spojenectvo so SSSR a za solidaritu s pracujúcimi celého sveta. Bude to prelídka práce, života a elúnu v krúžkoch Sväzarmu, bude to obraz organizátnej, odbornej a politickej vyspelosti leteckých skupín v mestách, mestkách a dedinách, bude to skúška, čo všetko sa dá urobiť spoločnou prácou, spoločným záujmom a dobrou organizáciou. Pevne veríme, že kraj Brno, ktorý bol touto veľkou a čestnou úlohou poverený, splní ju tak, aby sme sebavedome mohli konštatovať, že organizátne stále rastieme, mohutníme a tak upevňujeme existenciu ľudovodemokratického zriadenia u nás.

Nezabúdajme, že zlárnij priebeh súťaže nezáleží len na jej vedení, ale záleží na každom jej účastníkovi! Každý z nás si musí preto uvedomiť, čo je jeho povinnosťou, preto je na vedúcich družstiev a inštruktoroch, aby zariadili všetko tak, aby sme predlíli všetkým nejasnostiam a nedorozumeniam.

Podľa pretekárov a súťažích budú zahraniční hostia posudzovať úroveň celého nášho modelárstva, prácu celého Sväzarmu. Chceme, aby naši hostia odišli od nás spokojení a vedomí si toho, že Československo, západná hašta mierumilovného sveta, stojí pevne a pripravená bok po boku s SSSR a ľudovodemokratickými štátni hájiť výdobytky pracujúcej triedy a keď by bolo treba, v plnej zbroji privítať každého, kto by sa odvážil siahnuť na jej slobodu. AB



Na obrázku: M. E. Vasilchenko so svojím modelom lietadla s pulzným motorom.

## 87. MODEL LIETADLA

Je tomu už 20 rokov, čo Michal Vasilchenko, dnepropetrovský školák, vypustil do vzduchu prvý model lietadla. Michal Vasilchenko je i športový letec, ale jeho prvoradovú záľubu je stavba modelov a lietanie s nimi.

Je známy svojimi výkonomi, lebo je držiteľom mnohých rekordov. Roku 1948 Vasilchenkom zostrojený model hydroaviónu, poháňaný výšnim motorom, preletel vzdialenosť 36 km a tak prekonal o 11 km svetový rekord, ktorý sa udržal 10 rokov. Zdokonalením dodávky paliva vytvoril Vasilchenko nový rekord na vzdialenosť dlžku 53 km. S upútaným modelom s motorom o obsahu do 2,5 cm<sup>3</sup> dosiahol rýchlosť prevyšujúcu 89 km/hod. Ďalší rekord zaznamenal s modelom poháňaným pulzným motorom, s ktorým dosiahol rýchlosť 144 km/hod. V auguste 1950 vytvoril Vasilchenko nový rekord časom 2 hod. 50 min. Predlíš rekord v tejto kategórii bol 1 hod. 18 min. Konštrukciou nových modelov a nových motorov Vasilchenko dosahoval stále lepších výsledkov, dosahoval rýchlosť 156 km/hod., 176 km/hod. Dvakrát dosiahol prvenstvo na medzinár. pretekoch leteckých modelárov.

4. januára 1953 Vasilchenko postavil model poháňaný motorom o obsahu 10 cm<sup>3</sup> a dosiahol rýchlosť 137 km/hod. Je to skvelý úspech, lebo prevyšuje predlíš svetový rekord o 83 km.

Pred nedávnom postavil Michal Vasilchenko svoj 87. model lietadla. Je to upútaný model lietajúce krídlo, poháňané pulzným motorom. 9. 1. 1953 za prítomnosti športovej komisie tento model dosiahol rýchlosť 264,77 km/hod. Predlíš rekord v tejto triede modelov bol 222,222 km/hod. a patril príslušníkovi USA. Vasilchenko svojím výkonom prevyšuje i výkon svetového rekordmana čs. pretekára Zd. Husičku, ktorý bol 245,052 km/hod.

Všetky posledné svoje úspechy, ktoré M. E. Vasilchenko dosiahol, sú úspechmi na oslavu 35ročného trvania nepretržitej Sovietskej armády Lenina a Stalina, armády pracujúceho ľudu.

A neúnavný konštruktér pracuje ďalej, budú to výsledky práce, pozorovaní a poznatkov z doterajších úspechov.

Podľa sovietského časopisu Krylja Rodiny 2/1953

# Co bychom měli zlepšit

Z. Svoboda, modelářský instruktor, Písek

Na závěr školního roku bych rád jako instruktor zhodnotil práci modelářů v Písku, pracujících v zájmových kroužcích na školách a ve Svazarmu. Chci tímto zhodnocením práce u nás v Písku vyměnit zkušenosti s ostatními instruktory, kteří se zabývají výchovou budoucích leteckých kádrů a dát tak námět k diskusi a chyběly vrtule. Nebo jsme dostali vrtule a chyběly plánky.

Je rozhodně třeba poděkovat ÚV Svazarmu za vydání jednotných modelářských osnov pro výchovu, i za přidělování modelářského materiálu. Oboje nám pomáhá v práci. I toto má však nedostatky. Na příklad jsme dostali přidělené plánky a materiálu na model Pionýr a chyběly vrtule. Nebo jsme dostali vrtule a chyběly plánky.

Časopis Letecký modelář psal již o všem možném — od výkonů modelů a námětů k práci až po soutěžení na mezinárodním poli. Zapomíná se ale na modeláře, kteří začínají stavět svůj první model a lámat první lupenkové pilky, i na instruktory, kteří se svým kroužkem mají na začátku mnoho technických i výchovných problémů.

Modeláři v Písku, ti nejmladší pod 16 letů i ti starší, kteří navštěvují střední škola, pracovali v uplynulém školním roce



Jeden z píseckých modelářů-pionýrů při práci.

## Směrnice pro sportovní komisaře při modelářských soutěžích

### 1. Před soutěží:

a) Dostavit se na místo soutěže alespoň 5 hodin před soutěží a okamžitě navázat styk s vedením soutěže.

b) Včas svolat (aspoň 1 hodinu před zahájením) soutěžní komisi, všechny zúčastněné časoměřiče, eventuálně pořadatele, udělat rozbor a vysvětlit propozice, kontrolu stopek.

c) Kontrola časového rozsahu startů. Spolu s vedoucím soutěže určit jmenovitě zodpovědnost za určité úkoly (start, desky, štůry, váhy a pod.).

d) Prohlédnout přihlášky vzhledem k uzávěrce, vepsat počet modelů v kategoriích a skupinách do dotazníku.

e) Svolat vedoucí družstev, upozornit na důležité body propozice soutěže (vyloučení družstva, protesty a p.).

f) Dohlédnout, aby těsně před zahájením byly na místě řádně označené startovní štůry, desky, záznamy.

g) Zahájení soutěže — zodpovědět dotazy a vysvětlit nejasnosti propozice.

### 2. Během soutěže:

a) Kontrola všech startovních (záznamy v přihláškách, podpisy měřičů), jednak ihned po zahájení, dále tak často, jak možno během soutěže.

b) Častá namátková kontrola modelů (nejlépe ihned po přistání) a kontrola způsobu startů.

c) Záznamy odlétaných startů musí jít ihned k vyřízení soutěžní komisi. — Kontrola, aby se úspěšně závěr soutěže.

d) Zajistit spořádaný závěr soutěže, shromáždit dosud neodletané starty do jednoho nebo dvou startovních a volně časoměřiči nechť zůstávají zbylá startovníště, zbytek pomůže při vyhodnocení.

### 3. Po soutěži:

a) Případné protesty komisař buď ve spolupráci se soutěžní komisí vyřeší na místě, nebo předá Sportovní komisi Svazarmu v Praze II, Směčky 22, ke konečnému rozhodnutí.

b) Vyplní dotazník o soutěži a provede zhodnocení.

c) Originál vypracovaných výsledků, řádně potvrzených vedením soutěže, převeze na místo a dodá nadřízené organizační složce (OV, KV, ÚV-model. skupina Svazarmu).

d) Zajistí zprávu pro tisk Svazarmu: Letecký modelář, Křídla vlasti, Obránce vlasti.

v 10 zájmových modelářských kroužcích pod vedením instruktorů Svazarmu. Naučili se během roku mnoho, díky jednotným modelářským osnovám, které nám v práci hodně pomohly.

Každý náš kroužek měl vypracován plán práce a jeho členové byli seznámeni s celou svou činností na rok dopředu. Tento plán byl vodítkem i pro přípravu instruktora k vedení kroužku i v probírání potřebné teorie k jednotlivým pracovním úkolům. Tak jsme se snažili uplatňovat zásady polytechnické výchovy, která je tak důležitá při výchově mladého člověka. Celkem můžeme říci, že se nám práce podařila. Vyskytly se však dotazy modelářů na základě knihy Letecké modely, jak splníme získání odznaku modeláře I. a II. stupně. OV Svazarmu nemá dosud pokyny k provádění.

Dříve byly také zavedeny „Průkazy o modelářské výchově“, ve kterých se modelářům znamenala účast na soutěžích a další činnost. Navrhoval bych, aby tyto knížky byly zavedeny znovu, trochu v jiné úpravě.

Bylo by snad možné, aby splněním limitů pro krajskou soutěž v rámci CMS spolu s teorií byla současně splněna podmínka modeláře I. stupně a splněním limitů v krajské soutěži pro CMS aby se splnila podmínka II. stupně. To by se zaznamenávalo v průkazech.

Dáke by mohli instruktoři v průkazech potvrzovat i postavení modelů podle modelářských osnov již u začátečníků. Tak jako plachtaři mají svou knížku letů, tak i „Průkaz o modelářské výchově“ bude obrazem činnosti modelářů.

V případě, že modelář se stane členem Svazarmu a později bude zařazen do dalšího leteckého výcviku, bude jeho „Průkaz o modelářské výchově“ vodítkem pro posouzení i zařazení. K tomu se přidruží i jiné problémy, jako změna bydliště a podobně.

V práci instruktora zvýšili bychom jeho pravomoc a současně by byla podchytna činnost modeláře na základě přidělovaného materiálu. Samotný průkaz v rukou modeláře by byl do určité míry hnací silou pro jeho práci a prohlubování znalostí.

A co výkonnostní odznaky pro modeláře — dočkáme se jich vůbec?

Věřím, že tyto náměty stanou se předmětem diskuse, která nám pomůže objevit, jak na to ještě lépe jít k zmasovění modelářské výchovy u nás.

Poznámka redakce: Souhlasíme s kritikou z. Svobody a bereme si z ní poučení. Žádáme také ostatní instruktory, kteří pracují s masou modelářů-začátečníků v kroužcích, aby nám zaslali náměty a připomínky svoje i svých žáků.

# Spojenecká smlouva se Sovětským svazem

RUDOLF PATERA

V době Veliké vlastenecké války bylo obnoveno přátelství našeho pracujícího lidu se Sovětským svazem na nové základy, jakou bylo uzavření spojenecké smlouvy naší zahraniční vlády s vládou sovětskou. Tato smlouva byla uzavřena 18. července 1941 a byla zaměřena k vojenskému spojenectví ve válce proti fašistickému Německu a k vytvoření našich vojenských jednotek na sovětském území.

Náš pracující lid od Veliké říjnové socialistické revoluce cítil hluboké a pevné přátelství s národy Sovětského svazu, neboť právem viděl v prvním dělnicko-rolnickém státu svou vlast jako ostatní proletariát kapitalistických států. Buržoasní vláda první republiky se po léta bránila uznat sovětský stát a navázat s ním diplomatické styky. Teprve roku 1935 byla donucena vývojem mezinárodních poměrů a zvláště pak vzrůstem našeho dělnického revolučního hnutí konečně Sovětský svaz uznat a dokonce s ním uzavřít spojeneckou smlouvu. Jako každá buržoasní vláda porušila své závazky vůči Sovětskému svazu už tím, že veškeré smlouvy se sovětskou zemí považovala a ostatními kapitalistickými státy za bezcenný čár papírů. Proto i vláda první republiky zabiloila spojeneckou smlouvu se Sovětským svazem a raději vtáhla zemi do nacistického područí.

Pracující lid, poučen touto hanebnou zradou, dal za Veliké vlastenecké války pod vedením Komunistické strany Československa přátelství se sovětským národy výraz uzavřením spojenectví, které bylo podloženo jinými základy, základy věrnosti a pevného odhodlání, že nie tyto vztahy nezlomí. Na základě této smlouvy povolila sovětská vláda formování našich vojáků na svém území. Velikou zásluhu o to měl soudruh Klement Gottwald, který vysvětlil potřebu našeho zahraničního vojska, a to vojska takového, které bude bojovat za zájmy československé dělnické třídy, které nebude mít nic společného s buržoasní klikou londýnské emigrace, a které bude po osvobození země základnou pro výbudování nové, lidové demokratické armády.

Plán soudruha Gottwalda plně podpořil soudruh Stalin, kterého právem soudruh Gottwald nazývá tvůrcem naší nové lidové demokratické armády. Z rozkazu soudruha Stalina bylo pro vytvoření našich vojenských jednotek v Sovětském svazu poskytnuto vše, čeho bylo třeba k výcviku, výstroji a materiálním potřebám vojáků. Naše jednotky také po boku slavné Sovětské armády čestně splnily úkoly, jež jim byly uloženy. Od Sokolova přes Kyjev, Bělou Cerkev, Žaškov, Jaslo, Duklu, Ostravu a jiná místa se táhne řada vítězných bojů našich vojáků, kteří si s pomocí Sovětské armády probíjávali cestu do vlasti.

Spojenectví se Sovětským svazem a budování našich vojenských jednotek na východě bylo velkým politickým činem a vítězstvím komunistické strany. Bylo tím potvrzeno, že komunistická strana orientovala náš lid správně na Sovětský svaz, že správně ukazovala na Sovětský

svaz jako na jedinou sílu, která nás osvobodí z fašistické tyranie. Tato skutečnost měla také velký vliv na domácí odboj, posílila náš lid v naději, že Sovětská armáda zničí hitlerovská vojska a přinese naši vlastní svobodu.

Přítí léta ukázala, jak tato spojenecká smlouva položila základy dalšímu prohloubení přátelských a spojeneckých sty-

ků s mocným Sovětským svazem, jehož pomoci se zvláště ukázala rozhodující při naší výstavbě socialismu. Gottwaldovo heslo „Se Sovětským svazem na věčné časy“ má prameny v této smlouvě. My všichni, kteří jsme toto heslo našeho milovaného vůdce přijali za své, přispíváme jeho plněním k tomu, že se odkazu soudruha Gottwalda nikdy neoprotěvíme.

## Za masovost – za rekordy!

Sovětský časopis „Krylja rodiny“ uveřejnil nejnovější normy a směrnice pro získání titulu „Mistr leteckého sportu“ nebo pro zafixování výkonostních tříd. Z těchto směrnice bude jistě zajímat naše modeláře stát o sportovních leteckých modelářích.

**Sportovní leteckí modeláři.**

Rozdělení stupňů a požadavky, které je třeba splnit.

**Mistr modelářského sportu.** Tento název se propůjčuje:

- a) modelářům, kteří uhájili první místo ve všesvazové soutěži modelů letadel a kteří též splnili aspoň tři normy z pěti, které jsou stanoveny pro mistrovský stupeň tohoto sportu;
- b) modelářům, kteří uhájili nebo získali druhé místo ve všesvazové soutěži a splnili 4 normy z pěti, které jsou předepsány pro mistry tohoto sportu;
- c) modelářům, kteří docílili absolutního všesvazového rekordu předepsaného na jeden z druhů letu modelu na vzdálenost, trvání letu, výšku a rychlost v přesné líně nebo letu v kruhu (upoutané modely);
- d) modelářům, kteří docílili všesvazového rekordu v jakémkoliv třídě leteckých modelů a splnili tři normy z pěti, které jsou stanoveny pro mistrovský titul tohoto sportu;

e) modelářům, kteří splnili 5 norm, stanovených pro mistry tohoto sportu. **První hodnostní stupeň.** Propůjčuje se sportovním leteckým modelářům:

- a) kteří uhájili první místo v soutěžích o prvenství SSSR v leteckomodelářském sportu;
- b) kteří si vybojovali prvenství na všesvazových soutěžích leteckých modelářů-sportovců (v případě, že se zúčastnilo nejméně 5 modelářů soutěže);
- c) kteří dosáhli dvou všesvazových rekordů v libovolné třídě modelů;
- d) kteří splnili 4 normy, jež byly stanoveny pro první hodnostní stupeň. **Druhý hodnostní stupeň.** Propůjčuje se leteckým modelářům-sportovcům:
- a) kteří uhájili druhé místo v soutěžích o prvenství SSSR;
- b) kteří dosáhli všesvazového rekordu v libovolné třídě modelů;
- c) kteří splnili 2 normy, stanovené pro druhý hodnostní stupeň. **Třetí hodnostní stupeň.** Propůjčuje se těm leteckým modelářům-sportovcům, kteří

Přehledná tabulka výkonostních norem.

№	Normativní požadavky (jedle volby)	Pro první hodnostní stupeň 5 norm z všesvazové soutěže	Pro první hodnostní stupeň 4 normy při rubrikové soutěži na přitomnosti soudeč I. kat.	Pro druhý hodnostní stupeň 3 normy	Pro třetí hodnostní stupeň 1 norma	Pro hodnostní stupeň mladistvých
1.	Trvání letu trapezového modelu s gumovým svazkem . . . . .	3 min.	2 m. 30 vt.	1 m. 30 vt.	1 min.	30 vt. letu modelu libovolného druhu během 24 hod.
2.	Trvání letu trapezového modelu plochového letadla (vítěz)	5 min.	4 min.	2 min.	1 m. 30 vt.	
3.	Rychlost letu v přesné líně trapezového modelu mechanickým nebo výbušným motorem . .	80 km/hod	50 km/hod	35 km/hod	25 km/hod	
4.	Rychlost letu v kruhu trapezového modelu s výbušným motorem					
	I. kategorie	100 km	90 km	75 km	50 km	
	II. kategorie	125 km	110 km	85 km	65 km	
	III. kategorie	150 km	130 km	105 km	75 km	
5.	Rychlost letu v kruhu trapezového modelu s reakčním motorem	150 km	130 km	105 km	75 km	
6.	Trvání letu modelu trapezového s radiovým řízením	1 hod.	30 min.	15 min.		

Vlastimil Popelář

V 6. čísle LM při hodnocení Letenského poháru byla mimo jiné hodnocena i kategorie vodních modelů a já, jako jeden ze soutěžících, chtěl bych k tomu něco říci. Nedostatků dělím na dvě skupiny podstatných chyb: chyby soutěžících a chyby pořadatelů soutěže.

Chyby soutěžících jsou, že opravdu nemají (netýká se jen soutěže Letenský pohár) dobře řešené vodní modely, a že nemají dostatečně naevičně starty. Pisatel článku říká, že prakticky lze udělat vodní model též z každého pozemního modelu. Ano, je to možné, ale s jakým výsledkem? – Vodní model musí být zcela jinak řešen než obvyklý pozemní model. Vodní model musí být navrhován s menším rozpětím, s vrtulí o malém stoupání a s velkým přehytkem motorické síly. Dále je třeba vhodně volit tvar, velikost a upevnění plováků. Dobře řešený vodní model měl na Letenském poháru soudruh Hemola. Jeho model vybojoval uvedeným požadavkům. Jak má vypadat vhodný vodní model podle mých zkušeností, sdělím v samostatném článku.

Chyby pořadatelů soutěží, nejenom při Letenském poháru, ale i v loňském roce při místním, krajském i celostátním kole CMS spočívají v tom, že nedostatečně zajišťují startovní vodní modely. Je dost trapné, když starty vodních modelů probíhají vždy honem na konci soutěže, a ještě trapnější je, když sami soutěžící před zahájením soutěže si mají hledat startovní, kde by bylo vůbec možno odstavit. Námítka, že máme málo vhodných vodních ploch k odstavení je správná. Nevěřili bychom, že soutěže se takto konají. Přesvědčí se sám na vlastní kůži a na zničeném modelu.

Letám na řece? – Viděli jsme, jak to dopadlo v Praze při doletání místního kola letošní CMS: šest modelů – tři motorové, tři s gumovým pohonem a z toho proveden jen jeden start s motorovým modelem, zatím co ostatní modely byly úplně zničeny nebo značně poškozeny!



Modeláři na střední škole v Dobrušce se připravují již nyní na založení ZO Svazarmu na škole po prázdninách. – V měsíci květnu uspořádali příkonu výstavu, na které ukázali veřejnosti práci modelářských kroužků na škole ve školním roce 1952/53.

Nejlépe se vodní modely startují z plachty naplněné vodou. Tento způsob vyzkoušeli a užívají sovětští modeláři a vyzkoušeli jsme ho i v Praze (i když s chybami, ale s dostatečným úspěchem) při letošním místním kole CMS. Doporučili jsme již také modelářské skupině ÚV Svazarmu, aby se takto startovaly vodní modely na letošní CMS v Brně.

Nikdo se nedomnívá, ani soutěžící ani pořadatelé, jak napsal pisatel v hodnocení Letenského poháru, že zanedbávané modelářské kategorie pomůžeme tím, když při hodnocení v soutěži přimhouříme jedno nebo obě oči. To nikdo jistě nechce! Je skutečností, že kategorie vodních modelů je u nás na postupu a proto je třeba, aby opravdu nejenom soutěžící se této kategorií věnovali, ale aby také pořadatelé dali všechny technické možnosti pro zdárné rozvinutí této skoro zapomenuté kategorie.

Pomoc této kategorie, kterou pisatel navrhuje, je jistě dobrá – to iž, aby zkušení modeláři přestavěli starší modely pozemní na vodní. Je však také dobrá rada, aby v každém kroužku při stavbě modelů s gum. pohonem stáli někteří žáci i model vodní. Myslím, jako modelářský instruktor, že zatím ne. K úpravě na vodu by totiž připadly v úvahu jen modely nejvyšších tříd žáků v kroužku a dokud nemáme vhodná startovní (plachty), bylo by opravdu škoda, pěkné modely s námahou postavené někde na řece topit, či při startu jinak ničit.

Tak ještě jednou za soutěžící k pořadatelům: dejte nám vhodná startovní, věnujte nám konečně trochu pozornosti a jistě také uvidíte, že i my pomůžeme k rozvoji této kategorie a k vytvoření a překonání národních rekordů, které jsou opravdu velmi nízké!

## Za masovost — za rekordy!

Dokončení

uhájili třetí místo v soutěži o prvenství SSSR anebo složili zkoušku z jedné normy, stanovené pro třetí hodnotní stupeň.

**Hodnotní stupeň pro mladistvé letecké modeláře.** Propůjčuje se leteckým modelářům-sportovcům, kteří složili zkoušku podle normy, stanovené pro mladistvé modeláře příslušného hodnotního stupně.

K uhájení propůjčeného hodnotního stupně se používá v případě titulu „Mistr leteckého modelářského sportu“: dosáhnout nového všeobecného rekordu během dvou let anebo opakovat dvě hodnotní normy mistra sportu.

Sportovcům první hodnotní třídy je třeba dosáhnout nového rekordu republiky během dvou let anebo opakovat dvě hodnotní normy prvního hodnotního stupně.

Sportovci druhého a třetího hodnotního

ho stupně budou opakovat během dvou let jednu hodnotní normu, předepsanou pro jejich daný hodnotní stupeň.

### Základní požadavky:

Doba, po kterou se účastník zabývá modelářským sportem:

- a) Mistr sportu: 5 let.
- b) První výkonnostní stupeň: 3 roky.
- c) Druhý výkonnostní stupeň: 1 rok.

Počet připravených (či vycvičených) modelářů-sportovců, kteří již mají určitý hodnotní stupeň:

### Českoslovenští modeláři!

Po vzoru sovětských sportovních modelářů vytvořme i my normy pro stanovení výkonnostních stupňů. Normy a směrnice pro získání titulů uveřejníme v nejbližším čísle a dejme na vědomí všem modelářským skupinám. Je třeba, aby v modelářské skupině letecké sekce ÚV Svazarmu byla vytvořena podskupina pro stanovení norem a základních směrnice pro zařazení československých modelářů do výkonnostních tříd! Vzhůru modeláři, za masovost a rekordy!

FSG

# Z modelářů VÝKONNÍ PLACHTARI

Stojíme na letišti u Loun a díváme se na let „Sohaje“, který mistrovským způsobem provádí zatačky, nálety a potom jistě přistane těsně u nás. V duchu očekáváme, že ze Sohaje vystoupí zkušený plachtař. Naše očekávání se nesplnilo, neboť z letadla vyskočil mladý, ještě ani ne sedmnáctiletý plachtař Miroslav Jirásek.

Instruktor se ho ptá, jak se dnes létá. Jirásek jistě a zcela samozřejmě odpovídá: „Za mnoho to nestojí, je špatná termika, počítám, že až kolem poledne to ponese.“

Tázavě se podíváme na instruktora. Ihned vytusil naše překvapení a ani nečkal na otázku a řekl: „Divíte se, že máme na letišti tak mladé plachtaře, ale pojďte, seznámím vás ještě s dalšími.“



Seoznamenci Jirásek, Liška, Vojtech a Blábolil pozorně sledují výklad instruktora o plachtařské akrobacii.

## Veliký národní umělec

Jon všichni nás pracující lid oslavoval až vyřčením narozenin velkého českého malíře Mikoláše Alše. Letos si při čtyřicetém výročí jeho smrti (10. července) připomínáme znovu, kdo Alšů byl a jak hluboko se svým dílem zapasoval do našeho umění. Alš, člověk od kolébky prostý, lidový, pořádkový, který nasákl vše z lidové moudrosti, který poznal bídu drobného vesnického lidu, přišel do Prahy studovat na Akademii v době, kdy byl tento ústav pln ve vlně reakčních učitelů, kdy v Akademii měla vládu stará, zpátečnická šlechta, která zvolila na ústav profesory z ciziny a potlačovala s nimi všechno, co se kladlo k českému národu.

Alš pochopil, že v tomto prostředí nemohl zdárně nastoupit, vypracoval tedy společně s jinými z Akademie odcházet. Čerpal z svého studia z hluboké studnice malířského umění Josefa Mánesa, které bylo spojeno s lidem a s ideou národního obrazu. Alš pochopil, jakou cestou musí jít. Slavná epocha našich dějin, husitství, to bylo hlavní téma jeho monumentální malířské práce. Nikomu jinému jeho jemu se nepodařilo tak výstižně oživit tuto dobu a tak ji přiblížit na pokračování rozvoj národa.

Vádivé těžkému existenciálnímu boji, jemuž byl Alš po celý život vystaven, vytvořil tento lidový umělec obrazy, které s dílem Aloise Jiráska měly vliv na růst národního osvoboditelského snah národa a pomohly v propagaci revolučních idej mezi nejširšími vrstvami obyvatelstva. Aloisovo dílo je dílem lidovým, národním, patří všemu našemu národnímu lidu. Naše vláda také toto dílo zřídila lidu a napravila tak hříchy buržoazie, která Alše ukazovala jako čtenářského kralíka.

Vpravdě je Aloisovo dílo největším odkazem realistického malířství XIX. století a bude i budoucím generacím poučením v tom, že umělec je vždy jen ve spojení s lidem a s pokrokovým vývojem společnosti. rp

Došli jsme ke startu a tam zavelel na souduhu Liška, Vojtech a Blábolil.

Instruktor nám je představil a řekl: „Tito tři tvoří se soudruhem Jiráskem nejmladší gardu výkonných plachtařů. Začínali létat v patnácti letech a nyní patří mezi nejlepší samostatné plachtaře.“

Do rozhovoru se vmísil soudruh Josef Blábolil, který pracuje v nedalekém JZD: „Soudruhu instruktore, zapomněl jsi se zmínit, co nás přivedlo k letectví.“

„Ano, máš pravdu,“ odvětil instruktor, „tož to řekni za mne.“

Josef se usmál a začal za všechny vypravovat: „Začínali jsme vlastně jako modeláři. Když nám bylo kolem deseti let, nešli jsme vady s sebou gumíčky, špejle a maminka nám nejdříve vyhubovala, že jsme umazaní od křídlu. Všichni čtyři jsme si zamilovali modelářinu a z počátečních nezdárů jsme se vypracovali až do celostátní soutěže. Soutěžili jsem v kategorii samokřídla a dosáhl jsem druhého místa. Ostatní soudruzi se umístili rovněž dobře.“

Rozhovoru se opět ujal instruktor: „No a když jsme viděli, že soudruzi ovládají již velmi dobře stavbu modelů a theoretické základy letu bezmotorových letadel, rozhodli jsme se je zařadit do plachtařského výcviku. Zprvu nás od tohoto úmyslu zrazovali mnozí členové letecké sekce, říkali, počkejte až budou starší, vždyť jsou to ještě děti, z těch mohou být dobří plachtaři až za 4 nebo 5 let. My jsme se však nedali a zařadili jsme je do výcviku. Hned v prvních hodinách bylo vidět, že modelářina jim mnohé otázky zákonů aerodynamiky, termiky a jiných dobře objasnila. Všichni čtyři v kurse rychle postupovali a brzy začali létat. Nejprve s instruktorem, později pro upevnění návyku začali samostatně lety.“

Soudruh Vojtech netrpělivě přelapoval na místě, měl totiž na jazyku poznámku, kterou pečlivě instruktora rušit ve výkladu. Ale instruktor výklad ukončil a soudruh Vojtech mohl říci, co měl na jazyku: „Totiž - začal nerozhodně výklad - chtěl bych jenom říci a hlavně doporučit všem mladým chlapcům a děvčátům, kteří touží po létání, aby nejdříve začínali pracovat v modelářských kroužcích. Na praktické stavbě modelů proniknou do všech tajů konstrukce letadel, aerodynamiky a termiky a až budou dobře ovládat stavbu modelů, teprve potom necht pomýšlejí na praktický výcvik v létání, který jim půjde

velmi lehe a brzy se stanou dobrými plachtaři.“

Soudruh Vojtech se zaponeně zmařil, že plachtařina se mu už zdála být málo a proto požádal, aby směl být zařazen do motorového výcviku. Jeho žádosti bylo vyhověno a tak dnes sedmnáctiletý Karčík navštěvuje kurs motorového létání. Bude se moci stát dobrým motorovým letcem, připraveným bránit náš vzdušný prostor.

Tento mladý nerozlučný čtyřlístek dřívějších modelářů, nyní výkonných plachtařů a budoucích motorových letců, prošel dobrou školou letecké přípravy. Tito chlapi budou jistě dobře připraveni, až nastoupí do základní vojenské služby!

M. M.

## NÁRODNÍ REKORDY

bulharských modelářů v roce 1952

I. Kategorie „A“ — bezmotorové modely.

Doba a vzdálenost letu — Milko Tanov, DOSO-Sofia, s modelem typu „létající křídlo“.

Výkon: trvání letu — 36 minut; délka letu — 18 km.

II. Kategorie „B“ — modely s gumovým motorem.

Doba letu — Šarafedin Naimov, DOSO-Kolarovgrad, s modelem s gumovým motorem.

Výkon: doba letu — 49,5 vteřin.

III. Kategorie „E“ — rychlostní upoutané modely.

Rychlost letu — Ivan Kopčev z DOSO-Popovo, s rychlostním upoutaným modelem s mechanickým motorem.

Výkon: rychlost — 80,8 km/hod.

IV. Kategorie „G“ — vodní modely s gumovým motorem.

Doba letu — Kiril Radev z DOSO-Kolarovgradu, s vodním modelem s gumovým motorem.

Výkon: 28,8 vteřin.

V. Kategorie „D“ — vodní modely s mechanickým motorem.

Doba letu — Stančo Žečev z DOSO-Kolarovgradu, s vodním modelem s mechanickým motorem.

Výkon: 7 minut 17 vteřin.

# Modeláři na radioamatérské výstavě Svazarmu

Ve dnech 7.—24. května byla otevřena v malém sále Umělecké besedy na Slovanském ostrově I. celostátní výstava radioamatérských prací. Datum otevření není náhodné. 7. květen je totiž dnem historického objevu: Před 58 lety ruský vědec A. S. Popov uskutečnil první rádiové spojení na světě. Byl proto den 7. května ustanoven jako mezinárodní den rádia.

Výstava, která byla při této příležitosti otevřena, ukázala, jakého rozmachu doznalo radioamatérské hnutí od dob prvního průkopníka rádiového sdělování. Všimneme si nejzajímavějších exponátů výstavy:

Zaujala nás amatérská vysílací stanice OK I MIR, která navazovala spojení se všemi pokrokovými radioamatéry na světě. U stanice se střídali jednotliví operátoři a stanice byla v provozu po celou dobu výstavy. Hned vedle byly vystaveny televizní přijímače, dva sovětské výroby a dva z československé pokusné série. Mimo tyto profesionální přijímače byly vystaveny i dva televizní přijímače amatérské výroby. Ve dnech televizního vysílání byly všechny přijímače obléhány davem diváků, kteří s nadšením sledovali první kroky čs. televize.

Mimo přijímače a vysíláče byly vystaveny i různé měřicí přístroje, zvláště signálové generátory, vlnoměry, tónové generátory a osciloskopy, mezi nimiž budil zaslouženou pozornost osciloskop stanice OKIKUR, s obrazovkou Ø 130 mm.

Výstavu vhodně doplňoval stánek Pražského obchodu s potřebami pro domácnost, kde bylo možno zakoupit různé součástky a stavebnice rádiových přijímačů.

Zvláštní pozornost modelářů, kteří navštívili výstavu, vzbuzoval radiem řízený model letadla konstrukce svazarmovce Jana Hajče. Modeláře bude jistě zajímat podrobnější popis.

Model má rozpětí 1,5 m, délku 950 mm a celkovou plochu 40 dm<sup>2</sup>. Celková váha modelu je 1500 g. Jako pohonné jednotky je použito motoru Buk-Frog 2,5 cm. Nádrž v modelu má obsah 60 ccm, což vystačí na 15—20 min. letu. Konstrukce je

smíšená, t. j. balsa, smrk, dyha. Samotný model váží i s motorem 850 g.

Rádiové vybavení je poměrně jednoduché: přijímač s elektronkou RL 2,4 T I je zapojen jako první stupeň přijímače, popsaného v prvním čísle LM. Následuje polarizované relé S&H, které je společně s přijímačem zavěšeno v trupu na gumových nitích.

Servomechanismus je řešen poněkud neobvykle, má tři funkční polohy, t. j. vpravo, vlevo a dolů, při čemž se vždy vrací do nulové polohy, jakmile přestane působit signál vysíláče. Pohon servomechanismu obstarává gumový svazek, který je poměrně silný: 8 nití 0,5 x 2 mm.

Jako zdroj v modelu je čtyřvoltový akumulátor s kapacitou 1 Ah, který vydrží asi 2 hod. v nepřetržitém provozu. Po vybití je možno jej nabít z akumulátoru vysílací stanice přes odporovou šňůru. Jedna polovina akumulátoru zhušťuje elektronku RL 2,4 T I a druhá polovina žene malý vibrační měnič, který při účinnosti asi 20% dává 50 V 2 mA.

Celková váha rádiového vybavení modelu je asi 450 g.

Vysílač pro řízení pracuje v pásmu 155 Mc/s; je osazen elektronkami LD 1. Využívá povoleného příkonu 10 W. Jako zdroj slouží čtyři motobaterie, celkem tedy 24 V 14 Ah. Obě elektronky jsou zhušťeny v seri. Anodové napětí dodává malý rotační měnič s výstupem 250 V 40 mA. Tlačítko pro ovládání modelu je zařazeno v záporné větvi anodového zdroje.

Antena je směrová čtyřelementová, s jedním reflektorem a dvěma direktory. Napájení je provedeno paralelním feedem o impedanci 140 Ω. Protože impedance anteny je jen 6 Ω, byl napáječ přizpůsoben přizpůsobovacími úseky o délce rovné jedné čtvrtině (celá souprava je na obrázku).

Celý model popíšeme podrobně v článku Řídíme modely radiem.

Během výstavy bylo uskutečněno mnoho přednášek z oboru sdělovací elektrotechniky. Ve večerních hodinách se promítaly návštěvníkům výstavy krátké filmy o elektrotechnice, magnetismu a pod.

Všechna tato předvádění, jakož i předvádění televize, byla navštěvena velkým počtem diváků. Po celou dobu výstavy se starali odborní vyspělí demonstrátoři-svazarmovci o poučení diváků. Tak se stalo, že i laik, který by pasivní prohlídkou exponátů mnoho nezískal, odcházel z výstavy do značné míry poučen o současném stavu radioamatérského hnutí.

## Zhodnocení naší měny

Unesení vlády a strany o měnové reformě a zrušení vázaného trhu významně zasáhlo do našeho života. Drtivá většina lidí je přijala s uspokojením a vírou, že půjdeme rychleji tempem k socialismu.

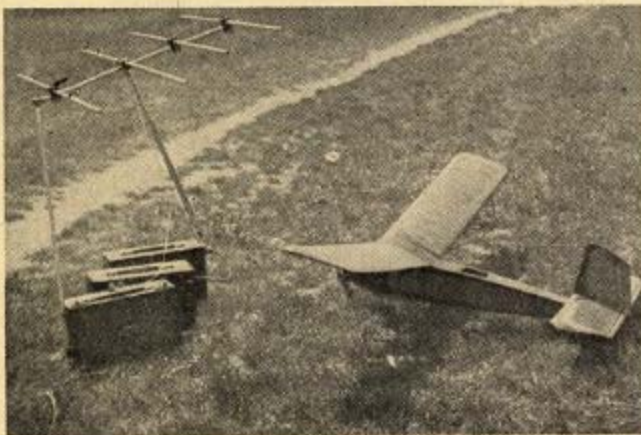
Také modeláři přijímají tento čin s povděkem. Mnozí z nich si do nedávna neměli představit život bez listků, poukazů a bodů, tak jako neznají pojmy nezaměstnanost, šetrák a další průvodní zjevy kapitalistického hospodářství. Naše zřízení je zárukou, že u nás nebude nikdy nouze, hlad, nezaměstnanost a že naopak, jak bude vzrůstat výrobnost naší práce, tak bude rychle vzrůstat i náš blahobyt.

Záleží všechno jen na nás a na naší práci. V předmmichovské republice, roku 1933 bylo u nás 910.182 osob, hledajících marně jakékoli zaměstnání. Když vezmeme v úvahu, že to byli většinou živitelé rodin, množství lidí žijících v největší nouzi a hladu jde do mnoha milionů. Dnes bychom v našem státě hledali marně nezaměstnaného. V tomto světle se nám také jeví život modelářů dříve a nyní jako něco, co lze jen těžko srovnat.

V paměti starších modelářů jsou zaznamenány obtíže, s kterými se dříve potýkali. Mít dlouhé nosníky z lipového dřeva a kolínko bambusu bylo tehdy už záviděníhodným vlastnictvím, ha i jatennicové špejle, se kterými by dnes žádný modelář nepracoval, musel si často vyprosit. A dnes? Dnes mnohý modelář bere jako naprostou samozřejmost existenci dolů vyhazovaných modelářských dílen, modelářský materiál všeho druhu zdarma a k tomu radu a pomoc zkušených instruktorů. Kromě toho zpravidla dostává další prostředky na stavbu modelů od svých rodičů, poněvadž mají zajištěné zaměstnání a dostatečný plat.

Proto nyní, kdy jsme vykročili ještě různými kroky k socialismu, své díky vyjadřujeme jak naší vládě, tak i straně tím, když budeme úspěšněji zacházet s poskytovaným nám materiálem a když naše pokusy o odvážná konstrukční řešení stavěných strojů přinesou mnoho užitečných úspěchů. Ma.

Snímek celé soupravy vystavené na I. celostátní výstavě radioamatérských prací. Sdílnka s anténou je vpravo, dvě šdílnky jsou akumulátory 24 V a vlevo je model. Souprava byla předvedena v činnosti na OHS v Brně.







## Něco o »Bejbince« — něco o létání maket

Popis k plánu na prostřední dvoustraně

Začneme od konce, o tom létání. Řeknu vám něco z neohátné historie upoutaných maket v Kladně. Začala se vlastně modely, které svým druhem patřily mezi „trenéry“ a tak zvané sportovní typy — to bylo asi v roce 1950. V roce 1952 jsme přelili na sportovní typy vůbec a na Armádním leteckém dnu v Ruzyni jsme provedli křest první naší upoutané makety „Praga-Baby E-114“. Celý podzim jsme s ní pak létali neděle co neděle v Zehrovičích, kde se scházelo 10–15 „upoutanců“. Začátek jsme vždy oznámili jako v každé „civilisované“ obci řevem trysky (u nás Braunerovy) a potom se létalo „čertovo kolo“ — pláť malé „č“, protože ty rychlosti byly dost „udýchané“ — 50–60, až 70 km/hod. Čtyřl v kruhu jsme létali často, někdy v pěti. Zkusíte to na 11m lankách a uvidíte, že než se to naučíte, budete mít odřený krk od otáčení jako my! Ale zvyknete! Časem jsme téměř všichni přelili na stavbu maket. — Potom soutěž v Polsku. Byla to úspěšná stavba, ale první létání v lednu na ledě patřilo mezi chvilky, ke kterým se rádi vracíme — vzpomínkou i skutečností. Letos se to vytvořilo, máme asi 10 maket a další stavíme.

Předchozí povídání bylo úmyslné. Jednak abych dokázal, že jsem „do toho také dělal“, jednak na osobní obranu, protože se chci také počítat mezi maketáře — i když dosud jsem o tom více psal a mluvil než stavěl. Je to také tím, že nad maketou je třeba se opravdu trochu zamyslet:

- a) co budu stavět a proč (výhody, nevýhody, zajímavosti),
- b) promyslet předem a dobře složitější detaily,
- c) rozhodnout se na základě daného motoru pro velikost modelu,
- d) konstrukci volit se zaměřením na materiálové možnosti.

Jen neříkejte, že U-model snese všechno! Pravda, snese dost, ale velká váha u tohoto modelu je stejně nevitána jako u modelů jiných. Ze zkušenosti doporučujeme nezatažovat motory o obsahu 2,5 ccm (ale výkonné), více než 40 g/l ccm obsa-

hu; výhodné zatížení je asi 25 g na 1 ccm. Model lehký má lepší stoupavost, menší setrvačnost při vyběhnutí střemhlavého letu, je obratnější, má lepší kluz a měkčí, bezpečnější přistání. K tomuto zatížení je vhodná velikost maket 1:10 vzhledem ke skutečnému letadlu. Předpokládám sportovní letadla jako Praga E 114, Svazák (Skaut), Sokol, Junák-Z-22, Avia BH 534 a stíhačky o skutečném rozpětí do 11 m. Zatížení nosné plochy vychází při tom asi na 40–50 g/dm<sup>2</sup>. S takovou maketou sednete na každém fotbalovém hřišti.

Ještě o jedné věci nutno se zmínit. Domnívám se, že řízení pomalých U-modelů má mnoho blázkového s řízením výškového kormidla skutečného větrone. Soudím proto, že naučit se dobře řídit pomalejší U-model nebo akrobaticky upoutaný model je výbornou přípravou k zvládnutí jednoho ze základních prvků řízení skutečných větroňů. Tvrdím to proto, že dělám obojí.

Tedy o Bejbince. Proč jsem volil tuto velikost, objasnil jsem snad dosti v předchozích řádcích. Chci jen dodat, že při této velikosti a střídavé váze má Bejbina velkou obratnost, hraničící s akrobaci a při své velikosti a proslulosti je propagačně velmi účinná u obecnosti.

K vlastnímu plánu jen několik upozornění, neboť doufám, že takto podrobný plán řekne víc než mnoho řádek.

Křídlo je dvouosunkové normální stavby, nosník vyztužen stojinami z překližky. K trupu se připevňuje čtyřmi šrouby, které vyrobíme z lžeháku Ø 3 mm krácejnám na příslušnou délku, naplňováním drážky pro šroubovák a vyřiznutím závitů závitovým očkem. Šrouby volně projdou horními špalíky (otvory Ø 3,5 mm), a do špalíků v trupu přímo vyřizujeme závit šroubem, když jsme napřed předvrtali otvor Ø 2,5 mm. Dírky do trupových špalíků vrtáme postupně — jako šablony použijeme špalíků v křídlech, dříve zalapených. Do pravé poloviny křídla zalapeme asi 20 g olova, obloučky vyztužíme překližkou. Vodič dráty očky upevníme na žebro h v levé polovině křídla, které není vy-

lehčené. Profily mají geometrické křivky — 2°. Při potahování a vypínání negativ na levém křídle nepatrně zmenšíme, na pravém zvětšíme. Celé křídlo je odnímatelné.

Trup je běžné koncepce. Hřbet a břicho potáháme tubou kreslicí čtvrtku (nebo balou), uložení podvozku a řidič trojtrubou páku nýtujeme hliníkovým drátem Ø 2 mm. Podvozek je poněkud složitý, ale při trojce pečlivosti i ten nebude dělat potíže. Detaily jsou na výkrese uvedeny pod čís. 14, 15, 16. Podvozkovou nohu vyplníme balou nebo lipovým prkénkem. Gumová kola použijeme o Ø 50 mm.

Uložení motoru bude různé podle druhu. Nejvhodnější je motor Letmo 2,5 ccm (je v plánu zakreslen) pro svou velmi nízkou stavební výšku a bezvadný chod při invertním zastavení (hlavou dolů). Další vhodný motor je Buřáček Frog 2,5 ccm, který však upevníme na 4 šrouby za přírubu, takže odpadnou bukové špalíky rozměrů 9×12×127 mm. Totéž platí o motoru AMA 2,5 ccm. Při použití motoru Atom 2,5 a podobných motorů musíme též upravit motorovou přepážku, protože motory mají dosti dlouhou zadní karburaci. Kryt motoru zajistíme dvěma šrouby M 3×15 po jeho obou stranách. Zavrtáme je zlehka do nosičů motoru.

Výškovku provedeme s ohledem na vyvážení modelu a motoru. Bude-li model těžký na hlavu, uděláme stabilizátor z plného lipového prkénka. Pohyblivou část kormidla (výškovku) uděláme z balsového prkénka plnou, máme-li balou. Je to jednodušší a pevnější.

Nádrž sletujeme z dobře očištěného konzervového plechu, trubičky rovněž. Nad nádrží provedeme odnímatelná dvířka, která rovněž připevníme šrouby do dřeva. Tím je další část modelu zcela přístupná při opravách.

Vyvážení. Dbejte na správné vyvážení, tak jak je naznačeno na plánu. Model ještě více těžší na hlavu, než jak je na plánu, létá však také dobře. Vyvážení je jeden z hlavních bodů úspěchu. Ještě vhodnou vrtulí — a Bejbinka může do vzduchu. Čh

Skupina maket kladenských modelářů při letošní místní soutěži v rámci CMS. Na levém konci vidíte dva modely typu Praga Baby E-114, v čele skupiny je obojíčelný model E. Braunera, o kterém také píšeme v tomto čísle.





## Lietajte ako Taran!

V lete roku 1931 prišiel na Kirovohradský výbor Komsomolu 19ročný komсомолец Grigorij Taran, ktorý žiadal, aby ho vyslali do leteckej školy.

„A v továrni fa prepustia?“ pýtal sa ho inštruktör výboru, vediac, že Taran je dobrý pracovník závodu Červená hviezda.

„Požiadam a prepustia ma.“  
„No a ako je to so zdravím?“ osmievať sa opýtal sa ho inštruktör.

„Doteraz som ešte nebol chýr,“ vážne odpovedal Taran.

Inštruktör sa zasmial a zasmiali sa všetci, ktorí boli v miestnosti. O sto percentom zdravý Taran nebol možno pochybovať. Mladík bol širokopleč, pevne stavaný, opálený slnkom. Na vládnej tvári mu šibalsky žiarili hnedé oči. Pri úsmeve sa mu odkrývaly rovné, biele zuby.

„Teda zdravý?“ opakoval svoju otázku inštruktör.

„Možno, že keď som bol malý, bol som chorý, nepamätám si.“

Tarana poslali do leteckej školy. Žiadne práce sa mu nezdaly jednoduchými. S nadšením a húčevnosťou sa zaoberal teóriou i praxou.

Keď prvýkrát riadil lietadlo, zrodilo sa u inštruktora podozrenie.

„Povedz, kamarát,“ pýtal sa Tarana, keď pristáli, „kde si letal pred tým?“

„Ešte som nelietal.“

„To povedz niekomu druhému, mňa neoklamáš. Alebo si sa narodil letcom?“

Grigorij sa veselo zasmial: „To znamená, že som dobre riadil lietadlo?“

„Skoro tak ako ja.“

Rok pred skončením školy pilotný žiak Taran sa stal inštruktörom. Užil druhých lietaj na U-2 a sám sa učil na P-5 a prevádzkal nočné lety.

Behom vojny každý malý chlapec poznal podľa hukotu motora, že lietadlo letí — sovietské alebo nemecké. Keď bolo počuť jednotvárny zvuk u-u-u..., deti aj dospelí pokračovali vo svojej práci. Ale keď počuli protivné zavýjajúce gau-gau-gau..., nepokoj pojal obyvateľov: všetci

poznali, že letia nemecké lietadlá. Protiletadlové zbrane zahájili palbu a stíhači štartovali do vzduchu, aby zamedzili nepriateľovi cestu.

Matina Tarana I.I-2 bola natretá bielou farbou a pilot ju s láskou nazýval Snehulinkou. Snehulinka húčala rovným hukotom ako všetky sovietske lietadlá. A keď v noci Taran letel do tylu nepriateľa, hitlerovci zahajovali palbu z diel.

Taran sa zamyslel: Ako ich oklamať, ako skryte prejsť nad nimi? Či by nešlo Snehulinku naučiť zpívať po nemecky? A čo keď dám rôzne obrátky svojim motorom?

Sediac v lietadle, začal Taran skúšať. Jednému motoru dal menšie otáčky ako druhému. Ga-a-u... ga-a-u... zlučala mašina.

„Nie, tak nezpievaj!“ — povedal Taran. „Über lavému!“ — poradil mu Šutov.

Hukot sa zmenil, stal sa bližší nemeckému ga-u... ga-u... .

Ako kytarista ladí kytaru, Taran prídával a uberal otáčky motorov, dokiaľ lietadlo nezavlo presne tak, ako fašistický bombardér JU-88.

Jednej zimnej noci roku 1942 letelo nad smolenským krajom, obsadeným okupantami, veľké lietadlo. Jeho gau-gau... jasne prerezávalo vzduch a ani jeden nepriateľský delostrelec nezbadal nebezpečenstvo.

Keď lietadlo prilietlo k nemeckému letišti, zaleskly sa vo vzduchu svetlá otáčajúcich sa reflektorov. Ale lietadlo nepristalo. Gau-gau-gau... sa vzdialilo od letišťa a zaniklo kdesi v dialke.

Hitlerovci boli oklamani; nepreletelo fašistické, ale sovietske lietadlo, ktoré riadil znamenitý pilot Grigorij Taran.

Keď na letišti blýskaly svetlomety, Taran, pozrúc sa dole, s úsmeškom povedal: „Blikaj, neblíkaj — nezlákaš! My sa trápiame a zájsť k vám na návštevu nemôžeme.“

Šutov, druhý pilot, dodal: „Zatiaľ dovidenia. Posvičte nám na spätnú cestu!“

Asi o hodinu letelo lietadlo nazpät' a na letišti znovu poslušne zasvietili svetlomety. Lietadlo opäť preletelo okolo. So zavýjajúcim gau-gau... minulo liniiu fronty. Potom svojím obyčajným, rovným hukotom u-u-u... miešlo na svoje letište.

Lietajte ako Taran — hovorili veliteľia oddielov svojím pilotom.

Z knihy „Drahocenný náklad“ od M. Belachovej. Z ruskiny preložil Kornel Takáč.

## LETECKÝ MODELÁŘ bude mít větší rozsah

S radostí oznamujeme čtenářům, že Ústřední výbor Svazarmu projednal požadavky modelářů-svazarmovců a rozhodl, aby časopis Letecký modelář byl rozšířen v každém čísle o 4 strany, počínaje číslem 8/1953.

Cena jednoho čísla se vzhledem k rozšíření úměrně zvýší.

Jsmé přesvědčeni, že čtenáři uvítají rozšíření svého časopisu a odpovědí na to zvýšením aktivit a dalším zlepšováním své práce.

Redakce.

## Různá péče o modeláře

Dne 26. 4. 1953 jsem se zúčastnil s rokyanskými modeláři modelářské soutěže v Plzni — Letkov. Soutěž byla pěkně navštívena a vydařila se. A co mne zajímalo nejvíce? — Jak se kdo starají o nejmladší letecký dorost.

Byl jsem velice potěšen, že modelářům se v jednotlivých krajích daří dobře a že jsou všestranně podporováni. Musím přiznat, že mě nejvíce překvapilo, že jinde jsou modeláři materiálově zásobováni tak dokonale, že my z kraje Plzeň tomu nemůžeme ani věřit. Vždyť na příklad v krajích Ústí nad Labem nebo Bratislava dostávají modeláři papír kablo a acetonová lepidla. A vůbec všechny potřeby jim opatřuje KV Svazarmu. Plně jsem ocenil, jakou jinde věnují péči účasti vyhraných modelářů na soutěžích.

Jistě kraje hospodářs i prostředky když ne stejnými, tedy alespoň nepřilíhli rozdílými. Na tuto soutěž se sjeli modeláři z celých Čech a dokonce i ze Slovenska. Jistě se jich na tamních KVS nepatli, z toho a kdo uhradí cestovní výlohy s tím spojené.

V kraji Plzeň jsou tyto věci neuskutečnitelné?

Jan Mašek,  
modelářský inštruktör,  
Rokycany

# Memoriál J. Pětníka v Ostravě

Zdařilého I. ročníku Memoriálu Jana Pětníka se zúčastnilo 290 modelářů ze všech krajů naší republiky. Za opravdu nádherného počasí byla soutěž zahájena v neděli 17. května v 9 hodin ráno soudr. Urbanem. Po vyslechnutí státních hymen byli soutěžící seznámeni s účelem a pravidly soutěže. Ze seznámení s pravidly bylo opravdu názorné, to ukazuje fotografie s. Stodoly z Gottwaldova, který předvádí správný start gumáka se zemí.

Stává se někdy, že někteří modeláři se snaží dosáhnout vítězství nepoctivou cestou. Také v Ostravě se nesoutěžilo zcela sportovně. Důsledná namátková kontrola „objevila“ sedm takových případů. (Jedno samokřídlo létalo dokonce se zatížením 6 g/dm<sup>3</sup>).

To jsou zjevy zřejmě nezdravé a proto záleží na vedoucích i na modelářích, aby nastoupili novou cestu, soutěžili poctivě a nesažili se umluvit „nějaký ten decimetřík“.

Jinak můžeme být s průběhem ostravské soutěže spokojeni. Některé zvláštní stavební a konstrukční novinky tu nebyly, až na několik motorizovaných „větroňů“ soudruhů Škreky a Ryby z Ostravy. Po stránce provedení byly pozoruhodné modely soudruha Fr. Starého z Velké Čermné, který se umístil na 3. a 4. místě v kategorii A.

Velmi se při soutěži zapojilo zapojení motocyklistů-svazarmovců. Soutěž se tak neprotahovala zbytečným lénáním za ulétnutými modely.

Absolutním vítězem se stal Milan Novák z Gottwaldova a taktéž družstvo Gottwaldova bylo nejúspěšnější v soutěži.

Vítězové všech kategorií obdrželi vauduchovky a upomínkové vlajky. Dalšími cenami byli odměněni soutěžící, umístění se až do 10. místa.



Soudruh Stodola vysvětluje účastníkům soutěže správný způsob startu se zemí u modelů s gumovým motorem.



Ostravští modeláři Ryba a Škreko před startem.

## VÝSLEDKY (uvezeno prvních pět):

### Kategorie A

1. Milan Novák, Gottwaldov	1018 vteřin
2. Karel Škreko, Ostrava	817 "
3. Frant. Starý, Velká Čermná	681 "
4. Frant. Starý, Velká Čermná	660 "
5. Labomír Tomančák, Ostravice	532 "

### Kategorie B

1. Jan Vohorník, Gottwaldov	437 vteřin
2. Ladisl. Domes, Ostrava	346 "
3. voj. Michal M., Hranice	262 "
4. J. Hnilica, Gottwaldov	249 "
5. K. Jakeš, Teplice	238 "

### Kategorie C

1. V. Olšák, Gottwaldov	414 vteřin
2. B. Rutar, Krnov	410 "
3. J. Jendřejas, Místek	389 "
4. J. Soum, Gottwaldov	329 "
5. J. Černý, Píseň	257 "

Zakončení a zhodnocení soutěže provedl s. Stodola, který vyvedl dobré organizační zvládnutí soutěže a postavil ji na rovném velkém soutěžním celostátním rozsahu, jako je „Letenský pohár“, „Velká zimní Gottwaldovská“ a „Memoriál Č. Formánka“.

Věříme, že průběh soutěže se líbil všem účastníkům a že se s nimi a s mnoha jinými opět setkáme v příštích ročních Memoriálech v Ostravě.

Stanislav Frydrychovský  
kult. prop. referent

## Krajské modelářské soutěže o postup do CMS

### Kraj Ústecký

Krajská modelářská soutěž v Ústí nad Labem byla rozdělena na dvě části. Upoutané modely byly letány 31. května na letišti v Chabařovicích, odkud byli všichni soutěžící modeláři. Druhá část, volné letající modely, byla uspořádána 7. června na letišti v Chomutově.

Soutěž byla připravena v celku dobře, ačkoli spočívala všechna práce jen na několika jednotlivcích. Jako téměř všude, byly i zde zastoupeny převážně větroně a ostatní kategorie byly obsazeny v daleko menším počtu a nedosahovaly, s výjimkou upoutaných modelů, lepších výsledků.

Doporučujeme proto mod. vedoucím Ústeckého kraje, aby věnovali větší pozornost stavbě modelů s gumovým motorem, a výbušnými motorky a podporovali skupinu modelářů v Chabařovicích, kteří si vedou velmi dobře s upoutanými modely.

### Výsledky:

	přihlášeno modelů	limit spáleno
A <sub>1</sub> junioři:	73	7
senioři:	39	3
A <sub>2</sub> junioři:	6	2
senioři:	7	—
B <sub>1</sub> junioři:	1	—
senioři:	4	—

	přihlášeno modelů	limit spáleno
C <sub>1</sub> junioři:	3	—
senioři:	23	—
D junioři:	2	2
senioři:	4	2
E	2	—

\*

### Kraj Královéhradecký

Krajská soutěž v Hradci Králové se konala 7. května v Jaroměřích. Byla organizačně po všech stránkách připravena vzorně. Předem stanovený program byl ve všech bodech dodržen. Funkcionáři Svazarmu dokázali, že jejich péče o modeláře — budoucí letecké kádry neustává v kraji jen na papíře.

Technická úroveň modelů byla vesměs dobrá, až na modely s gum. motorem.

Ani jeden z nich, přes dokonale vypracování, nesplnil limit do CMS.

Počasí během soutěže bylo příznivé se silnou termikou — uletělo kolem 20 modelů.

#### Výsledky.

Přihlášeno celkem 130 modelů  
odstartováno 91 modelů  
postup do CMS 22 modelů

Kategorie:	Skupina	Přihlášeno	Odstartováno	Postup do CMS
Větrné	J	59	43	5
	S	25	21	10
Větrné	J	59	43	5
	S	25	21	10
Samokřídla	J	1	1	1
	S	1	1	—
Gumáky normální	J	2	2	—
	S	6	2	—
Motorové	J	3	3	—
	S	8	7	3
Větrné tyčkové	Žáci	23	11	3
Ostatní kategorie neletaly.				Kn.

\*

#### Kraj Bratislavský

V neděli dne 14. júna t. r. sa konala v Bratislave na letišti v Dvorníku Krajská letecko-modelárska súťaž. Na súťaž sa dostavilo pomerne málo pretekárov s modelmi prevážne známymi konštrukcií. Počasie po predchádzajúcich dažďových dňoch bolo veľmi pekné, no súťaž neuspĺnila očakávané výsledky.

Organizácia súťaže bola nedostatočná, čo zavinielo, že na jednom z troch štartovíc začali prvé lety až na poludnie.

Pochvalu si zasluhuje Bratislavský modelár S. Benko, ktorého upútané modely — makety lietadiel, sa vyznačovali veľmi pekným, stabilným letom.



U-modely, makety bratislavských modelárov.

#### Výsledky.

Kategória	Přihlášených	Limit spúšťa
A-1 jun.	43	7
sen.	15	2
A-2 jun.	2	—
sen.	5	—
B-1 jun.	1	—
sen.	10	5
C-1 sen.	4	—
D-1 sen. 2,5	2	1
D-4 sen. trycky	1	—
D-3 sen.	3	3
E jun.	1	1
sen.	1	1

\*

#### Kraj Gottwaldovský

Krajská súťaž konala sa za mierne veterného počasia 13. a 14. júna v Uherském Hradišti. Pořadatelé — nováčky v pořádání soutěží — se zhostili svého úkolu vzorně. Nebyl podán žádný protest.

#### Výsledky.

Kategorie	Přihlázeno	Odstartováno	Limit spúšťa
A-1 jun.	54	33	7
sen.	27	24	1
A-2 jun.	5	3	2
B-1 jun.	3	2	1
sen.	6	5	3
B-3 sen.	1	1	1
C-1 jun.	15	6	3
sen.	7	6	2
D-1-a jun.	2	—	—
sen.	2	1	1
D-1-d jun.	1	—	—
sen.	10	4	1
E	2	—	—
F	5	1	—

Po súťaži vytvoril J. Hemola z Kroměříže se svým vodním gumákem čas lepší dosavadního čs. rekordu, který bude předložen sportovní komisí ke schválení.

F. S.

## Upoutaná maketa obojživelného modelu

Konstrukce E. Brauner, Kladno.

Data:	Křídlo:	Výška:
Rozpětí	980 mm	320 mm
Hloubka	135 mm	85 mm
Profil (oba původní)	Clark Y	symetrický
Plocha	13,25 dm <sup>2</sup>	2,75 dm <sup>2</sup>
Plocha celková	16 dm <sup>2</sup>	
Váha	1300 g	
Zatížení	81 g/dm <sup>2</sup>	
Motor	detonační 2,5 cm	Letmo, upravený, s tlačným ložiskem
Vrtule	Ø 210 mm, tlačná	Stavební měřítko 12:1

#### Stavební zajímavosti:

Horní část kabiny, kapota motoru a balanční plováky na křídlech vyhlásovány z celulódu. Model je stavěn vodotěsně pro létání na vodě (trup potažen překližkou 0,4 a 0,5 mm). Odpérování podvozku včetně teleskopu a ostruhového kolečka je provedeno jako u skutečného letadla s možností překlápění do horní polohy pro létání na vodě. Balanční plováky jsou uchyceny v křídlech pružně pro případ nárazu. Maketa je rozkládací (křídla a výškovka), celá montáž modelu je provedena na 3 šroubky M3, křídla jsou po nasunutí na duralové trubky zajištěna otočením páčky na zámek.

Model byl dohotoven v květnu 1953 (cca 500 prac. hodin), je ve stadiu zalétávání a zkoušek (vrtule, těžiště atd.). Při tom jako pozemní splnil limit kategorie maket pro CMS.

E. B.





# POZNÁVÁME ČESKOSLOVENSKOU LETECKOU TECHNIKU

Popis letounu „Svazák“ k plánu na poslední straně.

Sportovní letoun „Svazák“ je dopřemým výrobkem našeho leteckého průmyslu.

Středem jména dělá bez sporu čest. Svazák — to je pro naši mládež symbolem zrůstání a průlomnosti nového, pokrokového, majícího nekonečný rozlet a nerychlostné možnosti. A tak i tento letoun nese plným právem pro svoje vlastnosti jméno Svazák.

Rovněž není náhodou, že si jej zvlášť naše létající mládež zamilovala. Řady vyškolených a vyzkoušených vldá-noucích mladých lidí vzrůstaly i jeho sdaluhou. Je třeba, aby si jej také modeláři více poskřmili při stavbě maket.

Maketa Svazáka v měřítku 1:10 nebo větší má výborné letové vlastnosti a bude velmi dobrým propagačním prostředkem modelářů Svazarmu.



Pohled na „Svazáka“ ze strany.

„Svazák“ M2 (Skaut) je školní a cvičný dvoumístný letoun s dobrou ovladatelností, stabilitou a úsporným provozem. Je to samonosný dolnokřídový jednoplošník celodřevěné konstrukce se čtyřválcovým motorem Praga D o výkonu 75 KS, dřevěnou pevnou vrtulí a pevným třikolovým podvozkem.

Křídlo je třídílné. Střední část je pevně spojena s trupem a nese hlavní kola podvozku. Vnější části jsou odnímatelné. Přední část je kryta překliškou, celé křídlo pak potaženo plátnem. Spojení je provedeno čepy na hlavním a pomocném nosníku. Přistávací klapky potažené překliškou sahají od obrysu trupu až ke křídélkům.

Trup je celodřevěný, čtyřhranný, s klenutými boky a hřbetem. Dopředu přechází plynule do křivky motoru ladného tvaru, který lze snadno odklopit. Velice prostorná kabina se dvěma sedadly vedle sebe s dvojitým řízením a prostorem na zavazadla je chráněna krytem z plexiskla. Vstup do letounu je s obou stran po ods-

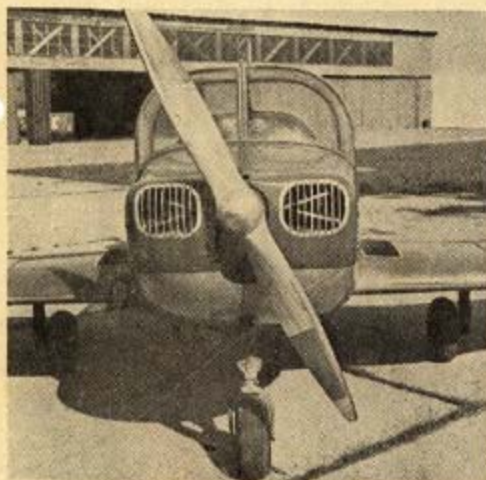
nutí krytu kabiny dozadu. Palubní deska je vybavena obvyklými přístroji pro navigaci a kontrolu chodu motoru.

Ocasní plochy jsou vhodné se Sokolem. Stabilizační a kýlová plocha jsou potaženy překliškou a pevně spojeny s trupem. Směrové kormidlo má pevnou, výškově přestavitelnou vyvaž. plošku. Obě jsou potaženy plátnem.

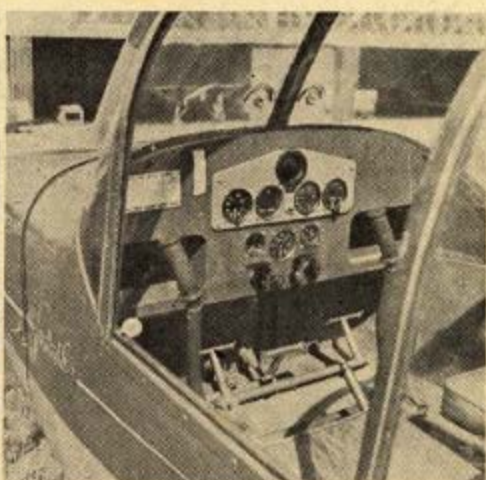
Řízení je pákové a nožní pedalové. Převod na kormidla je proveden lankou, na křídélka táhly. Ovládání přístáv. klapky je mechanické ruční pákou, stejně jako ovládání brzd podvozku.

Nízký podvozek se širokým rozchodem umožňuje přistání i za silného stranového větru a zaručuje bezpečnost při startu i přistání při silném zabrzdění. Přední kolo je řiditelné spojením s nožním řízením. Odpěrování provedeno spirálovými zpružina-mi s třecími tlumiči.

Některé údaje letounu Svazák (Skaut): rozpětí 10,00 m, délka 6,75 m, výška 1,90 m, práz. váha 370 kg, cest. rychlost 150 km/hod., přistávací rychlost 65 km/hod.

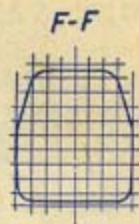


Pohled na trup a střední část křídla „Svazáka“ zepředu.



Pohled na palubní desku „Svazáka“.

LETECKÝ MODELÁŘ Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve vydavatelské ř. leonard mace Náše vojsko, Praha. — Vedoucí redaktor Jiří Smola, Redakce: Praha II, Jungmannova 26, telefon (ústředna) 22-12-47, 22-76-46. Hodáček pro Slovensko: Bratislava, letiště Dvorník, telefon 233-36. Admistrace Praha II, Vládkova 26, telefon 22-12-47, 22-76-46. — Cena výtisku 20 hal. Předplatná na celý rok (12 čísel) s poštovným 9,50 Kčs. — Šekový účet 2502 44999. — Titulek Náše vojsko. — Dohledčí polit. úřad Praha 322. — Toto číslo vyšlo 8. srpence 1953.



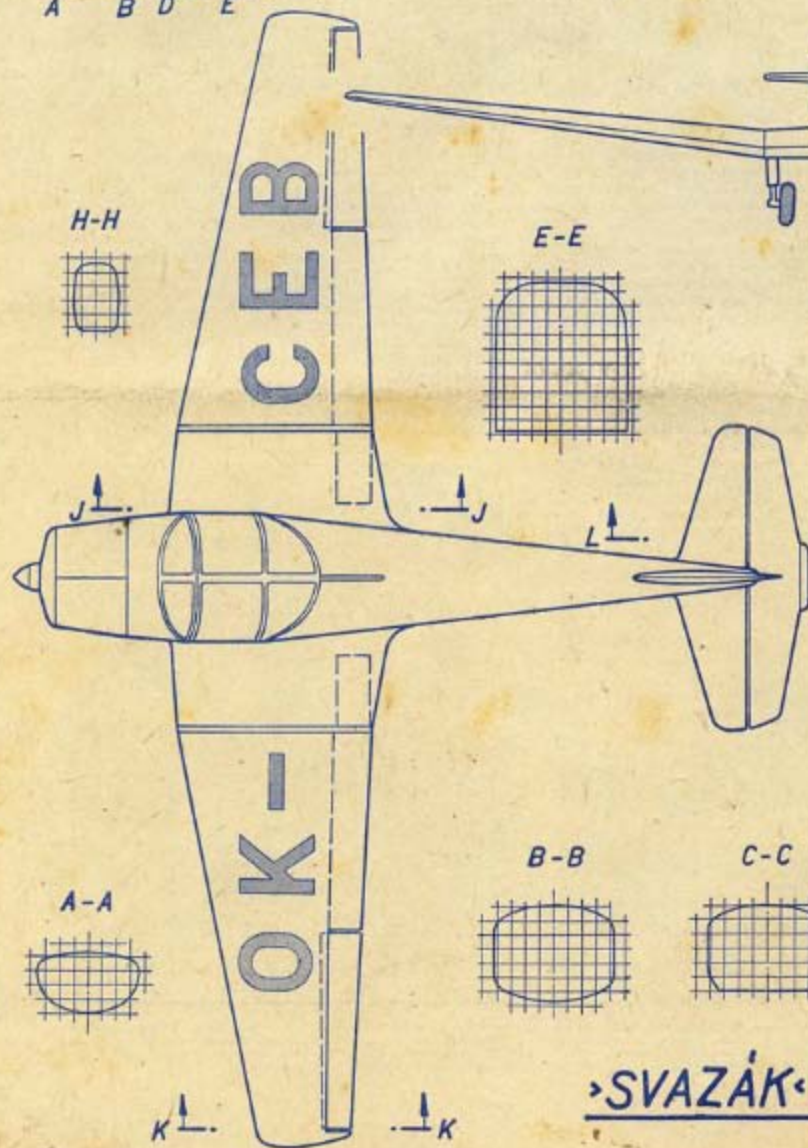
H-H



E-E



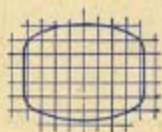
J-J



A-A



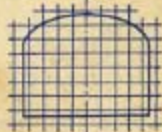
B-B



C-C



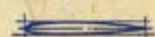
D-D



K-K



L-L



• SVAZÁK M2