

# Letecký

# modelář

7

ČERVENEC 1959

ROČNÍK X

CENA 1,30 Kčs

MĚSÍČNÍK SVAZARMU PRO LETECKÉ, AUTOMOBILOVÉ A LODNÍ MODELÁŘE

VELKÁ ČTENÁŘSKÁ SOUTĚŽ  
začíná uvnitř tohoto čísla





Václav PARÝZEK

● CIVILNÍ OBRANA  
SE TÝKÁ  
KAŽDÉHO Z NÁS!

## V Elektro-Praga Písek jsou připraveni

### Modeláři a spartakiáda

Ano, hodně se jich zúčastnilo jako cvičenci některé ze svazarmovských skládek na oborních spartakiádách, které se staly největší událostí měsíce června. Nadlínou součástí vystoupení byly molutné práce okres-

skupiny svépomoci...  
družstva kontrolují bezpečnost zaměstnanců v krytech. Všichni pracují s jistotou; rychle převádějí zaměstnance z ohrožených krytů. Konečně poslední pracovník opouští v doprovodu členů zdravotního družstva úkryt, je převeden přes zamořeny úsek a vrací se na své pracoviště. Závod může pokračovat v práci. Hlídkují pouze skupiny svépomoci...

Sířena... přerušovaný ostrý hlas se ozývá po celém prostranství závodu. Zaměstnanci Elektro-Pragy v Písku rychle, organizovaně opouštějí pracoviště a spěchají do krytů. V očích mnohých je vidět nejistota. Sířena doznívá... Členové družstev skupin svépomoci po rychlé kontrole pracovišť zaujímají vyhrazená místa v prostorách závodu a starostlivě kontrolují ochranná zařízení pro zaměstnance. Služby u spojovacích přístrojů přijímají hlášení řádu CO: bezprostřední nebezpečí - Sotva dozněly poslední povely velitelů družstev, nastal oslepující záblesk, ozval se silný výbuch a k obloze stoupá sloup dýmu, houbovitě se rozrůstající. Atomový výbuch! - Členové družstev svépomoci pracují rychle. Je vidět, že své úkoly dokonale ovládají. Mžikem mezi nimi rozzníváme známé tváře svazarmovců, střežce, modeláře...

Zatím co družstvo požárníků lokalizuje jeden zasažený blok závodu, členové krytového, technického a zdravotního

Na písecký závod Elektro-Praga ovšem nespadá atomová nálož. Celý ten napínavý děj - to byly závěrečné zkoušky všeobecné přípravy v civilní obraně. Svazarmovci-organizátoři i zaměstnanci ostali velmi dobře. Ve spolupráci s vedením závodu a s ostatními složkami se základní organizaci Svazarmu podařilo v krátké době prokólit v CO všechny zaměstnance závodu. Po předcházejících úspěších je to další potvrzení dobré práce svazarmovců. A odměna? - Vedení závodu poskytl leteckým modelářům finanční podporu ve výši 2000 Kčs. Modelářům tedy dobrý kus práce pro civilní obranu přinesl užitek. Koupili si rádiovou aparaturu, modelářské motory a materiál. Ted pomáhají při výstavbě sportovního stadiónu, jehož výstavbu vedení závodu schválilo. Letectví a automobilový modeláři budou na něm mít vlastní dráhu pro upoutané modely vedle kryté střešnice a jiných výcvikových zařízení ZO Svazarmu na závodě.

Jak je vidět, dělají to v píseckém závodě Elektro-Praga dobře.



ními a hravými mlsty, jichž se kromě cvičenců zvláště ve svazarmovské láně zúčastnili i reprezentanti jednotlivých odborností. Pochopitelně ani letectví modeláři nesměli chybět a nelo jim málo, jak nazořďuje náš snímek z Vysokého Mýta, kde byla zvorová spartakiáda pro celý Parubický kraj. -ka-

## CVIČENKA Z MANIN VZPOMÍNÁ...

Soudručka V. Karstová →



At jsem dělala cokoliv, nemohla jsem ji stačit. Vystřela ilapala jeden kopeč za druhým. Její desetiletá dcerka Helena začala uřekňovat: „Mami, já už opravdu nemůžu. Dyt jsem včera celý odpoledne navčivovala!“

Máma - Vlasta Karstová - se udiveně podívala: „Ghudičko, není ti hanba? Když jsem byla jako ty, chodila jsem cvičit z Nauli až na Maniny a celou cestu jsem si jeltě zpívala!“  
„Maniny - je mámi, tys tam cvičila? Tam přece byla první spartakiáda!“

„Vlak jsem na I. dělnické spartakiádě také cvičila a jsem na to hrdá! Jeltě se pamatují: cvičily jsme z nali tělocvičny - hospody v Mešilavové ulici v Nuslicích časně ráno. Měly jsme modré šortky a cvičky naboso. Cestou se k nám přidávali a ostatních dělnických jednot. Cvičili jsme všichni. Nabylo to smadné, protože v hospodě jsme se nemohli scházet kdy jsme potřebovali a tak jsme často, třeba za dážď, cvičili venku. Schopnější pomáhali „brusit“ prostná těm slabším. Na šortky jsme si nasuli tetřít. Korunka ke horsence se skládaly v té době těžko, ale přesto měla naše tělocvičnovná jednotu stoprocentní účast. Neexistovalo, že by někdo na spartakiádě nechtěl cvičit - naopak, to byl pro něj trest!“

K druhé dělnické spartakiádě nedošlo - zakázalo ji tehdejší ministerstvo vnitra. Měly jsme zlost, ale nemohli jsme nic dělat. Místo toho jsme měli aspoň na Maninách veřejná cvičení. Dopracovala jsem se tak daleko, že jsem byla mistračkyně naší

jednoty. - Vlastně jsem nikdy nepřestala cvičit - ani po roce 1938, kdy okupanti všechny dělnické sportovní organizace zrušili. A pak jsem byla několik roků v Oreltím. Snad až tam jsem si uořdomila, co je to sportem otužení těla. Padaly vedle mne jedna za druhou. Nevydržely. Ani mělo nabylo lehkou. Sly jsme pochad smrti v dřevících na bono... Snad se to zád mělně, ale já jsem dostala jen rýmu.

Předčila jsem a dočkala jsem se. Ne snad proto, že jsem v roce 1921 cvičila na první dělnické spartakiádě, ale proto, že mi tělocvič za ta léta naučil neřihot a vydržet!“

Soudručka Vlasta Karstová viděla všechny skládky na I. celostátní spartakiádě. „Klobouk dolů před svazarmovci, kteří cvičili v tom nejprudším lijáku,“ - vzpomněla si na svazarmovské vystoupení.

Letos chodila mezi dlti, které se připravovaly na obvodní spartakiádu v Praze-Břevnově a skládky pro děti znala téměř nazpamť. Pochováila je, ale projevila se stará tělocvičkářka: obvodní spartakiády byly jakoási prověřkou před finalem II. GS, které musí jednotně ukazat desetinásobně dvakrát zecerup náší nové tělocvičnovy.

LIBUŠE KUCEROVÁ

Ukázka cvičení ze svazarmovské skládky „Brannosti k míru“.



# Co dovedou NAŠI MODELÁŘI



▲ Akrobatické samokřídlo V. Dvořák ze Svazarmu v Brandyse n.L. létá s motorem MVVS 2,5D rychlostí 140 km/h a je velmi obratné.



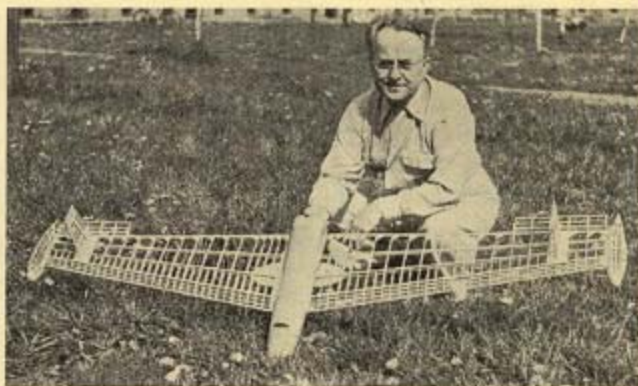
▲ Tryska Milana Závady z Prahy podle nových propozic FAI. Startuje bez podvožku přímo ze země. Na zvedání v jehlavé model avitálil.

## K TITULNÍMU SNÍMKU

Často slyšíme stížnosti na slabou a vázající spolupráci svazáků se svazarmovci a obráceně. Několikaleté zkušenosti krajského aeroklubu Svazarmu v Ostravě však potvrzují opak. Soudruzi v Ostravě nečekali na pokyny, už před lety se dohodli na úrovni KV ČSM a Svazarmu a dnes je práce svazáků v letectví a modelářství samozřejmá.

Náš snímek je z krajské soutěže v Ostravě. Svazák Hodina je nejen dobrým modelářským instruktorem, ale také sám létá jako modelář – sportovec.

Snímek: inž. M. Kubala



▲ Inž. Hroch z Ostravy staví samokřídlo v motorové a bezmotorové verzi. Křehčivě nástavec na hancích křídla a střední část křídla jsou stavěny tak, aby je bylo možno u mot. verze naplnit vodkem. Celková váha modelu bude asi 720 g.



▲ Voj. Emil Šoha z KA Nitra staví upoutanou maketu o rozpětí 2000 mm na dvouválcový motor typu „boxer“ amatérské výroby o obsahu 20 cm<sup>3</sup>.



▲ Rádiová řízená maketa Piper Cub J. Melichara z Roudného u Bílého Újezda. Rozpětí 1800 mm, plocha 62,46 dm<sup>2</sup>, váha 2600 g, profil křídla Clark-Y, vyltkovky NACA 0009, motor Vltavan 5, souprava ALFA. Model je potažen silným kromě ocarních plech.

Chcete-li se na této straně pochlubit svým novým modelem vlastní konstrukce, nabídněte nám ostrý snímek, formátu aspoň 9×12 cm, černě lesklé provedení. Nezapomeňte napsat hlavní technická data!



Jak jsme slíbili, zahajujeme

## I. velkou čtenářskou soutěž Leteckého modeláře UKAŽ, CO ZNÁŠ

Každý z vás může vyhrát, stačí jen pozorně číst Leteckého modeláře a odpovědět správně na 15 otázek z oboru leteckého, automobilového a lodního modelářství.

Pro nejlepší účastníky jsme připravili 50 hodnotných cen. Vítěz soutěže získá

### MOPEL Stadion

Dále jsme pro vás připravili fotoaparát **Flexaret**, přijímač **MVVS** pro rádiové řízení, **leteckomodelářské motory** a další hodnotné ceny v celkové hodnotě asi 5 000 Kčs. Podrobný seznam cen uveřejníme v některém příštím čísle LM.

### POZOR,

zbystřete pozornost, uveřejňujeme prvních pět otázek:

1. Kolik km/h byl k 31. 12. 1958 absolutní rychlostní rekord létajících modelů, kdo a kde jej ustavil?
2. Co je to FEMA? — Vypište nebo stručně vysvětlete!
3. Aquila Baby je modelářský motor americký, japonský, italský, maďarský nebo německý?
4. Co je to „PROŠLUP“?
5. Který známý čs. modelář hraje ve filmu?

## NEVÍTE-LI SI RADY,

nevzdávejte se hned a přečtěte si důkladně loňský a letošní ročník Leteckého modeláře, kde najdete určitě správné odpovědi. Za každou správnou odpověď získává soutěžící jeden bod. Vítěze určí teprve poslední otázka, která bude volena tak, aby soutěžní komise, složená ze zástupců Vydavatelství časopisů MNO, redakční rady LM a redakce, mohla posoudit kvalitu odpovědi a určit konečné pořadí.

## NA PRVNÍCH 5 OTÁZEK

odpovídejte však stručně a jasně, nepřipisujte žádné vzkazy pro redakci, objednávky plánů apod. Odpovědi zasílejte z každého čísla zvlášť, a to vždy do konce měsíce, na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Do soutěže budeme zařazovat jen odpovědi, psané na

## KORESPONDENČNÍM LÍSTKU!

Proto jsme také snížili v každém čísle počet otázek z deseti na pět. Čtěte pozorně další čísla Leteckého modeláře, kde postupně uveřejníme další otázky.

## NEZAPOMEŇTE JEŠTĚ:

1. Nalepit připojený zvláštní kupon LM, bez kterého jsou odpovědi neplatné. Pozor, nezaměňujte s inzertním kuponem, který otkusujeme v každém čísle!
2. Napsat čitelně a přesně vaši adresu, kolik je vám let a do které školy (zaměstnání) chodíte.



se Horyna model nazývá v mnohém „kontra“, už je tam také Réser. Hládků má dobře a bezpečným středním maximem si nejlépe vylétnou, zatím co Horyna širokým maximem se zvláštní průběžností na druhé místo. Smláz se startu s náhradním modelem „opod“ a je fírti. U tabule je nával a divotů nad výsledky neoficiálních polských reprezentantů, jimiž sešlo a navzdory a náležitě sejeje.

Rubens hájí honor, který pro nás vše napravit. Jene spokojeni. Horyna si jistě „ukáže jen sobě“ na dost špatných podmínkách, snad aby nakonec zase ukázal, že to nicotný kolečka. Páté maximum máno zůstá na vynalí jako zavazní polské střelné výkonnosti „C“.

**SOUTĚŽ MODELŮ NA GUMU**  
v úterý 2. června, 7.15—11.00 h, teplota 18—20°C,  
stah 1005 mb., oblačnost 7/8—4/8, vítr 5—7 m/s

**I. KOLO (7.15—8.00)** zahájila náš obitavý konkurent Krizma maximum. Po slabším výkonu An-San-Hek je Čiček. Model dělá první začátku příliš strach, nastává však neobvyklé je to dokrát Hozel už je, že dále na křídlech přistál do postu a Hájek jej přitáhl celý promačtaný. Blahostelna už po X-té náleva „slušnou harantou“ (převládá Garantu) a model se zůl nad špatným motorem, Mazin je plácní ševla, přistála je vter.

**II. KOLO (8.00—8.45)**. První startuje An-San-Hek s malým úspěchem 62 vt. Má model do křídla, tajně jako horejší střelné předstihlo dne. Krizma po startu v závětrí sítěbnu kadně zranil a na jen 140 vt. Také jeme střelné dáleho lépe svláčí ozvali bez turbulenc, jak jeme vidět při vrtáčku, kdy šel marněně vyje než Čiček a bratři hlusval.

Čičko sůl v tomto kole začínají filmovat a fotogra-

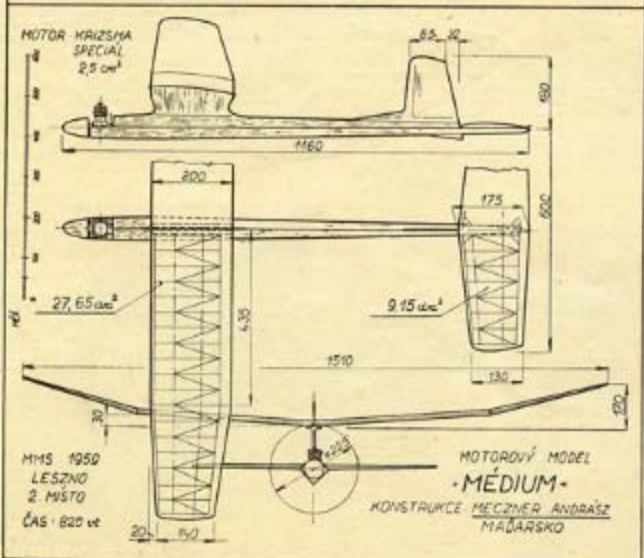
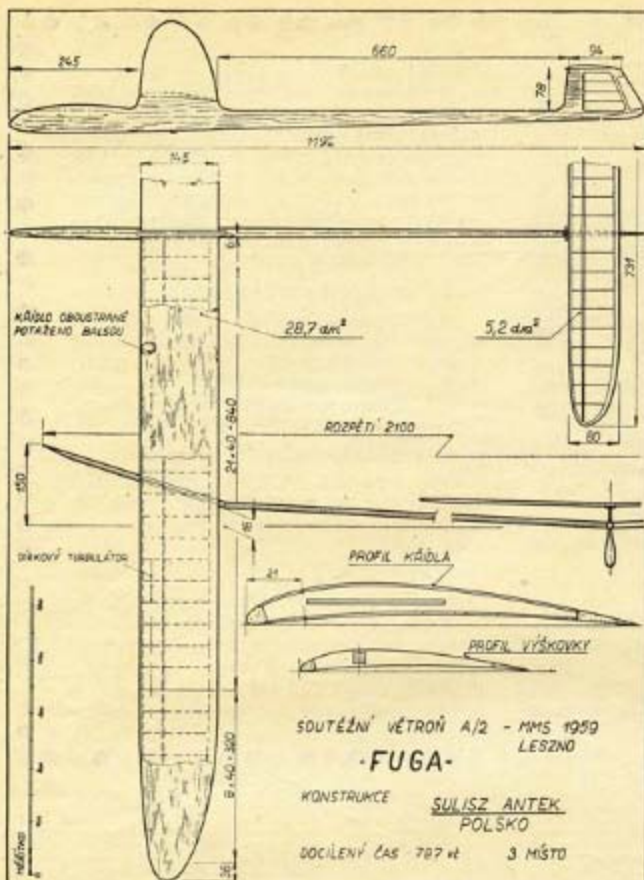
fovat. Jeho start je výmou lepší prvního, až stání před ním jistě opravoval narušenou vrtuli, která se roztrhala. Motorový let 41 vt., vřelha opět analná a jít se ozval z přerušení rádiové stanic: „Tu hangar, tu hangar...“ — Slouchá Čiček model, hájí, že začal fungovat detonačlitor a možná co zavazněli předtím vedoučnu Bravurou kontrolat kopou se zatanenímjím druhým maximem, hájí vrtička šloubitého nádhru dáleho na křídlech, že čs. model je předtím v pořádku motorčlitoru s Hájkem na zavěnu. Shloučtí nejlepší vrtkač šlecha, jaká kdy hále byla!

Vě druhém kole se objevo pohotivý, tenže Fischer s Čičkem.

**III. KOLO (8.45—9.30)** zahájila Fischer a třetím maximem se vrtávné termice se vrtávné vzduch, zatím co Čiček v slině hlusval (sůl v motorčlitoru let)

Vítěz modelů Wakefeld, Fischer z NDR, zavřeloval při natáčení zadní zvěřs na kolík, svařené do země. Natáčet pak obyčejně sám, jen výjimečně s pomocníkem. — Čs. modelář „Jaruj“, tj. zůl Čiček model nad motorem Garantu





Korejský reprezentant An-San-Hek

dosahuje jen 101 vt. Výkony jsou opět lepší. Zlepšil se i Japonský Tokuhito, jenž po zamáření a přesném nastavení (malý úhel setřívání) získal 170 vt. Svou kvalitu prokazují i modely St. Zároveň a polského družstva B, jenž po 3 startech získal jen 2 vt. do max. výškovu.

IV. KOLO (9.30—10.15). Hned na začátku operativě Fischer má vedoucí postavení 170 vteřinami, ale při nesplnění požadavků aerodynamické komeremami a fotografové mu sotva dovolili odstartovat. Článek po takovém vyčkávání dostal obrovskou výšku a za 13 minut se zaranžovanému masivní klání radistantské z Kukuruzniku, jenž za nastolení startovní, že je náhon z šou dárko(1). Vteřina jsou takové, že tam model dálejší a vyklapava vjít(10). Článek je jen a 18 vt. za vedoucí Fischerem, v družstevě je vítězové předchozí vedoucí před Madariskem, když Krizama rejev najednou stacion do ubíhka „pauzát“ dostal jen 111 vt.

V. KOLO (10.15—11.00). Dvaat minut po zahájení, někdo dovedl startovní a hládk je německý první medel. Letadlo, celý odliš štaviti a všechny vidové nastave spotracovat, ale model stále není.

Časem minut před hromoz startova Fischer s náhradním modelem, zaranžovaní jen 109 vt, ale stali sou to k vítězství. Článek nechte ríkovat a raději startuje s opraveným klávitru modelem. Bohužel si už nověke vybití, protože je 7 minut před hromoz a tak s poskvní 113 vt. v úhled nastavení získává o 14 vt. za vítězem. Korejský udělal dobrý průběh, takže favoritu Krizamovi povolal masivním nepomáhá az úterého vítězi.

Pohláři tzv nejlepších družstev je před zadráženou vítězství motorových modelů vítězi témi: 1. Maďarsko 1633; 2. CSR 1613; 3. Polsko 1588; 4. NDR 1555 vt. Je mnoho dalších a družstva obkřahají od počátku „naděj“ a dilají jen povytřeni.

#### SOUTĚŽ MOTOROVÝCH MODELOV

se vrhla 3. června, 9.15—14.15 h., uplně 15 až 10° C, slab 2000 mb., oblačnost 2/5—7/8, vítr 8—12 min. dělové přeháňky.

Očekávaní vítězové výše pro celá Polsko se očeká zdřídla o des. V lidu Hách je zkolony bojovnik a startovní by hned ráno, kdy vítr a dárko je pokonkají povoliti nebo aspoň roztráven stan. Vedoucí soutěže vřak po poradě s kapitány družstev a motorologie postoupe odhládkí začátek a 2 hodiny a proslukuje čas každého kola a 45 na 90 minut.

Maďar Krizisma (vozdu) lítal poprvé mezinárodně na gumu Piralli





Tři nejlepší v kat. C. Zleva: Meczner (2.), Hájek (1.—1.5.) a Ginalski (3.)

**I. KOLO (9.15—10.15).** Startovní je vloženo k počtu vzhledem. Profesionální režisér depa, vzhledem kontrola je v nádobí zatečeno. Nád Garza je první nosičem! Těšit při letu po zahájení rakety je klid, nikomu se nechtá. Počtem — podíváme se na výhledy — se hned první starou zvednout dít na 2 výrazně skupiny, což ukazuje jejich skutečnou přípravu. Němci odhalili svou slávu, vyvedli si sítě a lodičky a odložili se mezi velmi slabé tří, se svou záložkou vyhledy.

Po prvním startovním Hájkovi maximou se mu osvědčila za malých počtů, která jsou velmi mála. Skvělou výhledu se jen umístil a trochu na lemech. Jemu spíše volá, že se nesní bílé pro model, který „pro jistotu“ se zrychlil okraj do ruky. „Ginalski“ se dovoluje vzhledu tedy alespoň do polky letit „sem tam pro klid“. Jeho model zatím zůstává na obzoru jako jeho modely Mecznera, Ginalski (bez Teso, jež dělály maxima.

chronit, vypracovali, nejvyšší z družstev a vzhledem se nepodařilo. Těmto dobrými přílety a lety si předtím zabalili pomocí rukou a „dokončení“ byli odloženi objektem letových objektiv. Oba bojevali do potlačení hole, i když Meczner, který měl nice lepší motor, ale zasloužil zabalit, zabalil slaběji ve třech hole a Hájk se vjel vedle, který zasloužil.

Hovory v Vladislavu Hájkovi byl zsumoval aplikovat je zasloužil jako kvality. Faktem je, že se byl v období zabalit na technice, přípravu uzavřel a zabalit např. ze všech účastníků soutěže. Kromě Mecznera prakticky neměl už nic. Jeho přílety, když jeho lety a oficiálně hodnocenými reprezentací ze všech tří soutěží dosáhl obestárně maximou 600 vti., nepočítaje homologe.



Radil Aeroklubu PRL major Mil. Svietek předává pohár a blahopřejí vítěznému č. družstvu

Přítomnost menších stávků účastníků reprezentací v této kategorii není ve špatných modelích nebo málo vyškolených motorcích, ale především v malých skupinách v létání na každém počtu. Až tři modely vítězného modelářského motorologů a technici, budou dobrými soutěži.



Motocyklisté v Lešně nestihali, jen dovozdili nalezené modely

## Na okraj z Lešna

● Po neúspěšném Hovory v prvním startu „nevěděl důležit Vlach“ napětí a utekl do svého orchestru“.

● Soudruh Vlach byl přítelem Garza, který obdržel a dobře dítá ponocníkům členů 2. reprezentativy.

● Když č. družstvo našlo Čikův model na blízkém motoru Garza, všiml si toho konkurenční a vzrušila „fama“, že Československá nafukuje modely teplem vzhledem.

● Příletí morali, že se budou uchýlit a jednání káží Vládk Hájkovi, protože jen trvale klavír, proč Vládk nabídl polky a vyprávěl, že jeho maximum káží a Polku.

● Nezávislým používáním č. družstva byl připad v čtverci opakovaním, který toulí častou vstřebat do „důležitosti záměry“. Vychází si zřinovat vždy den před soutěží, aby měl trošičku, ale stejně prohrál.

**PO TECHNICKÉ STRÁNEČE nepřehlednost soutěže z Lešna roztáhla. Svou dobu odložil naši modely roztáhla okrajem, že se nedostali v roztáhla konkurenčních, kteří by mohli soutěžit. My však např. považujeme za dobré, že modely byly v době této soutěže letar. A nejvíce patřily před Hájkovi, Čikovi a Řehořovi. Potvrzují se zpráva, že soutěž neúspěšně Američtí, ale zasloužil, zabalit a zabalit zasloužil. Dru zasloužil modely zasloužil, další přípravou.**

Nejlépe zpravené byly tradiční modely maďarské, nejvíce vzhledu na gumu a motorové a korejské motorové. S výjimkou korejské reprezentativy, která má motorové gumu, která vzhledu na gumu s tržkou Právě (včetně Krauzer). Z motorů jsou vidět MVS 2,5 D fahok náh, jedním zasloužil výroby, Zeta Aktivita, Weber, Jazulka, Aero 250 a Krauzer-special vtiže.

### ZAKONČENÍ SOUTĚŽE

bylo upřesňováno slavnostním způsobe se stěho 3. člena voje v přední letit. Na čkém upraveném počtu zasloužil předtavitel APRL a přední výhledu našla Lešna. Vítězný č. družstvo převzalo pohár pořadatele, pohár náhodou našel v Lešně a dříve. Tři nejlepší soutěží v každé kategorii byli sdělení přeměny v radiopřijímání, fotografování a bratru. Slavnost byla uzavřena společným večerem.

Přítel don se šperky opeřil vzhledu slavnosti z Lešna do Václavu z oficiálního vzhledu. Vzhledu je doplněna jen do Poznání a odlet v vzhledu do Prahy. V pětce přední reprezentativy v Praze zasloužil OV Svazarmu plavbě Karel Grel. Jména OV Svazarmu jen podělal za zpráva reprezentativy, opeřil přípravu jednotlivců i kolektivu a odvěřoval, že první letovní mezinárodní letky je i patřičnou dověř práce úřadu modelářské letky a zasloužil rady, která zasloužil výroby. V soutěži vzhledu předvolání, že č. modely budou se stejným slavnostem reprezentativy na letovních soutěží mezinárodní slavnosti.

### VÍTĚZSTVÍ ČESKOSLOVENSKA, JEDNÁ NÁS

družstvo v Polku dělálo, není jediný. Č. družstvo vzhledu vzhledu jako vzhledu, cel pozastaveno rena za velmi čest. V Polku jsou zasloužil — nejvíce před — považována nic za velmi dobré a favority po třídě technické a vyškolenosti, ale jinak za individualitu, která přílety, dobře odložil, svůj modely do letky a se svých zasloužil vzhledu hovějí. Je třeba vzhledu zasloužil, že se č. družstvo v Lešně podarilo první čast tohoto odzoru plá potvrdit a druhou plá vyvést. Náš stav byl vzhledu soutěže a hlavně po si neurale plá vzhledu a není jediný na kterých náh nalen modely, i když by se nazývali vítězi, když se se máli náh. Vítězní členové výpravy byli v Lešně odložil a namírali letní přílety a zasloužil, jež jist v budování přeměna ovce.

Ve spolupráci, plá vzhledu slavnosti a vzhledem vzhledu v mezinárodním předtí vzhledu zasloužil nejčastěji modely: hlavně vzrám ita tradiční soutěže letovní demokracických zemí. Důležitá, že příletí roztáh byla jeztá bohužel jen v realitě počtu soutěží alespoň na čtu v kategorii, tak v počtu starostných družstev.



Spolu s poděkováním za vzornou stihací službu předal vzhledu č. družstva polským slavností vzhledu Svazarmu

**II—V. KOLO (hodnoty intervaly od 10.15 do 14.15).** Hovory podával a prvního jednotlivých let by v tomto předtí nemilo vzhledu, protože se ve druhém hole se jasně ukázalo, že by v prvním v jednotlivých a tím i o konání pořadí družstvo se reaktorové vzhledu Maďarským Mecznera a Hájkem. Sledová obdrželi si dva jako by z oka vypadli: oba

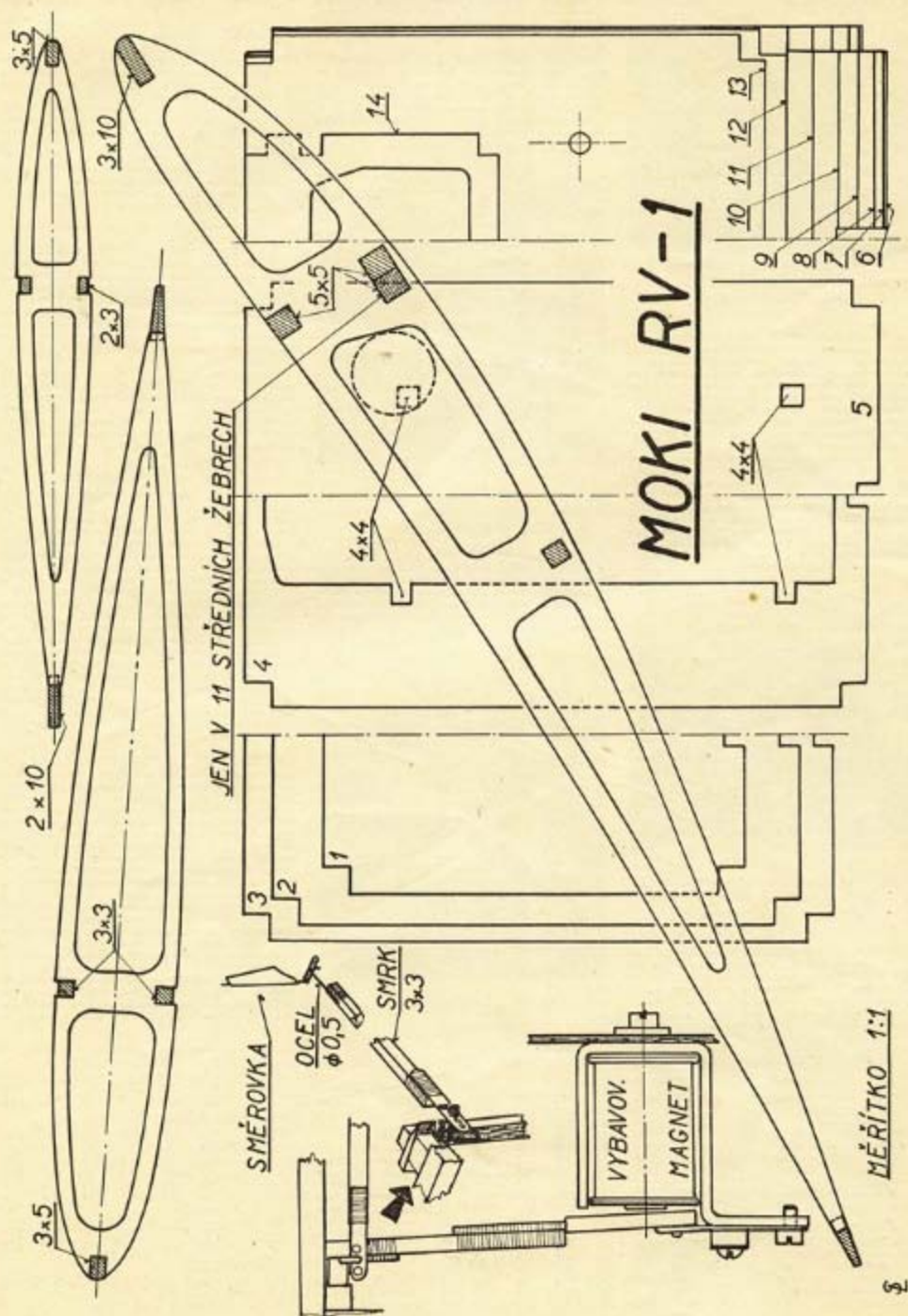
### ÚPLNÉ VÝSLEDKY MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE V LEŠNĚ

VĚTRONĚ A-2	
1. Röser, N. Maďarsko	180 164 153 180 180 807
2. V. Hovory, ČSR	79 180 180 180 180 799
3. A. Sulitz, Polsko	180 178 180 117 132 787
4. D. Duclaus, NDR	180 180 141 66 180 727
5. A. Vlaček, Bulharsko	170 49 83 180 180 682
6. M. Vokáč, Jugoslávie	156 180 79 55 180 659
7. Pek-Jon-Dzum, Korea	180 180 100 88 55 603
I. S. Jurcenia, Poľsko „B“	180 180 180 180 180 900
II. B. Hase, Poľsko „C“	180 180 180 180 157 877
MODELY NA GUMU	
1. K. H. Fischer, NDR	180 180 180 179 109 828
2. R. Čiček, ČSR	180 180 161 180 113 814
3. A. Komarov, Maďarsko	180 112 180 180 159 811
4. Krizana G., Maďarsko	180 140 155 111 180 768
5. K. Raškov, Bulharsko	73 111 180 119 180 965
6. An-San-Hok, Korea	138 62 150 140 110 960

7. M. Tomková, Jugoslávie	109 0 170 180 84 543
I. S. Zurač, Poľsko „B“	180 178 180 179 180 897
II. J. Kozma, Poľsko „C“	124 180 180 0 193 587
MOTOROVÉ MODELY	
1. V. Hájek, ČSR	180 180 180 180 180 900
2. Meczner A., Maďarsko	180 180 105 180 180 825
3. K. Ginalski, Polsko	180 169 106 129 180 781
4. S. Tincev, Bulharsko	180 169 150 86 104 628
5. W. Kötter, NDR	74 86 101 97 180 538
6. A. Scepanović, Jugoslávie	30 46 180 117 85 458
7. Pak-Col-Tin, Korea	Havarioval
I. J. Paleč, Poľsko „B“	125 132 180 147 178 702
II. L. Nowakowski, Poľsko „C“	75 161 180 43 180 639

**1. ČSR 2513; 2. Maďarsko 2448; 3. Polsko 2359; 4. NDR 2093; 5. Bulharsko 2016; 6. Jugoslávie 1651; 7. Korea 1203 vtiže.**  
Mimo soutěže: I. Polsko „B“ 2559; II. Polsko „C“ 2103 vtiže.

# „MOKI RV-1“ – MAĎARSKÝ RÁDIEM OVLÁDANÝ VĚTROŇ

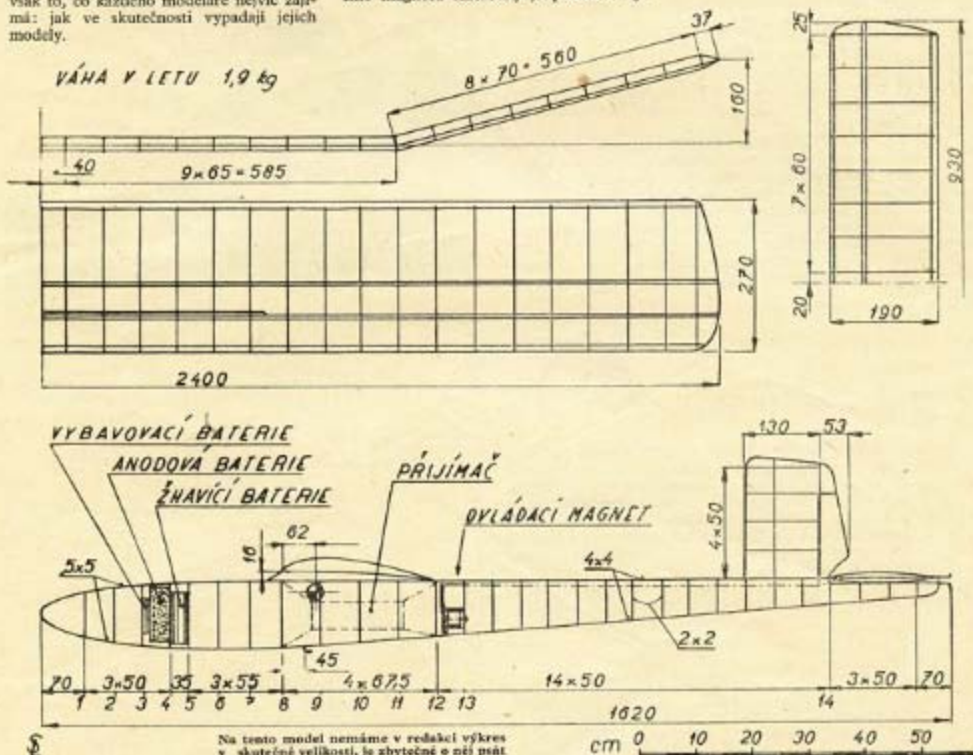






V Leteckém modeláři bylo již mnoho různých zpráv a teoretických úvah o úspěších maďarských modelářů. Postrádal jsem však to, co každého modeláře nejvíce zajímá: jak ve skutečnosti vypadají jejich modely.

VÁHA V LETU 1,9 kg



Na tento model nemáme v redakci výkres v skutečné velikosti, je zbytečné o něj psát

Vybral jsem proto ukázkou z oboru řídicím řízených modelů, který se začíná rozvíjet v Maďarsku tak jako u nás. Na rozdíl od nás začínají maďarští soudruzi stavbou složitých motorových modelů. Maďarský leteckomodelářský výzkumný ústav navrhl pro začátek řídicím řízený jednoduchý typ větroně, jehož prototyp dosahoval při zkouškách s 200 m šířkou pouze z domácího materiálu, má zatížení 23 g/dm<sup>3</sup> – podobně jako u motorových modelů. To umožňuje létat s větroněm i za mírného větru 2–3 m/s, jak na rovině, tak na svahu.

kreatu. Elektromagnet, přišrobovaný na nevylehčené 13. přepážce, ovládá směrovku táhlem z listy 3 x 3. Táhlo má na straně u magnetu (viz výkres – detail) závěsy z drátu 0,5 mm a druhým koncem zapadá ocelovým čepem 0,5–0,6 mm (špendlík) do ovládacího raménka směrového kormidla. Raménko z měděného plechu 0,5 mm je připevněno k otočnému závěsu směrovky. Má 5 až 6 otvorů pro nastavení vhodné výchylky kormidla. Ložiska směrového kormidla se musí pohybovat úplně lehce, ale bez zbytečné vůle. Rovněž ovládací táhlo smí mít v závěsech jen minimální vůli.

Trup je potažen překližkou 1 mm zesponu až k 10. přepážce a na bocích mezi 9. a 10. přepážkou, kde jej držíme při startování šňůrou. Shora mezi 8. až 12. přepážkou je na trupu odnímatelný kryt z 1 mm překližky. Boky trupu vpředu až k 8. přepážce je možno buď vyplnit odpadovou baltou nebo místo toho je nutno alespoň v rozsahu prvních tří přepážek zesílit podélníky trupu 8–10 mm širokými pásky z překližky 1,5 mm.

Je třeba zhotovit následující malá dvířka:

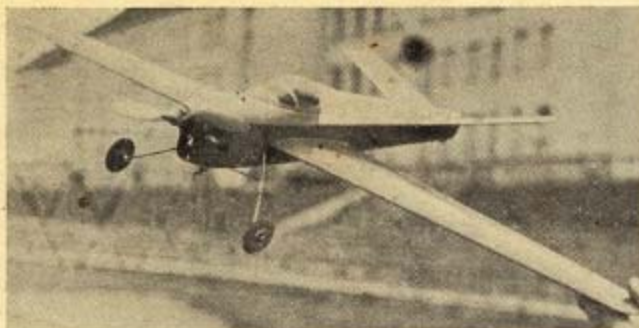
1. pro vkládání zdrojů
2. na pravé straně nahoře mezi 10–11. přepážkou pro doladování vzduchového kondenzátoru při ladění přijímače

3. mezi 12–13 přepážkou na polovinu šířky jejich vzdálenosti na levé straně k nastavení ovládacího táhla kormidla (případně při startu šňůrou nastavít kormidlo do neutrálu)
4. nejsou nutná, ale hodí se malá boční dvířka před 14. přepážkou pro kontrolu a nastavení výchylky kormidla.

Zvláštní pozornosti vyžaduje připevnění zdrojů, které pro svou váhu se snaží vytrhnout přepážky značnou setrvačnou silou při nárazu. Je dobré využít první tři přepážky příčnou, opírající se o hlavici a jdoucí středem přepážek.

(Dokončení na str. 160)





*Teamový  
model*

## Z LAMINÁTŮ

Popisovaný nový teamový model je pokusným typem. V zásadě jsem vycházel z loňského úspěšného modelu „M-58“, jako základní materiál jsem však tentokrát zvolil skleněné lamináty. Části modelu, které jsou při závodě teamů nejvíce namáhány, jsem předimenzoval (podvozkové nohy, uchycení podvozku v trupu, ostruhové kolečko, předek trupu a křídlo). Části modelu jsou spojovány šrouby a lepidlem „EPOXY 1200“.

**TRUP.** Vnější přední část až za kabínu je duralový odlietek, na kterém je přišroubován motor, palivová nádrž a kabína. Toto řešení je velmi přiznává pro demontáž

modelu a případné opravy podvozku, řízení apod. Trup je zhotoven v negativní formě ze sklených laminátů, napuštěných polyesterovou pryskyřicí „VEROPAL 005“. Trup modelu při tloušťce stěny 1,5 mm (2 vrstvy sklené tkaniny střední tloušťky) váží 95 g. Povrch trupu je vybrušen, vyhlazen a stříkán barevným nitrolakem.

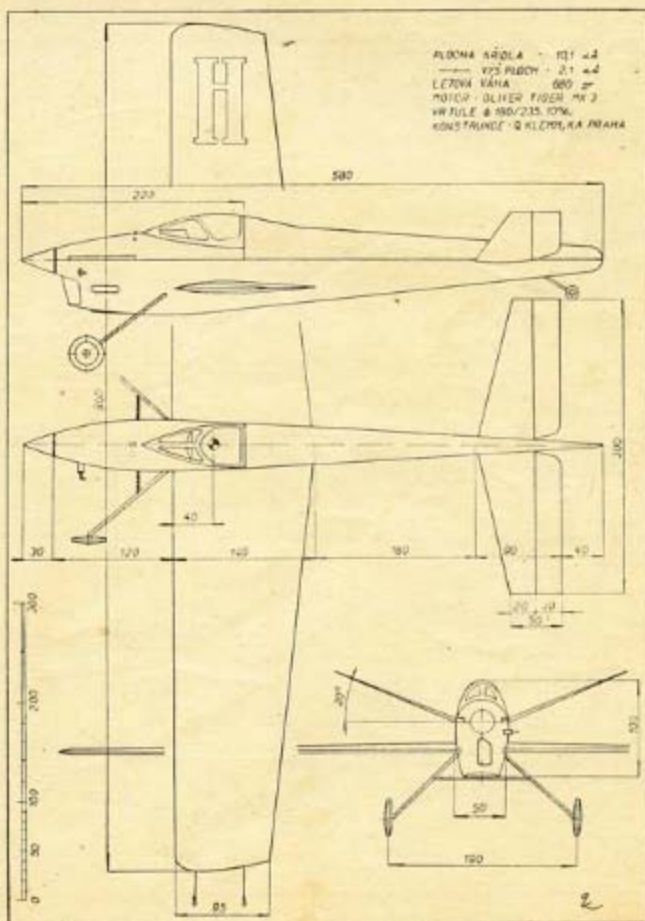
**KŘÍDLO** je konstrukční, skofepinové, se dvěma skříškovými nosníky. Skofepinu tvoří 2mm balsa, potažena silonovou tkaninou. Potahování silonem a jeho výhody popsal I. Činík v LM 4/59. Získáme tím velmi tuhé a pevné křídlo i při tenkém 8% profilu. S takto postaveným křídlem může model při přistání bez obav zachytit o zem i při rychlosti 80 km/h.

**PODVOZEK** je zhotoven z ocelové strany 3 mm a vyztužen ocelovou strunou 2 mm. Vytuha zabraňuje při tvrdém přistání roztrhnutí podvozku, dovoluje však malou axiální torzi.

**VÝŠKOVKA** motýlkového tvaru je zhotovena z tvrdé balsy a potažena silonem.

Pro zajímavost jsem porovnával rychlost nového modelu z laminátů s loňským typem „M-58“. Při stejném palivu, vrtuli a shodných otáčkách téhož motoru byl nový model o 6 km/h rychlejší. Velkou předností laminátů je možnost dokonalého zpracování tvarů modelu a mnohobásobné větší pevnost než u dosud běžných materiálů. Z toho důvodu budou skleněné lamináty jistě vhodné i pro akrobatické modely a makety. Technologii stavby popíši podrobněji v některém příštím čísle.

O. KLEMM, KA Praha-město



## KRÁTCE ZE SSSR

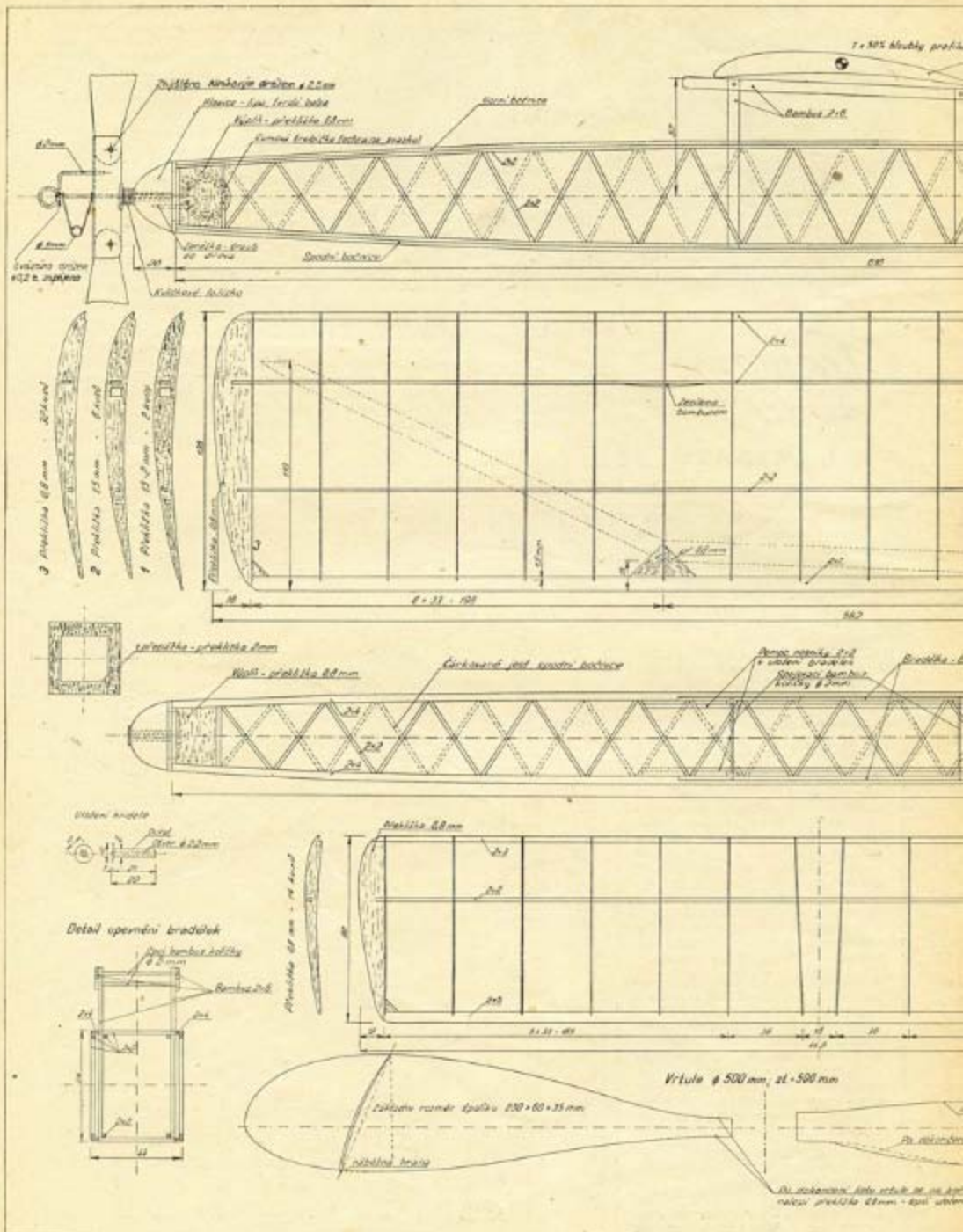
● Letecká sekce aeroklubu města Orsk v Orenburské oblasti SSR má stovky aktivistů, kteří propagují modelářství mezi mládeží. Sekce organizuje soutěže, pověřuje nejschopnější modeláře instruktorskou prací a pořádá pro ně kurzy. V poslední době právě její zásluhou nastoupilo 30 nových instruktorů. Nedávno bylo v městě 18, dnes je už 36 leteckomodelářských kroužků.

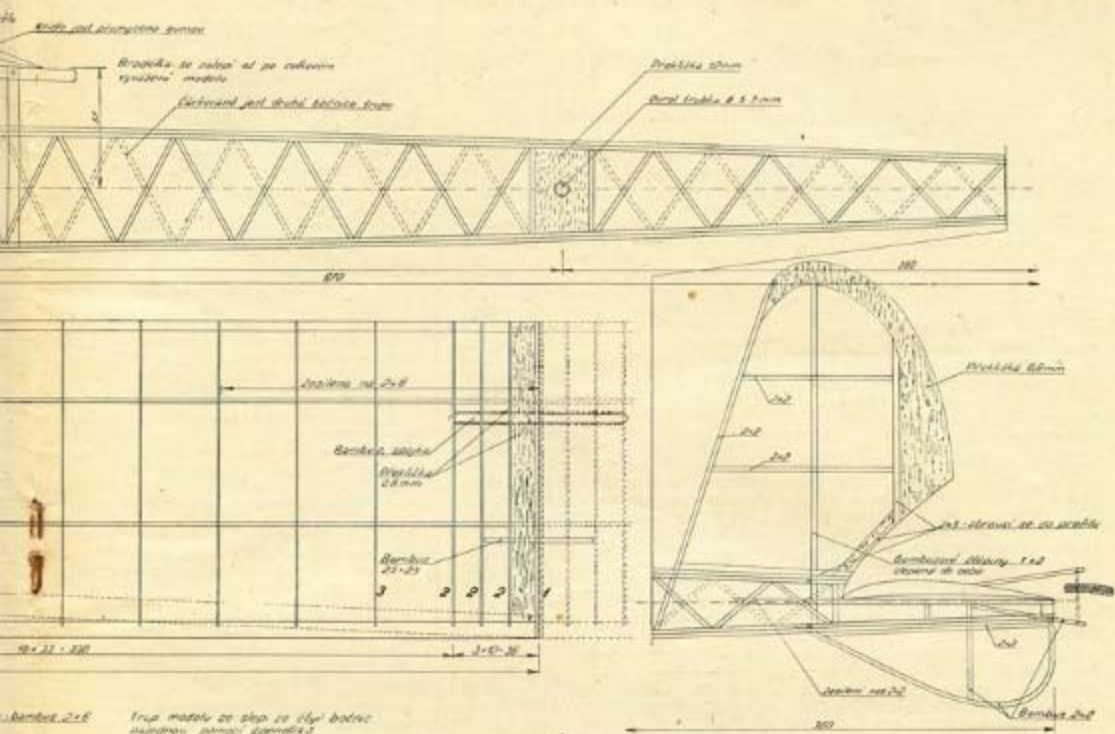
U modelářů mají oblas městské leteckomodelářské slety; na jednom z nich bylo přes 600 soutěžících.

● Vzhledem k rychle vzrůstající úrovni loďního modelářství v SSSR se uvažuje o nedostatečném sportovním klasifikaci z r. 1955. Ústřední výbor DOSAAF proto schválil novou jednotnou všesvazovou klasifikaci loďních modelů, podle které už bude hodnocena letošní IX. Všesvazová soutěž loďních modelů. Novou sportovní klasifikaci dávám všem sovětským loďním modelářům velké teorii možnosti a přibližuje jim výrobu skutečných lodí.

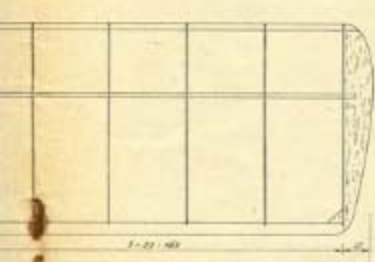
● Letecká sportovní komise Ústředního aeroklubu V. P. Čkalova schválila jako všesvazový rekord:

Ve třídě juniorů do 17 let rychlost 144,578 km/h s U-modelem s motorem do 2,5 cm<sup>3</sup>. Rekord ustavil sportovec II. třídy J. Čokurov z Dněpropetrovska dne 23. 11. 1958.





Bambus 2,5 Trup modelu ze dřeva se čtyřmi botovými výztuhami pomocí spinnáče

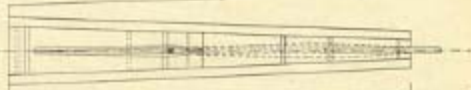
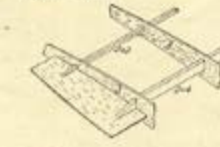


Průhledná stěna

Průhledná stěna



stanoven křídla



SOUTĚŽNÍ MODEL NA GUMU  
"SKŘÍVAN"

Rozpětí křídla	1120 mm	Růha (ingramův?)	230g
Délka trupu	1040 mm	Průřez křídla	vlevo
Plocha M <sup>2</sup>	15,00	Průřez výztuhy	vlevo
Plocha výšk.	3,80	Průřez spojky do 50g	Ø 0,8 mm
Čelová plocha	18,80	Výška	4,50/2,00

Chlumec a Čad - duben 1939 Konstrukce: Ing. J. ...



# » SKŘIVAN «

## Wakefield z tuzemského materiálu

★ Konstrukce A. ŠIMERDA, ZO Svazarmu, Chlumec n. C.

Předkládám mladým modelářům model na gumu, který je vzhledem k přechodnému nedostatku balzy celý postaven z domácího materiálu. Prototyp zhotovil jako svůj třetí model začátečník – 14letý Jan Líška z Chlumce n. C. S naší gumou Optimist šedé barvy dosahuje časů 100–120 vt. (má už natáčeno hodně přes 100 startů).

Model odpovídá soutěžním pravidlům Wakefield. Je pokračováním loňského modelu „Sluka“ (LM 8/1958), od něhož se liší zkráceným trupem a uložením křídla na bradélkách k zvýšení podélné stability za motorového letu. Patří do skupiny modelů s kratším motorovým letem (guma nář. výroby).

**Trup** je ze čtyř příhrad, slepených samostatně, a to boční z listů 2×2, horní a dolní 2×2, 2×4. Bradélka z bambusu 2×6 mm k trupu přilepíme až po vyvážení celého modelu v koster. Těžiště uvažuje spíše ještě asi o 10 mm dozadu, neboť se dodatečně posune potažením a nalakovaním výškovky a zadku trupu se směrůvkou. Mezi bradélky jsou do připravených otvorů 1 [3] 2mm nalepeny ztuhující bambusové kolíky (č. 2 mm.)

**Směrůvka** je ze dvou částí, obě jsou pevně nalepeny k trupu. Odkotovou hranu tvoří překližka 0,8 mm, která překládá i v ohebnou plošku (regulace směru letu). Decimálníšator je normálního typu, gumu uvazujeme přes bambusové kolíčky. Předek trupu potáhne překližkou 0,8 mm (misto k uchopení modelu při natáčení). Svazek je vzadu uchycen na durálovou trubku. Hotový trup, potažený hedvábným papírem (lepší je ovšem Modelspan) a důkladně nalakovaný váží asi 65 g.

**Křídlo** je ze dvou pálek, spojených dvěma bambusovými spojkami. K bradélkům na trupu přivážeme křídlo gumou. Žebra jsou z překližky 0,8 mm (č. 3), 1,5 mm (č. 2) a 1,5–2 mm (č. 1). Hlavní nosník 2×4 je u středu křídla zesílen na 2×6 mm. Lomení křídla je provedeno ohnutím nosníků nad plamenem, hlavní nosník má bambusovou výztuhu, přilepenou a přivázanou nití. Uložení hlavní bambusové spojky (ze 2 kusů 2×6 ohnuta nad plamenem do „V“ podle plánu) je z obou stran vypouzdřeno překližkou

0,8 mm. Mezi žebra č. 1 a č. 2 je s obou stran profilu překližková výplň. Hotové křídlo, potažené hedvábným papírem a nalakované váží asi 55 g.

**Výškovku** sestavíme obdobně jako křídlo. Hotová, potažená hedvábným papírem a nalakovaná váží asi 13 g.

**Poznámkami:** Modelářům, kteří nemají možnost sehnat Modelspan a chtějí mít potah pevnější než z hedvábného papíru, doporučuji ubrouskový papír. Je málo klizený a při trháni se objeví vlákna. Potahování je ovšem pracnější.

**Vrtule** na prototypu je rychloběžná, stejného tvaru jako byla na „Sluce“ (viz LM 8/58), která dobře vyhovuje pro naši gumu. Vrtulové listy zhotovíme z lípy dle výkresu na výkres. U kořene listů zůstaně (šklodlivý odpor) a v místě závěsu polepíme s obou stran překližkou 0,8 mm, čímž dosáhneme lepšího uložení ve spojce. Listy se otáčejí na čepech z hliníkového drátu. Sklápení usnadníme gumíčky mezi spojkou a listy. Vrtulový spoj je z duralu nebo hliníku 0,6–0,8 mm. Dávám přednost řešení dle výkresu před bukovým špalíkem, neboť je výrobně jednodušší a provozně spolehlivější. Hřídel vrtule z pleťácho drátu Ø 2 mm je uložen v pouzdře z duralu (nebo v hliníku, trubice), které prochází hlavici.

Při použití gumy „Pirelli“ doporučuji vrtuli, kterou uveřejnil v LM 6/1958 soudruh Čížek.

**Svazek** z naší gumy Optimist má průřez asi 80 mm a při váze 49 g má délku asi 600 mm. Počet nití je 20 až 22. Gumu před použitím důkladně vypereme a namožíme. Před vložením do trupu jelet svazek protočíme. Do svazku potom natáčíme až 380 otáček, což stačí téměř na 2 minutový let. Více do naší gumy natáčet nelze. Doba chodu motoru je 26–28 vt.

**Zalátávání.** Předpokladem k dobrým výkonům je nezkroucené křídlo, výškovka, rovný trup, správně vyvážená vrtule atd. Je-li vše v pořádku, vyvážíme model tak, aby těžiště bylo v 90 % hloubky křídla. Model zhruba zakloužeme, přičemž podle potřeby podkládáme výškovku. Motorové lety začínáme asi s 60 otáčkami a postupně zvyšujeme až na maximum asi 380 otáček. Model je seřazen doprava jak v klouzavém tak v motorovém letu. Plně natáčený model vypouštíme vlevo proti větru.

Prototyp na letošní místní soutěži v Chlumci nad C. dosáhl 689 vt. (junior Líška) a umístil se na druhém místě za modely konstruktéra.

### VÝKRES MODELU „SKŘIVAN“

Modelářům, kteří chtějí stavět model dříve než bude výkres k dostání v modelářských prodejnách, dá redakce zhotovit a zašle pokutu planografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Kopie stojí 3,50 Kčs včetně poštovného. Platte předem použitelnou poukázku typu „C“ na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Vyřízení trvá nejméně 14 dnů. – Objednávky výkresu „SKŘIVAN“ přijímáme pouze do 31. července 1959. Později došlé NEVYŘÍDÍME!

### BUDE VÁS ZAJÍMAT

● **Maďarský modelář Egri Antal** dosáhl letos 29. března národního rekordu 19 min. 31 vt. s pokojivým modelem v anle debrecinské univerzity. Podalilo se mu přehnat rekord 17 min. 51 vt., který taněž ustavil v r. 1958 Vázezy Géza. Model má rozpětí 530 mm. Pro rekordní let bylo natáčeno 1430 otáček.

● **Nejlepší výkony** v evropském mistrovství automobilových modelů 1958 v Baselu:

- Trída 1,5 cm<sup>3</sup>, Salomon 122,4 km/h s motorem Oliver
- Trída 2,5 cm<sup>3</sup>, Zetterström 137,1 km/h s motorem Oliver
- Trída 5,0 cm<sup>3</sup>, Zahnd 182,1 km/h s motorem Dooling
- Trída 10,0 cm<sup>3</sup>, Zahnd 225,5 km/h s motorem Amro

Pro zajímavost uvádíme nejvyšší rychlost, dosaženou s raketovým motorem Jetex 50 na kruhové dráze: 70 km/h.

● **Z letošního anglického mistrovství polohejcových modelů:**

1. O. Donnell 11 min. 18 vt.; 2. E. Barnacle 11 min. 02 vt. v kategorii modelů potažených papírem.

1. P. Read 12 min. 05 vt.; 2. Ray Monk 10 min. 10 vt. v kategorii modelů potažených fólií.

V kategorii lánacích křídla, která byla nepočtenější, zvítězil Ellison časem 38 vt.

● **Jak oznámil časopis American Modeler** – bohužel bez podrobností – bylo dosaženo nového světového rychlostního rekordu modelu lodi – 150 km/h s motorem Mc Coy 10 cm<sup>3</sup>.

● **Maďarský modelář se psělň připravuje na letošní mistrovství. V dubnu se konala na letišti v Alagu první vyřazovací soutěž modelů A-2, které se zalátávalo 20 modelářů. Pořadí po 10 startech: 1. Rádoci Nádor 1687 vt.; 2. Szostarich András 1660 vt.; 3. Riser Otto 1649 vt.; 4. Frayes Ernő 1639 vt.**

● **Podle zpráv časopisu Model Maker** zabývají se v Anglii vývojem speciálního motoru pro modely automobilů. Pozoruhodné jsou nízké otáčky motoru, které se pohybují v rozmezí 1500–2000 ot./min.

● **(1a) Na mezinárodní soutěži polohejcových modelů letos v hostvu v Debracíně v Maďarsku startovalo celkem 14 modelářů z Bulharska, Finska, Maďarska, NSR a Polska. Zvítězil Němec Riehe časem 23 min. 05 vt. před Polákem Kujanow s 18 min. 50 vt.**



### KRÁTCE ZE SSSR

● V Charkově se konala Viesvazová soutěž, již se zúčastnilo 116 konstruktérů vyšších leteckých učilišť. Zvítězilo družstvo Leningradu před Charkovským leteckým institutem.

● V Sovětském svazu byli jmenováni mistry sportu další vykonané letáči modelářů-sportovci: A. F. Kuzněcov (Leningrad), A. N. Tautko (COLTS), E. G. Verbičij (Charkov), A. A. Erlar (Leningrad), V. F. Simonov (Kišinev), V. D. Tihutin (Tula) a S. L. Vorobjev (Leningrad).

.... že to lidi netmysleli dřív!!





Historické stíhačky SPAD S. VII a Sopwith F. 1 „Camel“ z r. 1917, které v měřítku 1:50 zhotovil Karol Nechleba z Prahy 12. Model „Camel“ vykazuje některé drobné odchylky od skutečnosti (podvozek, hoptáž kulometů, sloužil na baldachynových vzpěr) způsobené právě nedostatkem dokumentačního materiálu.



## HLEDÁME ZÁJEMCE O HISTORICKÁ LETADLA

stručně složitost vzorů maximální požadavky na manuální zručnost a technickou fantazii a je proto nejlepší ukázkou modelářské vyspělosti každého jednotlivce.

Nepřávem zapomenutí veteráni, bez jejichž primitivnosti by nebylo dnešní dokonalosti, znovu oživiť alespoň v podobě více či méně dokonalých modelů, od drobných dekorativních, zdobících byt či klubovnu, až po rádně řízené obří makety s rozpětím dvou i více metrů. Připomeňme si při této příležitosti záslužnou práci kolektivu modelářů Ústředního aeroklubu DOSAAF v Moskvě, kterým se podařilo zkonstruovat létající maketu historického letadla Možajského. Předvedení takového modelu v letu naráz získá mnohem více zájemců, než mohou dokázat desítky popsaných stran v časopisech a knihách.

Je logické, že zcela výjimečné postavení v tomto zajímavém odvětví leteckého modelářství zaujímají makety vojenských letadel z let 1914-18, tedy z doby první světové války. Vznášející historie a dlouhá typová řada těchto strojů je pravou studnicí bojnosti pro modelářské fanoušky na celém světě. Vynikajícím představitelům v tomto směru je např. anglický modelář Cesare Milani, jehož mistrovsky vypracované upoutané makety budí zasluženou obdiv všude, kde se objeví.

U nás byl průkopníkem historického modelářství tragicky ze-

mřel Jirí Püchl z Chručimí. Postavil mnoho létajících i ozdobných historických maket v různých měřítkách, mj. také pro sbírky Městského muzea v Pardubicích. Naposled jsme ho viděli létat s upoutanou maketou Čiháčkova „Rapida“ na Velké ceně Prahy v r. 1956. Dále je možno jmenovat pražského modeláře Karla Nechleba, jehož koníčkem jsou právě válečné stroje 1914-18. Dva z jeho pěkných modelů, zhotovených v měřítku 1:50, vidíte na připojených snímcích.

O tom, že kvalitně provedené nelétající makety nezůstávají co do přitažlivosti pozadu za létajícími, se denně přesvědčují mladí i staří návštěvníci Národního technického muzea v Praze na Letné, kde jsou maket vystaveny celé desítky. Jejich tvůrci jsou modeláři Brož, Bailier, Cimler a Boháček.

Domníváme se, že i v řadách našich modelářů by se našlo mnoho vášněných zájemců o tento obor. Hlavní překážkou je nedostatek věrohodného dokumentačního materiálu. Několik soudruhů nabídl již redakci svou pomoc k zpracování nejznámějších historických letadel z doby I. světové války. Potřebujeme zjistit, kolik asi čtenářů by se o historická letadla zajímalo, abychom se mohli rozhodnout pro zařazení seriálu či naopak. ČEKÁME MĚSÍC NA VAŠE ZPRÁVY – stačí na koresp. listcích. Nebudeme jednotlivě odpovídat, ale přihlásí-li se větší počet, vynasnažíme se, abyste měli dobré technické podklady a mohli brzo vyrovnat tento jediný velký náskok svých početných soupeřů za hranicemi. Příšloví „Historie je dobrá učitelka“, s níž se často setkáváme v našich muzeích, platí i pro modeláře! (ps)

## MALÉ MOTORY a jiné problémy

Z dopisů, jež nám čtenáři zaslali k naší anketě o potřebnosti malých motorů pro oživení našeho modelářství (v LM 5 a 6/59), není dosud jediný, který by malé motory odmítal. Otiskujeme dva dopisy, z nichž první ukazuje ještě další nedostatky, na které často v houbě za sportovními výkony v modelářství zapomenáme.

**Z dopisu A. MÜLLERA z Č. Těšína:**

... Proč mnoho mladých chlapců dnes nevydrží při základním modelářském výcviku, ačkoliv mají pracovní podmínky lepší než bývaly dříve a jejich instruktoři se snaží co mohou?

Myslím, že důvod je i v modelech, které se u nás staví. Snad jdou v tomto směru lepší cestou soudruzi v NDR. Jsou tam k dostání stavebnice všech druhů modelů lodí a letadel. Také vkusné makety z plastické hmoty, které chlapci sami mohou sestavit, mimo jiné i naše Aero-45(!). Veď jsem dost dlouho různě modelářské kroužky a vim, že mladí chlapci chtějí, aby model co nejdříve létal. Snad by se to dalo splnit výrobou jednoduchých házečích modelů, vystřihovaných z lepenky. My je zatím

nemáme! Když postaví takový pionýr pár házečích kluzáček, které mu brzy a pěkně létají, tak se už dostaví sama žádostivost po něčem větším a lepším. A potom teprve by měl dělat „Vosu“ nebo podobný model. Je smutné, když to dopadá jako v Pionýrském domě v Č. Těšíně (přes 17 000 obyvatel), kde bylo na počátku v kroužku 15 chlapců a teď na konci skládali dva zkoušičí stupně A. A to je vede výborný modelář s. Novák, člen krajského reprezentačního družstva Ostravy a také dobrý instruktor. Skříň v Pionýrském domě je nabitá litémi a materiálem a nemá tam kdo pracovat!

Vymýšlíme-li modely pro začátečníky, měli bychom především myslet na pracnost a uvažít, kolik času děti vůbec mají! Rozhodně nesmíme zapomínat na papírové vystřihovánky (co nejpešťejší) a polobotové stavebnice, chceme-li udržet zájem mládeže.

Zavést výrobu motorů o obsahu kolem 1 cm<sup>3</sup> považují právě v této souvislosti za nezbytné nutné. Malý model s takovým motorem, ať již volný nebo upoutaný, postaví nezkušený modelář dřív než velký

na motor 2,5 cm<sup>3</sup> a také s ním více užije. S výrobou motoru je však také nutno zajistit dostatek planů všech druhů. V NDR takový motor již máita také rozšiřují vhodným způsobem plánky jako přílohu časopisu Der Modellbauer. Jsou zkrátka pružnější než my a dovedou lépe organizovat. U nás všechno hodně dlouho trvá, než se (Dokončení na str. 166)

Upoutaná historická maketa Fokker D VIII z r. 1918. Má rozpětí 650 mm, plochu 9 dm<sup>2</sup> a váží 300 g. Na drátech 11 m létá s motorem Pfeiffer 1,15 cm<sup>3</sup> spolehlivě včetně letu nad 45° s souvratu. – K dopisu s. Yuliška.



## ROK SOVĚTSKÝCH MODELÁŘŮ

Při oblastní stanici mladých techniků v městě Chmelnickoj oblasti pracuje 70 leteckých modelářů. Jsou to žáci čtvrtých až desátých tříd městských škol.

Přes zimu pracujeme v dílně a v létě začínáme trénovat venku. Zúčastňujeme se všech modelářských soutěží pro školáky. Naše laborator poskytuje také metodickou a praktickou pomoc oblastním a městským organizacím pionýrů a oblastní stanici mladých techniků.

V létě se organizují pravidelně pro mladé techniky oblastní tábory. Trávíme v nich část prázdnin společně s automobilovými a lodními modeláři. Ažkolí tábory jsou místem odpočinku, ani tady nepřestá-



▲ Žák šesté třídy A. Frolov se svým modelem na gumu. ▲ Modeláři L. Zvolenskiy, A. Vitjaz a M. Cvetkov (zleva), staví upoutanou maketu sportovního letadla Piper Vagabond podle LM 11/1958.

váme společně stavět modely. Starší letectví modeláři se tu už léta na vtrouní, čímž zakončí letní sezónu.

V měsíci dubnu, kdy vám píšeme, se pilně připravujeme k oblastním soutěžím pro modeláře - školáky.

To je ve zkratce o naší celoroční práci. Zdravím všechny československé modeláře a až budeme dítlat něco zajímavého, zase vám napíš.

Váš Ion Ivanovič CVETKOV, SSSR

## RÁDIEM ŘÍZENÝ VĚTROŇ MOKI RV-1 - dokončení

Přijímač visí na gumových nitích nebo je obalen pěnovou gumou. Zadní gum. závěsy musí být vždy silnější, aby přijímač při přistávání nenarazil na přední přepážky. Vypínač přijímače je na levém boku mezi 6. a 7. přepážkou.

Křídlo prototypu bylo vcelku, zřejmě z důvodů váhové úspory. Pro dopravu je vhodnější křídlo dělené, a to buď uprostřed nebo v „uších“. Při dělení ve středě je to možno vsadit do profilu v délce 40 cm duralovou trubku Ø 16 mm (na výkrese profilu vyznačena čárkování).

## RYCHLÉ TANKOVÁNÍ

(S) U teamových modelů je každá vteřinka dobrá. Při posledních závoděch v Jihlavě se vítězi Dražkovi podarili bravourní kousek, když odstartovali přesně do startovního povelu. Nás však více zaujala jeho technika tankování. Zde se totiž dají získat cenné vteřiny, nehledě na psychologický účinek, který má na soupeře bleskový start protivníka.

Všimněte si dobře detailní fotografie předku trupu. Je zde proti směru letu vyvedena odzdušňovací trubička a o něco výše plnicí trubička s připájeným mosazným kuželem, který slouží k rychlému nasazení tankovací láhve. Na tento kužel nasadí při tankování soubrod Dražek hrdlo obyčejné láhve z plastické hmoty (jakákoli s větším otvorem). Nejlépe se dle jeho zkušenosti hodí láhev od kolínské vody s rozprašovačem zn. Aerosol, která je běžně k dostání.

Tankuje se tak dlouho, až směs vystříkne z odzdušňovací trubičky. Důležité je nepovolit ruku, která mačká láhev z plastické hmoty, aby nenastal podtlak, který by vysal část paliva zpět z nádrže. Lepší je načat ruku stisknout až do naplnění nádrže, i když v okamžiku, kdy jenádrž plná, část paliva vystříkne nazmar. Pro opětne

Profil křídla B 10355b je ve skutečné velikosti na výkrese včetně vylehčení.

Vrchní pásnice hlavního nosníku je zpevněna zdvojením listy 5×5 v rozmezí 11 středních žebér. Náběžná listá křídla je 3×10, hlavní nosníky 5×5, pomocný nosník 4×4 mm a odtoková listá 3×10 mm. Křídlo je připevněno gumou.

Výšková ocasní plocha je běžné konstrukce, se souměrným profilem. Náběžná listá je 3×5, hlavní nosníky 3×3 a odtoková listá 3×10 mm. K trupu je výšková upevněna gumou a opatřena deter-

spuštěním motoru stačí z láhve stříknout palivo ze předu přímo na válec, který se tím též ochladí. Část paliva se takto dostane pochopitelně i pod pist, takže motor okamžitě maskočí. Při tomto způsobu tankování je sice velká spotřeba paliva, ale pokládáme jej za neirycklejší.

Podobně tankují všichni přední závodníci v teamech. Q. Klemm používá však láhve s hadičkou, kterou zavádí do většího plnicího otvoru na vršku trupu. Obvyklá injekční stříkačka se pro rychlé plnění teamových modelů rozhodně nehodí.



malisátorem obvyklé koncepce. Profily výškovky i směrovky jsou připojeny 1:1.

Potah modelu je nevhodnější z tkaniny (hedvábi, silon, perlon, nylon); na prototypu byl z papíru.

Úhel seřazení: výškovka 0°, křídlo +3°24'.

Rádiová aparatura. V prototypu modelu byl zamontován tříelektronkový přijímač, zhotovený rovněž v maďarském výzkumném ústavu v Budapešti. Jeho anodové relé spíná okruh vybavovacího magnetu, který ovládá směrové kormidlo. Kormidlo je v klidové poloze nastaveno vlevo, takže model i při poruše rádiového zařízení nemůže daleko uletět. Při signálu vychýlí magnet kormidlo tak, že model krouží doprava. Při troše cviku lze vhodným manévrováním udržet model v přímém letu. Toto řešení bylo zvoleno proto, aby vybavovací baterie vydržela dlouho v provozu a nevyčerpávala se zbytečně žhavicí baterie.

Maďarský přijímač je osazen elektronkami: 2 kusy 1S4T nebo 3S4T a jednou elektronkou 1T4T nebo 1S5T. Použitá anténa, umístěná uvnitř jedné polky křídla, byla 1—1,2 m dlouhá.

Váhový rozbor: křídlo 500 g; výšková ocasní plocha 90 g; trup 580 g; aparatura 220 g; 45V anodová baterie 255 g; žhavicí baterie 160 g; 4,5V vybavovací baterie 115 g.

Pro větroň MOKI RV-1 by se u nás hodil dobře přijímač, který vyrábí pro členy Svazarmu MVVS Brno. Tento přijímač má citlivé relé a může proto spínat proud pro elektromagnet, uvedený v popisu větroňe. Váha zařízení MVVS je dokonce nižší, než váha zařízení maďarského.

Jako elektromagnet se hodí cívka z jakéhokoli stejnosměrného relé s odporem asi 15—20Ω a asi s 2000—3000 závitů. Instalace elektromagnetu a táhla je dobře patrná z výkresu.

Inž. Jan HAJÍC





*Technicky nejlépe vyřešený Čáp z. Heyera z Pardubic měl elektromotorem řízené otáčky motoru, podvozek s funkčním přerováním a funkční vztlakové klapky.*

**KA** Pardubice uspořádá 24. května další ročník oblíbené soutěže upoutaných akrobatických modelů a maket. Na startu se sešlo 10 akrobatů a 22 maket. Pěkně slunné počasí přilákalo četné diváky. Hlasatelem, jemuž byli jistě vděční za to, že je dobře informuje o všem co se děje, byl mistr sportu Vláďa Spulák.

Zatím co maketáři podstupovali hodnocení modelů, akrobata si odletali téměř dvě kola. Ukázali, že úroveň v této kategorii má trvale vzestupnou tendenci.

Nové obraty – trojúhelníkový přemet a čtyřlístek – byly zřetelně nejslabšími místy sestavy. Je však teprve začátek sezóny.

**POLSKÁ CMS 1959** pro volné modely se letos konala od 10. do 14. května na letišti v Krotkíně.

**VE VĚTRONÍCH A-2** startovalo 51 soutěžících a zvítězil B. Hoase z Opole časem 780 vt. před A. Suliszem z Varšavy (757 vt.) a St. Jurczoniakem z Jel. Góry (750 vt.).

**V MODELECH NA GUMU WAKEFIELD** je pořadí: 1. Inž. W. Niesty, Varšava 856; 2. W. Dawiszewski, Białystok 828; 3. J. Markiewicz, Wrocław 826 vt. Startovalo 30 modelářů.

**VE VOLNÝCH MOT. MODELECH** byla nejslabší účast – jen 21 soutěžících. Pořadí: 1. W. Bredziszjder, Łódź 832; 2. W. Schier, Varšava 802; 3. L. Nowakowski, Varšava 791 vt. (pt)

U vítěze Kupky z Liberce byla vidět rutina získaná tvrdou ložnou přípravou na mistrovství světa. Druhý, Trnka z Prahy, vykazuje vzestupnou formu, i když do jeho přípravy zasáhlo vojenské cvičení. Třetím, inž. Kadlecovi z Olomouce, nedovolil stárnoucí motor plně rozvinout své umění. Velmi dobře začítali i Fiala z Prahy a Bartoš z Liberce.

U maketářů je třeba ocenit, že si konečně uvědomili, že body za létání jsou stejně cenné jako body za stavbu. Začínají se objevovat složitější modely. Viděli jsme tři dvoumotorové a další s řízením otáček motoru, případně i s nastavením vztlakových klapek třetím drátem. Jistě není náhodou, že právě dva z nich – Haškova C-104 a Heyerův Čáp se umístily na prvních dvou místech. Škoda jen, že oba modely měly tak ponuré barvy. (Souhlasily sice se vzorem, ale snad např. Čáp mohl být v průskokovi verzi ČSA.)

Nelze se nezmínit o dvoumotorové L-200 Moravě olomouckého Hynka, která upoutala svým brilantním zpracováním i realistickým letem a byla nepochybně nejfotografovanějším modelem.

Škoda, že mnohým maketářům dělá takové potíže spustit motor. A mají na to tolik času! Pro plítké bude třeba upravit propozice tak, aby byli zkrácením přípravného času a výrazným bodovým ohodnocením jeho délky přinuceni osvojit si dokonce obsluhu motorů. Stejně tak by bylo možné se vyhnout některým haváriím,

## ZASLOUŽENÁ ODMĚNA

Na dole Jan Šverma v Zacléří pracuje jedenáct svazarmovských úderků. Svazarmovec plní stoprocentně plán a vysoce překračují normu.

Vyznamovaný soudruh F. Hanuš



K jejich počtě byl H. Úšek dluhu pojmenován na „Úšek Svazarmu“. Při slavnostním pojmenování – 18. května – ocenil okresní výbor Svazarmu v Trutnově i dlouholetou práci zacléřského modelářského instruktora F. Hanuše.

Předseda, soudruh Bartoš, mu za obětavost a příkladnou vytrvalost ve výchově leteckých modelářů odevzdal zlatý odznak „Za obětavou práci“.

„Modelářský táta“ vede v Zacléří modeláře již řadu let a nejvyšší svazarmovské vyznamenání si plně zaslouží. –T–

kdyby si uvědomili, odkud mají startovat s ohledem na vítr.

Pořadatelé v duchu tradice připravili i letošní ročník velmi dobře.

## VÝSLEDKY

**Akrobatické modely:** 1. Kupka, Liberec 1891; 2. Trnka, Praha-město 1839; 3. inž. Kadlec, Olomouc 1782; 4. Fiala, Praha-město 1681; 5. Bartoš, Liberec 1601 bodů.

**Makety:** 1. Hašek, Pardubice (C-104) 810; 2. Heyer, Pardubice (Čáp) 790; 3. Hynek, Olomouc (L-200 Morava) 788; 4. Hašek, Pardubice (Piper Pacer) 732; 5. Hynek, Olomouc (Tom-8) 727 bodů.

Z JARNÍCH TRHŮ V PRAZE

(1) V křovině a v čeruně se konaly na Střeševském ostrově v Praze Jarní trhy. Nechyběl tu ani letechomodelářský propagační stánek, který instaloval ústřední modelářský sklad PODSZ. Pražští modeláři využili příležitosti k propagačním přednáškám a předvádění svých modelů. Kromě modelů letadel byly předvedeny na jiné přednášce modely lodí a aut. Soudruh Suřt předvedl svůj nový, řídicím řízený model jachty, J. Gürtler pak na provizorní dráze předvedl svůj model závodního auta s motorem 2,5cm<sup>3</sup>.





## SOUTĚŽ, JAKÁ JEŠTĚ NEBYLA

Domníváte se, že šlo o mistrovství světa? Kdepak! – Písníky oslavovali svůj státek 10. výročí založení Pionýrské organizace. Modeláři KA Praha spolu s modeláři Ústředního domu armády a np. Sběrné suroviny se rozhodli v rámci těchto oslav uspořádat soutěž pro nejmłodší modeláře.

*Šest vítězů soutěže (zleva): Kortán, Ail, Macek, Hamouz, Ondráček a Vávra. Čtyři ještě Dvořák, Fantura a Pasler – ale ti po rozdělení cen ze samé radosti běželi domů i se svými trofejemi.*



V neděli 24. května přišlo na letišti v Letňanech 117 chlapců a děvčat, z nichž většina byla na soutěži vůbec poprvé. Zkušené instruktory museli mnohdy naděnce krotit a nebyla ani nouze o havárie. Nejlépe připravení přijeli modeláři z Rudné u Prahy, které vedl známý J. Kaucký.

Však také v kategorii větroňů A-1 jejich člen Petr Hamouz zvítězil! Ve třech startech nalétal 437 vt. Druhý byl Karel Ail z modelář. kroužku UDA Praha, třetí A. Vávra.

Soutěž větroňů A-2 byla omezena horní věkovou hranicí 14 let a tito mladší stavbu náročných modelů ještě nezvládli. Z 21 soutěžících zvítězil Josef Kortán z Prahy 16, časem 325 vt. Pavel Dvořák z Prahy 14 byl druhý (313 vt.) a Jaroslav Fantura z Prahy třetí.

Novinkou byla soutěž školních kluzáků, startujících z ruky. Když pořadatelé tuto soutěž zařazovali, pochybovali, zda se dá vůbec let školního kluzáku hodnotit. Odpověď dali soutěžící sami. Létalo jich 44, z toho 3 děvčata. A byla to velmi pěkná



*Karolínu Steinovou jsme zastihli při nalétávání. Prozradila nám, že je ji devnáct let, chodí do 10. osmiletky v Praze a rozhodně přý bude stavět další modely.*

## ZLOMYSLNÁ KAMERA

zachytila pro potřebu našich čtenářů několik modelářů v rozmanitých situacích. Nabyla to vlastně kamera jedna, fotoreportérů bylo tentokrát více. Každému, vlastně k obrázku se dostali i aktivní modeláři Vydra, Herber a Helexa. Mirek Herber se dokonce zduřilým zděrem „pomstil“ svého trenéra.

Začneme tedy tímto snímkem. Byl pořízen při soustředění na letišti v Medlánkách 10 dní před loňským nástrojem světa upoutaných modelů v Bruselu. Stojící muž je Jožka Gábril při tréninku akrobatické sestavy a ten „modřil se derčí“ není náhdo jiný, než trenér akrobatů Zdeněk Liska. Zjevně však šly tyto „boboslužby“ Jožkovi k duhu natož, že dohlázel v Bruselu převzápivě vzlítati.

Když už jsme u upoutaných modelů, podíváme se také na rychlostní „šůkaře“. Náš druhý snímek dělal muž tak říkajíc „od fochu“, reprezentant Milan Vydra. Odhodlil se dokonce „do klce“, když létal Jirka Görtler se svým „Doolingem“. A snímek nato stál. Autorovi se nejen podařilo zachytit vypětí v zduřilosti trditi, ale dokonce dokumentárně zveřejnit, jak Jirka dokáže tažat svůj model, i když má zcela dle předpisu FAI zápis v pylonu. Vtímněte si směru otočení vidlice a směru Görtlerova pohledu. Inu, co se dá dělat, předpis je splněn a proti tomu zatím FAI nic nevymalela.

Zhuste si zakrýt horní polovinu dalšího obrázku a dáte nám za pravdu, že modeláři tvoří je sport všestranný. Sportovní odborníci po shlédnutí takto upravené fotografie svaordí tvrdit, že jsme objevili nový talent ve vřhu oštěpem. Jiří Černý z KA Praha-věňov nás však



soutěž, dokonce tak pěkná, že by stálo zato ji lézat častěji a v jiných krajích. Casoměřiči hodnotí délku letu od startovní čáry; závodník může letět libovolným směrem, po i proti větru. - V této kategorii dosáhli modeláři Pasler a Macek rekordní vzdálenosti 99 metrů. Součtem tří startů zvítězil Pasler s Praby 10 výkonem 133,5 m Macek byl druhý - 121,27 m a Ondráček třetí.

Největší radost vyvolalo rozdělení cen. Národní podnik Sběrné suroviny jich věnoval mnoho; první v každé kategorii dostali motory Zeiss Aktivist, druzí v pořadí motory Start, ostatní nářadí a modelářské stavebnice. Navíc byly absolutním vítězům předány vavřínové věnce se stuhami.

\* \* \*

Byla to zkrátka pěkná soutěž. Věšte nebo ne, ale všichni ti starší modeláři, kteří soutěž připravovali, měli stejnou radost jako majitelé vavřínových věnců. Už proto, že nejmladší modeláři soutěžili s netajným členem od začátku až do konce. Ono by skutečně stálo za to, nelétat jen soutěže, kde jde o pěkné ceny nebo případnou reprezentaci, ale požádat víc soutěží pro ty nejmladší! Co tomu říkáte?

Ota ŠAFPEK

#### UPOZORNĚNÍ

Krajský aeroklub Svazarmu v Ostravě, pořadající 16. 8. 1959 „V. Novojický pohár“, oznamuje, že tuto soutěž modelů na gumu rozšiřuje o kategorie větroňů a volných motorových modelů. Organizační směrnice zůstávají v platnosti. Přihlášky jsou termínovány jako po kat. Wakefield.



Politi hosté na Memorials Jana Pětníka v Ostravě.

## MEMORIÁL JANA PĚTNÍKA

Sedmý ročník tradiční soutěže větroňů A-2 se konal v neděli 17. května na letišti v Ostravě-Hrabůvce. Zúčastnilo se jí celkem 65 modelářů z Moravy a Slovenska. Jako hosté létali modeláři z Katovic, kteří byli v té době v Ostravě. Jejich časy byly započítávány.

Soutěžící přivítal podplukovník Lindovský z KV Svazarmu a krátce vzpomněl zakladatele modelářského sportu na Ostravsku, Jana Pětníka, na jehož počest se tato soutěž každým rokem koná. Soutěž se létala od 9—13 hod. Bylo oblačno, vítr 4—5 m/s.

#### VÝSLEDKY

**Jednotlivci:** 1. Skotnitzky, Katowice 790; 2. Hrubý, Brno 729; 3. Beste, Ostrava 674; 4. Kučera I., Brno 671; 5. Frank, Brno 655; 6. Opálka, Ostrava 647; 7. Páchuta, Ostrava 630; 8. Koudelka, B. Bystrica 622; 9. Novák, Bratislava 616; 10. Kučera II., Brno 601 vteřin.

**Družstva:** 1. Brno - 2055; 2. Ostrava - 1871; 3. Katowice - 1879 vteřin.

V. BESTA,  
KV Svazarmu Ostrava

ujistil, že zatím nehodlá zaměnit svůj „motorák“ za oštěp.

Ted si pro změnu představte pohádkové letní odpoledne, sem tam nějaký malý mráček a „gumička“, jak si to šplhá do modrého nebe. Takhle idylicky se však „maxima“ vzhledy nezsháňují a obyčejně, když je mistrůvství světa přede dveřmi, tak se na výběrovém závodě zrozna „letí kani“.

Vlak se také podívajte, že se na to z. Kutl z Liberce dvakrát přijimně netváří. Snímek pořítil bratislavský „gumičkář“ Holcva při loňské přípravné soutěži v Roudnici n. L. Jak jsme si dostatečně ověřili, ani sám Milan Dráček, ani někdo z jeho příbuzných nebyl nikdy prokazatelně. Ovšem podle fotografie má ten chlapec k tomu sportu zesporné nadání. Na našem pátém obrázku, který byl pořízen letos v Jihlavě, startuje Dráček Trnčiv akrobatický model.

Na poslední fotografii je náš nejlepší „rádiář“ - inž. Hajl se svým novým vice-handlovým akrobatem. Model připomíná šípem nozí plochy a rychlostí tryškového „Miga“. Jak jsme viděli při zalétávání ve Strašnicích, je k vršení modelu potřebná značná síla. Mezi modeláři se proslýchá, že inž. Hajl se udržuje v dobré formě tím, že doma cvičí s činkami. Revoluční vřeh popírá, že svažuje o vstupu do tělo-aterického spolku „AG Bivoj“.



# Automobilové MODELÁŘSTVÍ



Parkoviště  
automobilových  
modelů

## ZÁVODY V MAĎARSKU

V Budapešti se konal dne 10. května závod automobilových modelů, v němž startovalo 34 modelářů. Z výsledků je vidět, že v Maďarsku sezóna teprve začíná.

**Ve třídě 1,5 cm<sup>3</sup>** zvítězil rychlostí 107,1 km/h Krikszma Gyula s motorem Rekord speciál. Je současně držitelem národního rekordu – 116 km/h (s tímžé motorem).

**Ve třídě 2,5 cm<sup>3</sup>** zvítězil rychlostí 116,5 km/h Guthschon Péter s motorem Moki speciál. – Držitelem národního rekordu je Pénczes Ferenc – 128 km/h (motor Rekord speciál).

**Ve třídě 5 cm<sup>3</sup>** zvítězil rychlostí 132,4 km/h Horváth Ernő s motorem Dooling. Je současně držitelem národního rekordu – 150 km/h (s tímžé motorem).

Pro LM J. VERSITZ, Budapešť

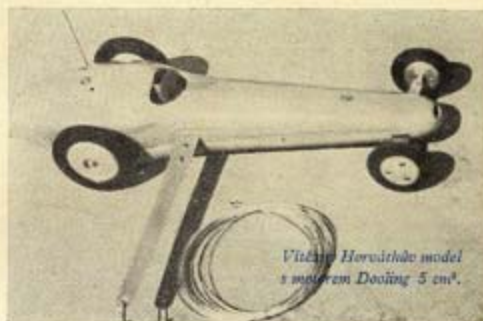
## MEZINÁRODNÍ ZÁVODY V BASILEJI-WITERSWILU

DNE 26. 4. 1959

Oficiální výsledky FEMA

Třída 1,5 cm <sup>3</sup>	Stát	Motor	Rychlost km/h
1. K. H. Pflüger	NSR	OLREIT	105,32
2. K. H. Pflüger	NSR	OLREIT	103,53
3. H. R. Weymann	Švýc.	Wabra	—
<b>Třída 2,5 cm<sup>3</sup></b>			
1. W. Sobirski	NSR	el. kontr.	132,53
2. A. Spier	NSR	Oliver	132,01
3. A. Spier	NSR	Oliver	125,34
<b>Třída 5 cm<sup>3</sup></b>			
1. K. Zahnd	Švýc.	Dooling	144,42
2. E. Weisler	Švýc.	Dooling	138,21
3. Ph. Roehet	Švýc.	Dooling	133,64
<b>Třída 10 cm<sup>3</sup></b>			
1. R. Mandelz	Švýc.	Dooling	219,51
2. Ph. Roehet	Švýc.	Dooling	205,05
3. W. Juherg	Švýc.	Dooling	204,08

POTŘEBUJETE PLANKY MODELŮ AUTOMOBILŮ? Pražští automobilisté mají pro vás být a mohou vám je zaslat prostřednictvím KAMK Praha-město, Praha 11, Dobrovolská 26. Napíšte si o seznam.



Vítězný Horváthův model  
s motorem Dooling 5 cm<sup>3</sup>.

## Jednoduchý model automobilu PIONÝR BB

Model je určen pro motory domácí výroby, třídy 1,6–2,5 cm<sup>3</sup>, se sáňím klikou (START, JUNIOR).

**Motor** je opatřen namísto uzavíracího víčka karteru nobahvíci a unášečem, čímž vytvoříme hnací jednotku s náhonem na obě kola. Celá hnací jednotka je upevněna čtyřmi šroubky k rámu.

**Rám** je ohnut do tvaru U z duralového nebo hliníkového plechu 1,5–2 mm. Vlastní lože pro motor je zhotoveno z duralových hranolů přinýtovaných k rámu. Pro karter motoru, sací hrdlo, přední a zadní osu jsou v rámu vyplisovány otvory.

**Přední osa** s osazenými konci, opatřenými závitem, je uprostřed seřvána třmenem, do kterého je zasunutá ocelový pásek, který tvoří pérování. Kola jsou zajištěna maticemi.

**Přední kola** jsou vytvořena z kusu a opatřena buď kluznými nebo valivými ložisky.

**Přední pneumatiky** jsou použity z mechanických autiček na pero a jsou těsně nataženy na kola. Je-li model vypracován jako sportovní, mohou být přední kola stejného průměru a obdobného provedení jako zadní se stejnými pneumatikami.

**Zadní kola** tvoří dvě poloviny disku, které jsou přitaheny šroubem na kuželíčky kliky motoru a unášeče.

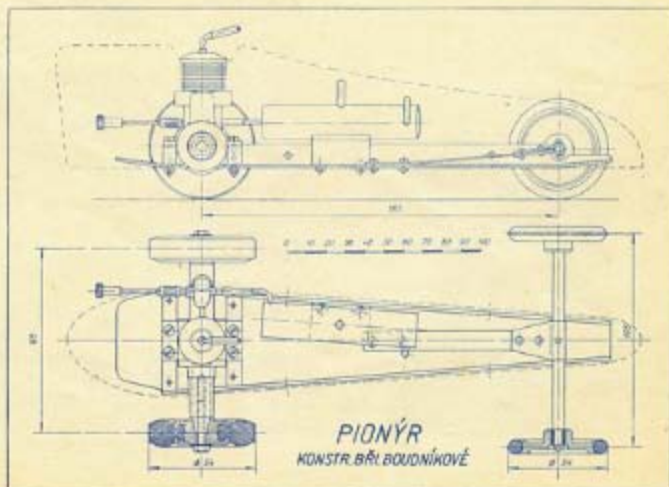
**Zadní pneumatiky** jsou vytvořeny buď z gumové desky nebo jsou zhotoveny ve formě vulkanisování a jsou opatřeny zápičky po obvodě, které zamezují vyvíčknutí gumy z disku.

**Nádržka** válcová nebo hranolová je zhotovena z tenké mosazné trubky nebo ohnuta z tenkého plechu.

Karosérie může být zhotovena nejrůznějšími způsoby ze dřeva, z plechu, kaširováním nebo z plastické hmoty a je připevněna šroubky k rámu.

Model docíluje rychlosti okolo 60 km/h. KAMK Praha-město, Praha 11, Ulice Dobrovolská 36 může dát zájemcům zhotovit světloškové kopie plánu tohoto modelu ve skutečné velikosti a zaslat poštou za úhradu výloh.

H. Š.



PIONÝR  
KONSTR. BRŮ BUDNÍKOVÉ



↑ Vítězná Baitlerova plachetnice  
← Soudruh Drahošoupil startuje glízer

Modely rychlostních lodí se ironií byly sice dobře vypracovány, vítězná konstrukce však chybí závodnické práce při startování. V plachetnicích se objevuje na startu celá řada nových modelů. Modely jsou velmi již automaticky řízeny podle měru větru. U hydroglízerů (křesáky i let. vrtači) je úroveň poměrně nízká. Modely jsou většinou většinou vyrobeny složením různých částí často kvařených. Dobře v této třídě jezdil jen Drahošoupil z Turnova.

Vřipně byla uspořádána soutěž člunů s elektromotory. Loď projížděla řadou bójek a hodnota se přemotala odchytky od přímého měru.

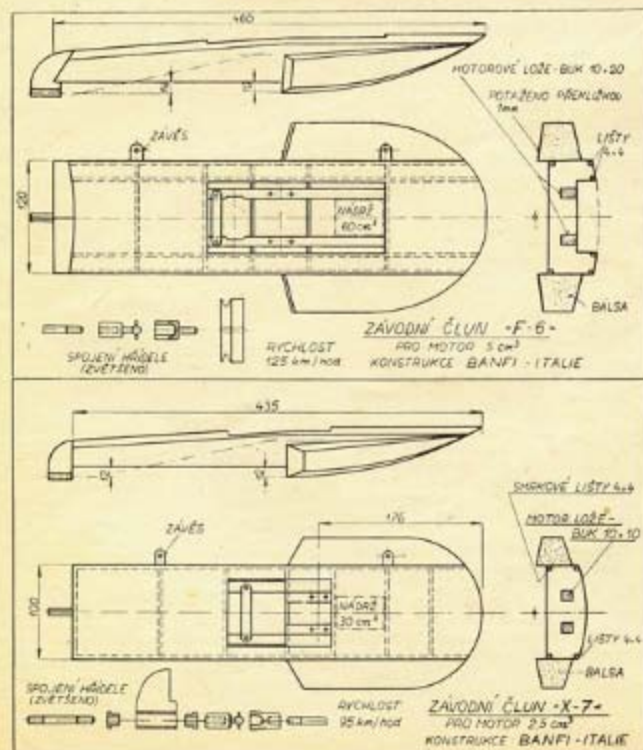


V Brandýse n/L. se selo v neděli 7. června čtyřicetpět lodních modelářů a přes 600 diváků při dosud nejlepší soutěži u nás. Hlavní organizátor Jiří Vorlíček měl sice několik bezesných nocí, ale připravil soutěž tak, že může sloužit za vzor mnohým dalším vítězným organizacím než je v Brandýse n/L.

Překyp práce odvedli také členové lodního klubu Svazarmu, včetně potápěče, který pohotově vylovcil utopený motor. Díky porozumění ONV a brandýských závodů byla soutěž dotována přelými cenami (n. p. Lahts věnoval dokonce soutěžícím zdarma občerstvení).

## RYCHLOSTNÍ ČLUNY

s lodním šroubem italského rekordmana Banfiho. (Podle Modeláře)



Rádiem řízená loď z Liberce

Po dlouhé době jsme viděli na startu docela řídkou řídkou loď, obzvláště z Liberce. Majitelům Rákosníkovi a Kubíčovi asistoval mladý liberecký „učňák“ Smola. —08—

### VÝSLEDKY

PLACHETNICE - TŘÍDA SLAVIA: 1. Ziba, Praha 7; 2. Růžička, Praha 6 boží.  
PLACHETNICE - TŘÍDA MLÁDEŽE: 1. Praha, Kolín 7; 2. Šuhajny, Praha 7 boží.  
PLACHETNICE - TŘÍDA „X“: 1. Baitler, Praha 96; 2. Baral, Praha 95 boží.  
ČLUNY S ELEKTROMOTOREM: 1. Růžička, Praha 6; 2. Mělník, Kolín 7 boží.  
RÁDIEM ŘÍZENÉ LOŽE: 1. Kubíček, Liberec 110; 2. Růžička, Liberec 118 boží.  
HYDROGLÍZERY DO 2,5 cm<sup>3</sup>: 1. Drahošoupil, Turnov 20; 2. Moterna, Brandýs n. L. 38 boží.  
HYDROGLÍZERY DO 5 cm<sup>3</sup>: 1. Drahošoupil, Turnov 30; 2. Heráň, Brandýs n. L. 33 boží.  
ČLUNY S LODNÍM ŠROUBEM - MOTOR 2,5 cm<sup>3</sup> (měřeno 10 kol): 1.-2. Baitler, Praha 42 - 41 boží.  
ČLUNY S LODNÍM ŠROUBEM - MOTOR 5 cm<sup>3</sup> (měřeno 10 kol): 1. Baitler, Praha 41 boží; 2. Macháček, Praha - nejlepší hora.



V neděli 17. května byla uspořádána před letošní náborové soutěží na Císařské louce v Praze. V počtu soutěžících se již projevil výsledek „lodní rubriky“ v LM, jejíž pomocí se začínají shodovat roztroušení jednotlivci i celé kroužky. Šlo se zde dokonce více účastníků než v minulých letech na soutěži krajší: 16 v kategorii plachetnic typu „Slavie“ a 13 v kategorii „Šíp“. Zvolené postřehy byly účastí lodního kroužku z Kolína n/L.

#### MALÉ MOTORY (dokončení)

to schválně, pak to zase nemá kdo dělat, čas utíká a věc se točí pořád dokola.

Snad mi těchto pár řádků nebude mít nikdo za zlé – napsal jsem to tak, jak se o tom mezi modeláři mluví.“

#### Z dopisu M. JURÍČKA z Brna:

... Připojuji se k ankétě o motorech s malou kubaturou. Propagujte jejich výrobu a buďte přitom nápomocni! Motor o obsahu 1 cm<sup>3</sup> nám umožní stavbu jednoúčelových a přitom letuschopných upoutaných maket, motor 0,5 cm<sup>3</sup> bude zase vhodný pro maketaře „volně“ a současně pro nováčky. Malý model, volný i upoutaný, se stává skutečně lépe a poskytuje méně možností k stavebním chybám.

Sám jsem postavil jeden volný dvouplátník na motor 0,5 cm<sup>3</sup> a dvě upoutané maketa na 1,15 cm<sup>3</sup> Pfeiffer. Obrázek poslední makety Fokker D-VIII z roku 1918 připojuji. Letá velmi pěkně a ačkoli je to maketa, měl jsem tento model postavený při svém nedostatku času za 4 týdny. A to je také jeden z hlavních požadavků mladých modelářů: Aby „to“ vypadalo pěkně, ale také brzo létalo!“

#### MEZINÁRODNÍ SOLIDARITA

(8) Pražský modelář Q. Klemm se na mistrovství světa v Mladé Boleslavi seznámil se švédským modelářem Frister Söderbergem. To by celkem nebylo nic zvláštního, podobných přátelství bylo na různých mezinárodních závodech uzavřeno mnoha. Český a švédský modelář si vyměňovali zkušenosti, plány svých nových modelů a fotografie.

Jako poslední záležitost nedávno do Švédska telegram. Klemm létá totiž hlavně s teomými modely a při jednom tréninku přerazil u svého Oliver Tigera klikový hřídel. Bylo to těsně před závodem v Jihlavě a když Quido nemohl hřídel u nás sehnat, obrátil se s prosbou na svého přítele ve Švédsku.

Frister se dlouho nerozmýšlel, vymontoval svůj motor Oliver z modelu, který měl přípra-

Průběh soutěže ukázal stoupající úroveň ve všech kategoriích, což velkým dílem přičítáme kosačně vydaným plátníkům. Málo soutěžících bylo jen v kategorii upoutaných člunů s lod. trůchem. Propagace soutěže měla být lepší, ozvala se na krátké náborové zprávy o LM.

Na závěr soutěže předvedl s. Šubert z Prahy 11 maketu motorové jachty „Wandera“, řízenou jednoduše tranzistorovou aparaturou.

ven na závody, razmontoval jej a expres odjel do Československa klikový hřídel.

Současně přišla otázka, Quido stihl ještě připravit svůj nový model a nechybělo mnoho, aby na závodech v Jihlavě zvítězil. Skončil těsně jako druhý, když v rozletávacích kolech dosáhl vynikajícího času 5 min 41 vt.

#### MEZIMĚSTSKÉ UTKÁNÍ OSTRAVA – KATOWICE

VII. ročník této soutěže uspořádali modeláři KA Ostrava v neděli 16. května v Opavě na „Hořtických loukách“. Oproti předelým měla letošní soutěž podstatně slabší úroveň, zaviněnou především nevhodně vybraným startovním a navíc silným větrem.

V kategorii větroňů A-2 zvítězili modeláři z Katowice v poměru 1904 : 1610 vt. Na prvním místě byl Witosza (642 vt.) před Wawrinokem (632 vt.) a Sikorou (630 vt.) – všichni z Katowice.

V kategorii Wakefield zachránili čest ostravských Mužný, Šebesta a nováček Kalina. Zvítězil Mužný s 854 vt. před Šebestou (807 vt.) Třetí byl Gluza z Katowice (796 vt.). Viděli jsme opravdu pěkný taktický boj Mužného a Šebesty až do posledních startů. V družstevních závětežích Ostrava poměrem 2399 : 2027 vt.

Nejslabší úroveň byla ve volných motorových modelech. Ostravským modelářům se starty nečáhlily; obsadili sice druhé a třetí místo, ale výkon posledního – Nováka byl velmi slabý. Zvítězil katowický modelář Kudelko s 636 vt. před J. Vaškem (553 vt.) a J. Kudřelou (503 vt.) z Ostravy. V družstevních závětežích polští modeláři časem 1413 : 1344 vt.

Celkový výsledek byl velmi vyrovnaný a ostravští (díky „gumačkářům“) zvítězili v poměru 5353 : 5344 vt.

Polští modeláři předvedli velmi pěkně a dobře seřízené modely, líbilo se jim u nás a těší se na příští ročník, v němž nám slibují porážku oplátit.

V. BESTA, KA Ostrava

## Prověřka lodních modelářů v Praze



Na snímku vlevo start plachetnice, vpravo rychlostní člun J. Bařitiera

#### LETEČTÍ MODELÁŘI DĚTEM

##### V LETNANECH:

Výzkumný a zkušební letecký ústav uspořádal 30. května pro děti svých zaměstnanců tradiční letecký den. V rámci bohatého programu předváděly ukázky létání stejný letos jako loni letectví modeláři krajšího aeroklubu Praha-město. Dvacet modelářů ukázalo starty větroňů, volných motorových a upoutaných modelů. Upoutaný modely byly v menšině, ale vyhrály by to na váhu, protože létala i obří maketa „Trenéra“ s motorem 148 cm<sup>3</sup>, kterou pilotoval konstruktér Hofbauer se čtyřmi pomocníky. Zastupují ji však dva rádem řízené modely konstruktéra B. Patočky a inž. J. Hajtše.

Ale, uspořádání z popudu inž. Schindlera, se mladšími i staršími obecenstvem velmi líbila a je příkladem dobrého propagace.

##### V RADOTÍNĚ:

Soudružky B. Patočku a inž. J. Hajtše si po odletění v Letiště „vypůjčili“ soudruzi z ministerstva spojů a odešli je do Radotína. Zde létali oba modeláři při oslavách Mezinárodního dne dětí, přestože přelo. (Terzení, že soudruh Patočka pro potěšení malých rozbalil na padr svůj model, je nepravdivé, i když nálet s výšk. 300 m tomu navzdůřoval. Soudruh Patočka tvrdí, že mu jen natěkla voda do rale).

#### NOVÉ KNIHY

V Edici Napětí Nášeho vojska vyšla kniha F. Jindřicha NOZ NA HRDLÉ. V příběhu se začíná druhé světové války je hlavní postavou mladý novinář Eugen Šuta, který neshodou zaborou získal cestu ultralichtové organizací, rozvířené po celé Evropě. Thauze je proto prozíravělován, unesen, vězněn, týrán, podřel se mu uprchnout, je však znovu unesen... Jit z této stručné charakteristiky je zřejmé, že kniha navrhuje svou „mateřskou“ říční, již vydává dobrodružně velmi dobrou uměleckou hodnotu.

UČEBNICE PŘEDPISŮ SILNĚČNÍHO PROVOZU je kniha, kterou upořádá Jitř Terey 111. Plošný, povozu stejně jako chodce. Samozřejmě je určena především motoristům a těm, kteří se líbí chytit stát. Obsahuje podrobný, jasný a mnoha obrázky doplněný výklad všech hlavních úlohových výkladů o užívání silnic a provozu motorových vozidel.

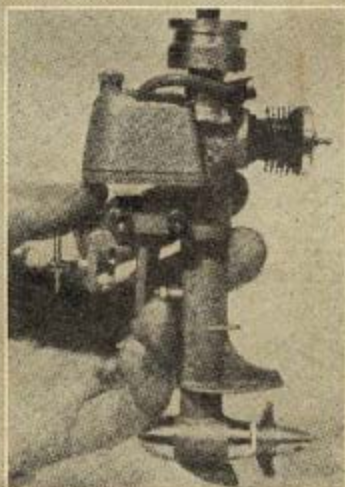
Novinkou pro čtenáře, kteří se hlouběji zajímají o letecký a leteckou techniku, je kniha LETECKÁ NAVIGACE. Příklad sovětského díla, doplněný o nejnovější poznanky a upravený pro podmínky československé navigační praxe, je dobrou učebnicí pro vojevce, svazarmovce i civilní piloty a navigátory.





▲ Champion Belgie ve větronicích Roland Duchau. Jeho model byl v LM 5/59.

▲ Ze závodů teamů v Jiřtávě: Létají Götz a Koetha, startuje Trnka s mechanikem Drálkem.



▲ Mavý motor G-29 o obsahu 0,35 cm<sup>3</sup> ve vodní úpravě je dobrou odpovědí do diskuse, zda u nás potřebujeme malé motory, či nikoli. Vyrábí italská firma Micromeccanica Saturno.

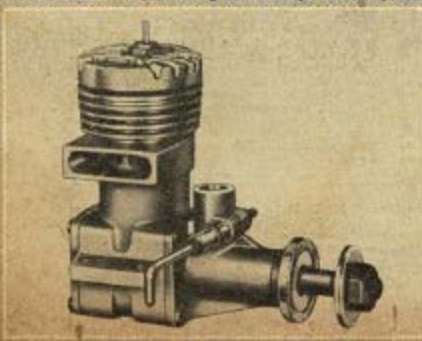


▲ O. Günter z NDR prokázal neobyčejnou zručnost: miniaturní maketu letadla Aero 45 vnaštil do obyčejné žárovky. Zabývá-li se něčím podobným někdo u nás, nechte se přehlásit.



▲ Dětskáni miniaturní motor o obsahu 0,15 cm<sup>3</sup> vyráběl amatérsky Angličan Dewes Charlton.

Micron Super Sport 5 cm<sup>3</sup> je pravděpodobně nejvýkonnější motor své třídy ve Francii. Vrství 19 mm, zdvih 17 mm, váha 215 g. Sání křídlovým hřídelem, karburátor na tučném v sacím hrdle, oslová vložka válec, šáponový líticový pást s des-Sektorem, vyluččeny na 7g



ŠNEPKY: Günter, Model Airplane News, Motors Micron, Mounts, Sulfek, Team for Alfa

Rádím řízená Delta-křídla s osmikanálovou aparaturou Min-X, posazvil B. Bertrand z Michigana. Velmi rychlý model stačí ovládat i jednonálovou aparaturou. Motor Fox 35.

