letecký modelář

8

SRPEN 1958

ROČNÍK IX

CENA 1,50 Kčs

měsíčník Svazu pro spolupráci s armádou

KRÁTCE

• *(čk) Zprávy o rychlostech upoutaných modelů s motorem 2,5 cm³ podle nových propozic jsou zatím vzácné. Tím zajímavější je zpráva ze Sovětského svazu:*

Modelář Natalenko z Leningradu zalétl v závodě, pořádaném v tomto městě letos na jaře 179 km/h. Mistr sportu Vasiľcenko létá 185—190 km/h. a třetí, kdo dosáhl hranice 190 km/h., je leningradský modelář Kuzmičov.

V této souvislosti stojí za zmínku, že také přední maďarští modeláři létají letos kolem 190 km/h. a věří, že brzy zvýší rychlost na 200 km/h.

Sovětští i maďarští modeláři stavějí rychlostní modely podle nových pravidel jako běžné typy s výškovkou, nikoli samokřídla. Zdá se tedy, že změna pravidel zasáhla do výkonů celkem málo. Strach se zvětšení plochy a zvýšení odporu měl asi velké oči.

• (čk) Známý sovětský konstruktér letecko-modelářských motorů Voloďa Pětuchov zhotovil nový motor se žhavicí svíčkou. Má obsah 2,47 cm³, vrtání 15,2 mm a zdvih 13,6 mm. Motor má přední víko, dvě kuličková ložiska, diskové loupátko a podobný systém přeplachování jako náš MVVS 2,5/1958.

Na volném motorovém modelu používá Pětuchov vrtule ∅ 200/90 mm, s kterou motor točí 14 000 ot/min. Maximálně bylo naměřeno 16 000 ot/min.

• *(čk) Přední sovětští modeláři v kategorii Wakefield se rozhodli pro různé způsoby řešení svých modelů. Tak Kumanin (Soči) a Kolpakov (Moskva) užívají malého průřezu svazku s poměrně dlouhou pracovní dobou. „Raketový" start, tj. svazek s velkým průřezem a krátkou pracovní dobou zvolili Ivanikov (Frunze), Korjančko a Milentějev (oba Leningrad). Pro střední cestu se rozhodl u nás známý V. Matvejev.*

• (sis) Pět nejlepších sovětských modelářů kategorie Wakefield se zúčastnilo v červenci v Moskvě výběrového soustředění před mistrovstvím světa. Ze známých tam byli Ivanikov a Matvejev. V době uzávěrky nebylo ještě známo, kteří čtyři modeláři si vybojovali právo reprezentovat SSSR.

• *(rč) Známý větroňář Jurij Sokolov postavil řídicím řízenou maketu JAK 12 A na motor 10 cm³ se žhavicí svíčkou. Model o rozpětí 2 m váží 3 kg a je vybaven anglickou třikanálovou soupravou značky „ED".*

• (dck) Sovětští modeláři mají v poslední době velmi dobrý potahový papír, vhodný pro větší modely. Nazývají jej sice „kondenzátorový", ale našemu druhu kondenzátorového papíru se vůbec nepodobá. Naopak, není napouštěný, je silně vláknitý a k nerozeznání podobný dobrému bílému japonskému papíru (např. z Polska). Nový sovětský papír lze velmi dobře barvit podobně jako Modellspan (viz návod v LM 7/58). Papír je v rolích asi 1 m širokých.

Doporučujeme získat výměnou se sovětskými modeláři.

ZE SSSR

Vítězné sovětské letectvo a astronautika

Ústřední výbor Svazu československo-sovětského přátelství připravuje pro podzimní měsíce tohoto roku rozsáhlou přednáškovou akci „Vítězné sovětské letectvo a astronautika". Cílem této akce bude seznámit nejširší okruh našeho občanstva s mohutným rozvojem sovětského letectví a především s jeho úžasnými úspěchy při mírovém vědeckém průzkumu meziplanetárních oblastí. Posluchači poznají ve zkratce celý vývoj letectví v SSSR od temných dob carismu, přes těžké počátky po Velké říjnové revoluci, rozmach za prvních pětiletek, hrdinný boj sovětských letců za Velké vlastenecké války až po bezpříkladný rozmach poválečných let, vrcholící vypuštěním sputniků.

Aby byl průběh přednášek co nejkvalitnější, uspořádal ústřední výbor SČSP ve dnech 24. a 25. června 1958 celostátní konferenci zástupců krajských výborů SČSP. Na ní se tito pracovníci seznámili s politickou, historickou i technickou problematikou tématu, aby mohli dobře zvládnout budoucí besedy s občany a dovedli odpovědět na nejrůznější otázky. Po úvodním projevu tajemníka ÚV SČSP Bendy a krátké předmluvě ředitele pražské Lidové hvězdárny Kadavého následovaly oba hlavní referáty. V první den promluvil s. Němeček, pracovník Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu v Letňanech, o sovětském letectví; druhý den patřil astronautice, s níž posluchače seznámil Dr. Ing. Peřek, profesor pražského Českého vysokého učení technického. Oba referáty doprovázely světelné obrazy a filmy, které přispěly značně především při vysvětlování základních technických problémů astronautiky.

V besedách, které vždy odpoledne navazovaly na referáty, reagovali posluchači velmi živě četnými dotazy na přednesenou látku. Některé dotazy byly velmi náročné a svědčily o vysoké úrovni posluchačů. Odpovědi na ně podali buď přednášející sami nebo členové širokého kolegia odborníků, kteří byli na obou přednáškách přítomni.

K TITULNÍMU SNÍMKU

Vítězný akrobatický model G. Egerváryho – viz „Maďaři vážnými konkurenty na mistrovství světa" na str. 175. Nepoznamenali jsme si bohužel jméno dívky, která model drží, ale zato jsme ji viděli při práci jako velmi zručného mechanika.

Velmi dobře organizovaná konference svědčí o velké péči, jakou věnuje ÚV SČSP nastávající propagační akci. Dokládá to i hodnotný propagační materiál, který byl při této příležitosti vydán, informační brožury, barevné obrázky, plakát atd.

Bude jistě záslužným činem SČSP, jestliže naším lidem názorně ukáže, jakých výsledků se dopracovala velká socialistická země právě díky své společenské a hospodářské soustavě a jaké široké perspektivy ukazuje pro mezinárodní soutěžení na novém poli mírové spolupráce.

★

V MOSKVĚ se konaly dne 20. července pětadvacáté oslavy Dne letectva SSSR.

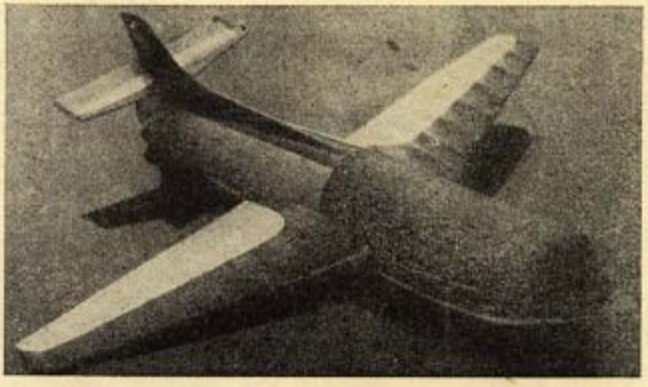
Na závěr mezinárodního leteckého dne byla předvedena proudová a proudovrtulová civilní letadla, návštěvníci viděli „turboljet" – svisle startující a přistávající letadlo a jiné. – V příštím čísle přineseme původní reportáž redaktorky Pikrtové o této velkolepé letecké slavnosti, jíž se zúčastnili i svazarmovští sportovci.

Na snímku je jedno z nových proudových letadel sovětského letectva.

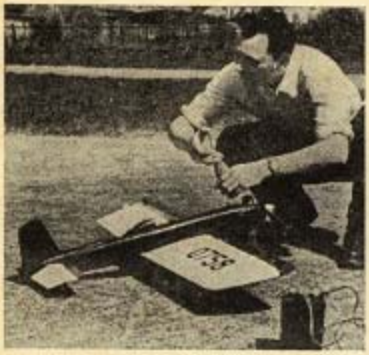
★

Nové modely

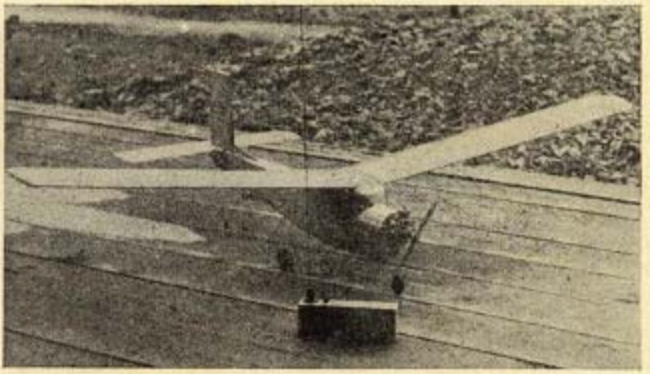
ČESKOSLOVENSKÝCH MODELÁŘŮ



† Upoutaný hydroplán s tryskovým motorem F. Petra z Černošic u Prahy. Rozpětí i délka 800 mm, váha v letu 1300 g, rychlost kolem 100 km/h. na drátech 18 m. Model startuje a přistává normálně na vodě. Trup je skořepina z překližky a dýhy, na spodku je stupeň jako u plováku.



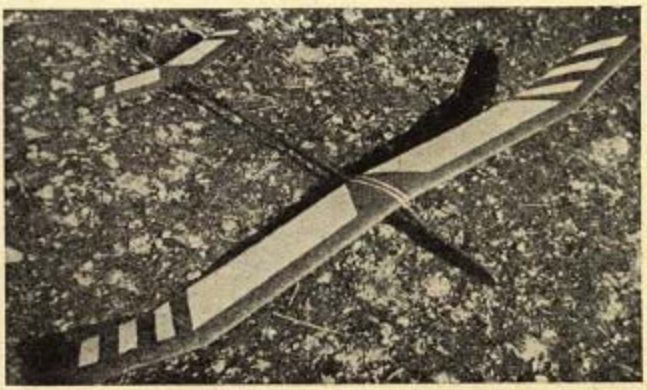
† Jeden z velmi agilních rahovnických modelářů – Zdeněk Habart – postavil akrobatický upoutaný model vlastní konstrukce na motor Vltavan 5 cm³, s nímž dosahuje velmi dobrých výsledků.



† Rádiem řízený model Ing. Matouška (radista) a R. Štolce (modelář) z Lipníku n/Bečv. Rozpětí 1800 mm, váha 1550 g, motor Vltavan 5 cm. Model je vybaven jednopovelovou rádiovou aparaturou systému Ing. Hajíče na pásmo 27,12 MHz.

Není-li na této stránce váš model, je to vaše chyba!

Rádiem řízený model podbřadských modelářů na soupravu ALFA. Postavili jej soudruzi Černý, Růžek a Kopecký (na snímku). Rozpětí 1800 mm, celková plocha 46 dm², váha 1550 g, motor Torpedo 15.



† Výkonný větroň A-1 Jaroslava Fary z Ďáblic u Prahy. Rozpětí 1330 mm, délka 830 mm, plocha křídla 15,2dm², plocha výškovky 2,7 dm², celková nosná plocha 17,9 dm². Všimněte si neobvyklého dopředného šípu křídla. V některém příštím čísle pravděpodobně uveřejníme výkres modelu.

VI. NEMZETKÖZI REPÜLŐ MODELLVERSENY

BUDAPEST 22.—29. 6. 1958

VI. MEZINÁRODNÍ MODELÁŘSKÁ SOUTĚŽ

← Tři nejlepší v kategorii B – zleva: BÍLÝ (ČSR), LIU-MING-TAO (ČÍNA) MECZNER (Maďarsko).

Pořadatelem letošního VI.*) ročníku Mezinárodní modelářské soutěže lidově demokratických států (MMS) v Dunakeszi u Budapešti byla maďarská branná organizace Móhösz. Právo pořádat soutěž si vydobyli maďarští modeláři v r. 1956 svým vítězstvím v družstvech v tehdejším ročníku.

V soutěži startovala úplná tříčlenná družstva Československa, Číny, Koreje, Maďarska, NDR, Polska a SSSR. Vedle nich pak bez práva na klasifikaci ještě maďarská národní družstva B, C, D, E, aby širší kádr maďarských modelářů získal mezinárodní zkušenosti. Z pozvaných se nezúčastnili modeláři Albánie, Bulharska, Mongolské lidové republiky a Rumunska.

Pro letošní ročník vybrali pořadatelé kategorii větroňů A-2, modelů na gumu Wakefied a kategorii volně létajících motorových modelů. V každé mohl odstartovat jen jeden soutěžící. Československo reprezentovali: mistr sportu Vladislav Špulák (A-2), mistr sportu Radoslav Čížek (Wakefield) a Jaroslav Bílý (mot. modely). Vedoucím družstva byl Ing. Ondrej Kendeľa.

*) V LM jsme uváděli číslování ročníků MMS od r. 1954, kdy čs. modeláři startovali po prvé v Moskvě. Dvou ročníků před tím jsme se nezúčastnili. V celkovém pořadí je tedy letošní ročník šestý.

VĚTRONĚ A-2

Počasí: lehce zataženo, vítr 0—1 m/s.

Ještě před zahájením soutěžních startů dne 24. června ve 4 hodiny ráno bylo na letišti v Dunakeszi živo, neboť první soutěžící trénovali již hodinu před začátkem. Málo známí Číňané a a nám vůbec neznámí Korejci létali už při zkušebních letech velmi dobře.

Po zahájení zelenou raketou nastalo vyčkávání; každý čekal, kdo udělá pokusného králíka. První se k soutěžnímu letu odhodlal Polcsik z maďarského B-družstva, který velmi pěkným maximem strhl i ostatní. Náš Špulák neměl právě v 1. startu mnoho štěstí, ač téměř 2½ minutový let je pro A-2 slušný. Ovšem ostatní nalétali více. Čínský reprezentant Siu-Min-Čen se jediným maximem v tomto kole ujal vedení.

← Korejský model kategorie A-2.

Druhé kolo bylo ve znamení maxim, přestože bylo zahájeno ve 4.30 h. ráno. Ze 7 startujících jediný Schumacher z NDR měl slabý let – 2'05". Po druhém kole je tedy pořadí: Čína 360, Maďarsko 348, SSSR 341 vt. Jsme až na pátém místě časem 329 vt.

Třetí start je opět úrodný na dobré výkony: 4 maxima a nejhorší čas je ještě velmi dobrý – 2'25". Dostáváme se kupředu na třetí místo.

Čtvrtý start však pohřbil naše naděje na lepší umístění. Vždyť Špulákův podprůměrný let 102" byl zatím nejnižší ze všech startů. V tomto údobí nastalo všeobecné, byť i přechodné zhoršení povětrnostních podmínek. Špulák létal užší kruhy s „vystřelováním" modelu. Běžně tím získával 2—3 m výšky. Bohužel právě při tomto startu, částečně vinou přebytku rychlosti při vypuštění, došlo k nízkému kroužení v oblasti klesavého proudu. Při zkušebních letech s 25 m šňůry dosahoval tentýž model časů nad 102". Co však to bylo platné, když se soutěžilo šňůrou 50 m! Číňané a Maďaři letí podprůměrně a tak se Polák Sulisz standardními výkony nečekaně dostává za vedoucího Siu-Min-Čena a Sokolova, který jediný dosáhl v tomto kole maxima. Za námi je jen Korea a NDR.

Tři nejlepší v kategorii A-2 – zleva: SIU-MIN-ČEN (Čína), SULISZ (Polsko), SOKOLOV (SSSR).

Páté kolo znovu zamíchalo pořadí. Je vidět opatrný průzkum terénu. Provádí jej Polcsik z maďarského B-družstva a dočela na dolním konci letiště zkoumá situaci Sokolov zalétávacím letem. Ani jeden neměl úspěch. Jediný obodnotil správně okamžitou situaci vedoucí čs. družstva Kendera (plachtař) a tak Špulák nalétává své třetí maximum. Mimo Sokolova, který využil naši sondy a rovněž zalétl 180", je to jediné maximum tohoto kola.

Je teprve půl sedmé ráno a končí soutěž hodnotných výkonů, ale sotva naprosto neutrální. Vždyť ze 35 provedených startů bylo 15 maxim, tedy obvyklý průměr.

Výsledky větroňů A-2

1. Sokolov	SSSR	161	180	166	180	180	**867**
2. Sulisz	Polsko	158	180	180	160	175	**853**

3. Siu-Min-Čen	Čína	180	180	180	155	138	**833**
4. Röser	Maďarsko	168	180	180	138	129	**795**
5. Špulák	ČSR	149	180	180	102	180	**791**
6. Če-Sak-Jen	Korea	152	180	145	132	140	**749**
7. Schumacher	NDR	118	125	146	162	148	**699**

K MODELŮM

Vítěz Sokolov létal s modely, které jsme loni viděli na mistrovství světa v Mladé Boleslavi. Z ostatních stojí za zmínku jako stavebně a konstrukčně nejhodnotnější modely čínského reprezentanta, z nichž výkres jednoho otiskujeme. Technických novinek v „A-dvojkách" nebylo.

MODELY NA GUMU WAKEFIELD

Počasí: středa – oblačno, vítr 3—5 m/s.
čtvrtek – jasno, vítr 0—1 m/s.

Ve středu 25. června jsme marně vstávali ve 2.30 h. ráno. Vítr obýval stromy a tak jsme jen zaběhli na letiště, kde po změření rychlosti větru bylo rozhodnuto toho rána nestartovat. Sportovní komise se dohodla na dvou večerních startech – bude-li lépe – s tím, že příští den ráno se dolétá Wakefield a připojí kategorie C.

Večer pak se vítr utišil asi na 5 m/s, což byl limit a jen ojediněle byl silnější. V 18,40 h. startuji jako první (Čížek), bez zalétávání náhradním modelem. Značná výška a model po 3'30" přistává. Také Ivanikov, Kriszma a Žurad nalétávají maximum – Žurad výborným kluzem v těsné blízkosti země. Číňan Tang-Ji-Sun má pouze 163"; tím jsme snížili náskok na 25 vteřin a v družstvech jsme tedy na pátém místě.

Tři nejlepší v kategorii B – zleva: KRISZMA (Maďarsko), ŽURAD (Polsko), ČÍŽEK (ČSR).

Druhý start byl věrným obrazem prvního. Druhého maxima jsem však dosáhl, jen jak se říká „s odřeným hřbetem", když model se ztrácel v šeru a dálce na druhém konci letiště a téměř splýval s obloho u. Použil jsem opět rezervní model, abych výkonnější uchránil před poškozením na ráno. Čtyři máme po dvou maximech: Kriszma, Žurad, Ivanikov a já.

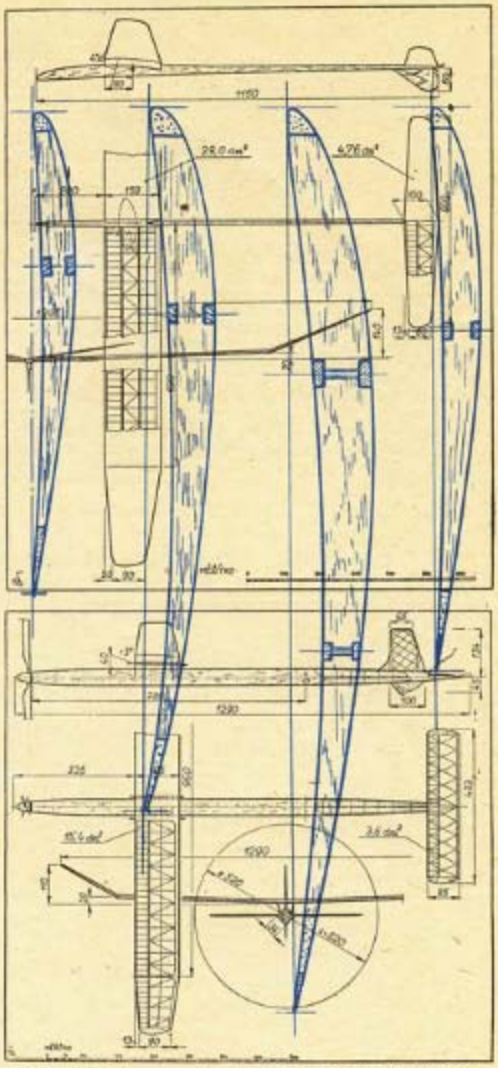
Následující den ve 4 hodiny ráno se začíná létat třetí kolo. „Silná čtyřka" – jak nám od večerejška říkají – si udržuje svoje postavení. Slabě létá Korejec Hen-Su-Gu se špatně řešenou vrtulí o velkém stoupání. Číňan Tang-Ji-Sun má pouze 2'30" a tím se Československo dostává na 4. místo v klasifikaci družstev.

Čtvrtý start jen zvyšuje napětí. Všichni čtyři „silní" se drží kolem 3'15"—3'30".

Tolik vzrušení je na málokteré soutěži, jako zde před pátým startem. Odcházíme na radu vedoucího družstva více do plochy letiště – a je to po páté 180", A potom se to jen sype: Ivanikov, Žurad i „Cibulička" – Kriszma. Ostatní starty dobíhají jen ve stínu této velké události: bude rozlétávání, tolik očekávané už po kolikáté na MMS, ale první skutečné. Je nám jasné, že jde o 1. až 4. místo, ale co hlavní, alespoň o jedno místo jsme v družstvech postoupili a neztratili ani vteřinu.

Připravuji se na 6. start. Poslední nový svazek. Soudruh Kendera s námi pečlivě vybírá místo. Je teprve 6.30 h. ráno . . . Start do 5 minut po znamení raketou – není na co čekat. Natáčím 468 otáček, více není bezpečné. Strmý start, ale v 5 metrech prasklo jedno vlákno gumy. Je jasné, že je to příliš rozhodující činitel. Výše, u hrany letiště, startuje Ivanikov a dosahuje značné výšky; Žuradův model opět výborně klouže, Kriszma letí také výborně. Všichni již mají tři minuty – teď kdo kolik vteřin navíc! Časoměřiči se sbíhají: Kriszma má nejvíce – 3'37"; Žurad – 3'26"; Čížek – 3'20" a Ivanikov – 3'19".

Tedy o 17 vteřin jsem pozadu za vítězem – čili asi 6—8 m výšky. Kdyby byl svazek vydržel, byla by výška jistě nechyběla . . .



Modely čínských reprezentantů. Nahoře větroň Siu-Min-Cena, k němuž patří profily 1:1 vpravo. Dole „gumák" Tang-Ji-Suna, k němuž patří profily 1:1 vlevo.

Výsledky modelů na gumu Wakefield

1. Kriszma	Maďarsko	180	180	180	180	180	**900** (+217)
2. Žurad	Polsko	180	180	180	180	180	**900** (+207)
3. Čížek	ČSR	180	180	180	180	180	**900** (+200)
4. Ivanikov	SSSR	180	180	180	180	180	**900** (+199)
5. Tang-Ji-Sun	Čína	163	180	150	180	180	**853**
6. Roseman	NDR	131	138	128	125	109	**631**
7. Hen-Su-Gu	Korea	90	75	91	66	82	**404**

K MODELŮM

S konstrukčního hlediska se účastníci vesměs vypořádali s novými propozicemi novými konstrukcemi až na Žurada. Modely byly řešeny především funkčně, nikoli vzhledově.

Čistotou stavby a propracováním vynikaly modely vítěze Kriszmy a oba čínské modely.

Zvláštní pozornosti si zaslouží model Ivanikova o malé štíhlosti křídla a vrtuli velkého průměru (640 mm), sestávající ze dvou listů,

V klouzavém letu zachycený Ivaniňovův model se zvláštní vrtulí.

←

upevněných na dlouhém ocelovém drátu 150 mm od středu. Model těžil z rychlého stoupavého letu, který trval kolem 35 vteřin. Plocha vrtulového listu 0,75 dm².

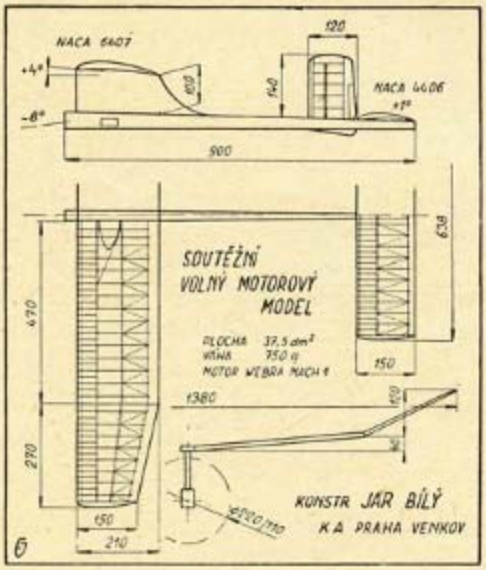
Za zmínku stojí i Benedekův model, který startoval jako člen maďarského C-družstva. Jednoduchý model, váhově velmi lehký, byl opatřen hlavicí, kterou v závislosti na vytáčení svazku odklápěl vmontovaný časovač a měnil tak sklon osy vrtule.

Soutěžící létali většinou na gumu Pirelli, výjimečně na maďarskou Lactron.

VOLNÉ MOTOROVÉ MODELY

Počasí: téměř jasno, vítr 0—1,5 m s.

Ve čtvrtek 26. června startovaly v 7.30 h. ráno jako poslední volné motorové modely. Byli jsme jisti dobrým výsledkem našeho reprezentanta Bílého, protože jeho model dosahoval časů mezi



Typická koncepce mot. modelu čs. reprezentanta Bílého.

3½—4 minutami. Šlo jen o to, aby Bílý bezpečně udělal 5 normálních startů. Za daného počasí, kdy nebylo nebezpečí výrazných klesavých proudů, to bylo možné. Konkurence nebyla příliš ostrá. Jedině Liu-Ming-Tao z Číny a Pětuchov z SSSR byli vážnými soupeři. Nepodceňovali jsme však ani Maďara Mecznera, i když stále zalétával se střídavými úspěchy.

První kolo přineslo velké překvapení a změny v tabulce: předstihli jsme SSSR o 28 vteřin, zvýšili náskok nad Čínou a jsme již třetí v celkovém pořadí družstev.

Po opakovaném maximu Bílého ve druhém kole se jako družstvo dostáváme zaslouženě na 2. místo za Poláky, kteří však mají veliký náskok z kategorie větroňů.

Třetí kolo: Po třech maximech má jen Bílý a Liu-Ming-Tao, z maďarského B-družstva pak Ördögh. Poláci ztratili dalších 15 vteřin.

Ještě v dalším čtvrtém kole je velmi napjatá situace a čeká se na rozlétávání mezi ČSR a Čínou. Upevňujeme si pozici na 2. místě o několik vteřin.

Své poslední, páté maximum letí Bílý s velkým časovým předstihem. S napětím je očekáván start Číňanů a Poláků. Čínský model přistává však o 13 vteřin předčasně a tak je po rozlétávání. Tím je již znám vítěz kategorie, i když není dosud dolétáno. „Hoblujeme" Jardu Bílého za mohutné podpory Poláků. První mezinárodní zkušenost si přece musí zapamatovat a mimo to také důstojně pokračoval v tradici našich „motorářů", kteří na předcházejících soutěžích zvítězili.

Všichni sledují pátý let Poláka Schiera. Naše družstvo s nadějí „co kdyby . . ." a ostatní hlavně proto, že je to jeden z posledních letů letošní MMS vůbec. Model prudce stoupá, motor se zastavuje v nevýhodné „přetržené" poloze modelu a klouzavý let je rozhoupaný až do blízkosti země, kde se model konečně usazuje s přistává za 2'22". Pro nás je to příliš – polské družstvo vítězí celkovým časovým náskokem 6 vteřin(!). Upřímně gratulujeme, neboť vítězství bylo zaslouženě, díky dobrému průměru ve všech kategoriích.

Výsledky volných motorových modelů

1. Bílý	ČSR	180	180	180	180	180	**900**
2. Liu-Ming-Tao	Čína	180	180	180	180	167	**887**
3. Meczner	Maďarsko	180	163	163	180	180	**866**
4. Neelmaijer	NDR	177	180	150	180	157	**844**
5. Schier	Polsko	180	177	165	175	142	**839**
6. Pětuchov	SSSR	76	180	180	164	177	**777**
7. Sa-Dong-Il	Korea	114	145	157	174	144	**734**

POŘADÍ DRUŽSTEV – V CELÉ MMS

1. Polsko – 2597; 2. Československo – 2591; 3. Čína – 2573; 4. Maďarsko – 2561; 5. SSSR – 2545; 6. NDR – 2175; 7. Korea – 1888 vteřin.

K MOTOROVÝM MODELŮM

Vítěz Jaroslav Bílý měl účelně řešené, čistě vypracované modely vysokokřídlé koncepce, opatřené motory MVVS 2,5/1958. Modelům chybí jen potřebné přistávací lyže pod trup k útlumu nárazu při přistání s použitím dethermalizátoru.

Liu-Ming-Tao z Číny zůstal při své osvědčené koncepci z MMS 1956. Zlepšil jen některé detaily a využil předepsaného zvýšení váhy k zesílení trupu. Létal s motory Webra Mach I z NSR.

Stavební zvláštnost předvedl Schier z Polska, který měl pod trupem kapkovitou nástavbu tvaru „boty", na kterou přistával a v níž byl vestavěn časovač. Létal s motory Schlosser 2,5 cm³ z NDR.

Ostatní modely byly průměrně úrovně a byly opatřeny těmito motory: Metzner (Maďarsko) – německý Webra 2,5 a maďarský ALAG. Neelmaijer (NDR) měl speciálně upravený Schlosser 2,0 cm³ a Pětuchov (SSSR) létal s „dvaapůlkou" se žhavicí svíčkou vlastní konstrukce a na druhém modelu použil detonační motor 1,5 cm³ rovněž vlastní konstrukce. Korejští modeláři létali s motory Zeiss-Aktivist z NDR.

*

SOUHRNNĚ lze o letošní MMS říci, že to byla soutěž dobře organizovaná, sportovně hodnotná a dala většině účastníků další cenné zkušenosti. Právě letošní ročník ukázal, jak rychle se vyvíjí letecké modelářství v socialistických zemích jednak vlivem příznivých ekonomických podmínek, jednak díky vzájemné neziltné pomoci. Vždyť na příklad činiti modeláři, kteří se na minulý ročník vlastně přijeli učit, jsou dnes rovnocennými a obávanými konkurenty svých učitelů – československých a sovětských modelářů. A v tom je právě základ úspěchů modelářů socialistického tábora i na světových mistrovstvích, kde chtě nechtě s nimi musí reprezentanti kapitalistických států vážně počítat.

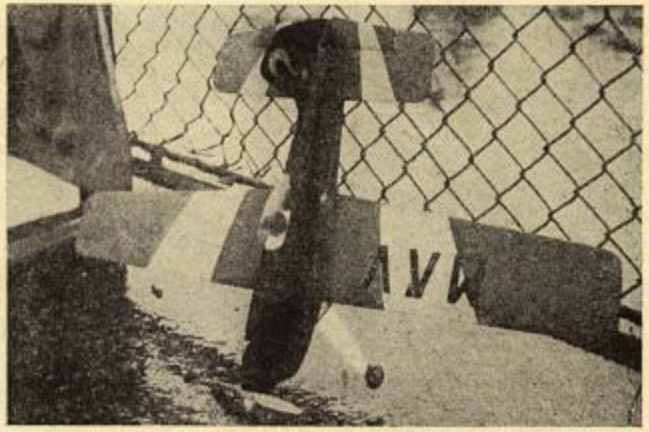
Polští modeláři, jimž jako vítězům přísluší přednost v uspořádání příštího ročníku MMS, uvažují o polském plachtařském středisku Lešně. Soutěžilo by se zde jen v kategoriích, v nichž se bude napřesrok létat mistrovství světa, což by významu MMS ještě zdůraznilo. Věříme, že se polští soudruzi svého úkolu zhostí dobře!

Zpracovali mistr sportu R. ČÍŽEK a J. SMOLA

Pěkný poslední start Jaroslava Bílého. →

MAĎAŘI VÁŽNÝMI KONKURENTY NA MISTROVSTVÍ SVĚTA

Také akrobatické modely koncepce B. Palmera jsou u maďarských modelářů v oblibě.



Známý Gombócz István patří dnes v teamovém závodě k nejlepším. Na snímku jeden z jeho modelů

Věrni dobré tradici z posledních let, věnovali maďarští modeláři zřejmě i letos velkou péči přípravě na mistrovství světa v Bruselu. U příležitosti Mezinárodní letecko-modelářské soutěže lidově demokratických států v Budapešti viděli naši modeláři dvě maďarské výběrové soutěže.

AKROBATICKÉ MODELY

Na travnaté ploše letiště budapešťského aeroklubu v Dunakeszi se konalo 22. června výběrové létání akrobatických modelů za účasti 24 soutěžících.

Úroveň pilotáže byla u předních modelářů velmi dobrá, lety a obraty jisté. Bezpečně zvítězil Dr. Egervary Géza s 934 body, přestože v jednom letu zapomněl na dvojitý zvrat. Druhý v pořadí, Ördögh, měl 919 bodů před Bene P., jenž byl ohodnocen 838 body.

Vítěz létal s motorem Mc Coy 5 cm³ se žhavicí svíčkou a tlakovou balonovou nádrží, uloženou volně za motorem. Ostatní přední modeláři létali s motory Veco, Fox, Tigre, Mc Coy a někteří s novými maďarskými MOKI 5 cm³.

Do posledního kola výběru pro světové mistrovství postoupilo v akrobatické kategorii 7 modelářů.

ZÁVOD TEAMŮ

Na jižním budapešťském letišti v Budaörs mají modeláři velmi pěknou dráhu pro upoutané modely. Je asfaltová a má ochrannou síť zabudovanou na stálo.

Zde se konal 29. června předposlední výběrový závod teamů. Bez nadsázky možno říci, že Maďaři nejsou pro mistrovství bez šanci. Vždyť výsledky prvních v tomto závodě přes deštivé počasí s větrem byly velmi dobré a čas pod 5 min. na 100 kol není za dobrého počasí v Maďarsku vzácností.

Model vítěze závodu teamů Azora.

Kapacitou mezi mechaniky této kategorie je Azor László. Měřili jsme s úžasem čas při jeho strojově přesné práci při mezipřistání: zastavit dojíždějící model, naplnit nádrž a odstartovat – 6 vt., 5,5 vt. a jednou dokonce 4 vteřiny!!!

Teamové modely se vesměs navzájem podobají. Křídlo o štíhlosti až 10, tenký profil, krátký trup. Není to jistě nejvýhodnější řešení, neboť v silnějším větru přistávaly modely velmi neklidně. Motory byly vesměs maďarské MOKI TR 1 s výjimkou modeláře Anda László, který létal s Oliver Tigrem.

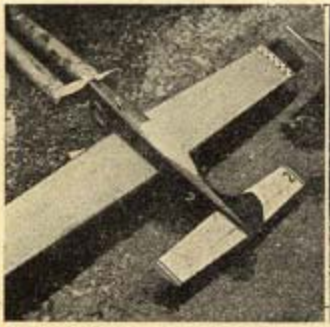
Do konečného výběrového soustředění postoupilo prvních 9 z celkem 16 startujících teamů.

Nejlepší výsledky

1. Azor László 5'05"
2. Gombócz István 5'31"
3. Ördögh László 6'05"

Každý team startoval dvakrát; do pořadí se počítal lepší start.

Po teamovém závodě předvedl Ing. Benedek György přítomným zahraničním modelářům trysku „Mazeppa III", s níž drží světový rekord 281 km/hod (viz LM 2/58). Hned první start v hustém dešti a silném větru byl velmi úspěšný – 248 km/h. *(rž)*



Ördöghův teamový model létal rychlostí kolem 120 km/h.

Benedekův rekordní tryskový model „Mazeppa III".

Pěkně zpracovaný akrobatický model Ördögha Lászlo.

CO PROJEDNALA *subkomise model. sekce FAI*

Jejím účelem bylo upřesnit, pozměnit a doplnit návrh na nový Sportovní kód pro všechny letecko-modelářské kategorie, který připravila kancelář FAI v r. 1957. Místem jednání byla budova Svazu maďarských letců v Budapešti ve dnech 8.-13. června; členy subkomise byli zástupci ČSR (zasloužilý mistr sportu Z. Husička), Maďarska (R. Beck) a Itálie (G. Barthel).

*

Na návrh zástupce FAI, pana H. R. Gillmana, se členové komise zabývali jen těmi body, které předpokládaly sporné připomínky a změny. Ostatní body kódu zůstaly v původním znění, jak byly navrženy kanceláří FAI. Návrh nového Sportovního kódu vstoupí v platnost po schválení na řádném zasedání CIAM FAI, tj. v listopadu 1958.

Během jednání předložil čs. delegát 71 návrhů písemně a 2 návrhy ústně; z nich bylo 46 jednomyslně přijato, 18 zamítnuto se souhlasem navrhovatele a 6 návrhů bylo vetováno maďarským delegátem. Maďarský delegát předložil 5 návrhů, z nichž byly 3 přijaty a 2 vetovány delegátem ARCS. Italský delegát nepředložil ani nevetoval žádný návrh.

Důležitější čs. návrhy schválené všemi členy subkomise:

1. Měření času. Ztratí-li se model za překážkou nebo zmizí-li v mracích, jeden časoměřič měření zakončí, zatím co druhý vyčká 30 vteřin, zda se model objeví. V kladném případě se zaznamenává čas naměřený druhým časoměřičem.

2. Měření výšky při výškových rekordech volných i rádiem řízených modelů je povoleno také barografem umístěným v letadle sledujícím model; na jeho palubě však musí být sportovní komisař. Letadlo nesmí při sledování převýšit letící model.

3. Při rekordech na vzdálenost rádiem řízených modelů může být vysílač uložen v letadle nebo v autě sledujícím model.

4. Při startu větroňů je dovoleno použít startovacího lanka z jakéhokoli materiálu s výjimkou gumových nití.

5. Pro mezinárodní soutěže musí být model opatřen národními poznávacími znaky o výšce písmen nejméně 30 mm.

6. Závodník může předložit při kontrole s každým modelem libovolný počet vrtulí (týká se všech kategorií). Počet gumových svazků v kategorii Wakefield není omezen.

7. Při závodech rychlostních U-modelů má každý závodník právo na dva pokusy o každý oficiální let. Na každý pokus má 3 minuty; začátek a konec oznámí vedoucí časoměřič akustickým i optickým znamením.

8. Při závodech rychlostních U-modelů má přístup na startoviště pouze závodník, dva pomocníci (z nichž kterýkoli může spustit motor), dále vedoucí družstva a kapitán (kapitán byl doplněn na návrh maďarského delegáta).

9. Při soutěži akrobatických U-modelů musí soutěžící označit každou figuru zvednutím ruky a ruku musí držet zvednutou nejméně po dobu jednoho kola letu modelu.

10. Pro teamové létání bude obvod kruhu rozdělen na šest dílů.

Dokončení na str. 185.

Letěl jsem s „HC-2"

„Tak to také vyzkoušejte!" S těmito slovy a povzbuzujícím pomukem mi pilot dal možnost pod jeho kontrolou a s jeho pomocí řídit helikoptéru.

Samozřejmě – jistě nikdo z vás by nebyl jiný – jsem se úhlem chopil řízení s přiměřenou dávkou sebedůvěry, říkaje si v duchu: „Teď se uvidí, vždyť já už mám nějaké to létání za sebou!" A bylo to opravdu vidět. Snažil jsem se, to mi věřte, až jsem se potil, ale málo platné. Chvíli jsme viseli nalevo, chvíli napravo, dokud mě pilot nevysvobodil z muk. No, byla to ostuda. Ta helikoptéra zama určitě létá lépe . . .

Vždyť já jsem ale vlastně začal od prostředka, kdy už jsme byli několik set metrů nad zemí. Můj první let v helikoptéře začal trochu jinak a dřív.

*

Svezení ve známé československé dvousedadlové „HC-dvojce" mi bylo nabídnuto letos v květnu. Již cestou na letiště jsem přemýšlel, jaké to asi bude, jaký bude rozdíl proti normálnímu letadlu.

Na letišti jsem byl chvíli před odletem, abych všechno viděl. Mechanici právě vytlačili helikoptéru na start. Po kontrolní všeobecné prohlídce několik otáček ruční klikou, zapnutí spojky a už se motor rozběhl. V pravidelném rytmu si spokojeně brouká, rotor se pomalu a rozvážně otáčí a celý stroj se nepatrně pohupuje.

Přichází pilot, mladý člověk. Stisk ruhou a jdeme k letadlu; mechanici zatím vypnuli motor, aby se nepřehřál. Nastupuji zprava na místo cestujícího, rovnou se zemí na sedadlo. Upravuji si délku upoutávacích pásů a jsem připraven.

Krátké seznámení s pilotním prostorem: Všechno je tu malé a při ruce. Uprostřed ve výši pasu desha s obvyklými přístroji a přepínači, tato páka – řahoby visící v horní části průhledného krytu – slouží k ovládání letadla ve vertikální a horizontální rovině. Další páka pak nastavuje úhel náběhu listů rotoru, plynová páka a pedály pro ovládání pohybů letadla kolem vertikální osy. Zdá se jednoduché to řízení, ale . . vždyť víte, jak jsem to zhnusil.

„Vypnuto" – „Vypnuto". „Zapnuto" – „Zapnuto". Otáčím se po mechanikovi, který se takhle domlouval s pilotem a roztáčí na mé straně setrvačník startéru. Bručivý zvuk, několikeré ‚zabafání' a malý čtyřválcový motor se znovu rozběhá. Kontrola otáčkoměru a teploty, chvíle běhu v nízkých otáčkách a postupné přidávání plynu. Rotor, který pozoruji průhledným krytem kabiny nad hlavou, se točí stále rychleji a rychleji. Ještě trochu plynu, zrychlení pohybu rotoru a . . . jsme několik decimetrů nad travnikem letiště. Nepředstavoval jsem si to rozhodně takhle snadné a rychlé! Nyní malý pohyb druhé páky, malá helikoptéra trochu sklání ‚nos' a již uhání dopředu a šikmo vzhůru.

Pravá zatáčka. Stále mírně stoupáme; obraz krajiny se mění, i když dopředná rychlost je menší než u jiných letadel. Jsme již několik set metrů vysoko, obloha jako vymetená září blankytnou modří a paprsky jasného slunce.

Plně vychutnávám radost z tohoto letu, když najednou si uvědomuji divný pocit, že něco není v pořádku. Rychlý pohled vlevo. Ne, to není ono, pilot si klidně pohvizduje. Také rotor je dosud nad hlavou a klidně se točí. I motor si pravidelně brouká. Co to jen může být? Vyhlédnu se trochu ven – vedle mne totiž nejsou dveře – a hledím přes kolo podvozku na ubíhající krajinu. Vlastně ne, krajina teď skoro vůbec neběží, jen se tak líně protahuje. To je ono, stojíme skoro na místě ve výšce několika set metrů. Potvrzuje to i rychlý pohled na rychloměr.

Hned nato mě pilot upozorňuje, že zkusíme autorotaci. A už to začíná. Pilot vypíná spojku a snižuje otáčky motoru na minimum. Současně se ztišením motoru pociťuji onen zvláštní pocit kolem žaludku, známý

z rychlovýtahu. Padáme, padáme. Zem pod námi se teď rychle přibližuje. Nebo se to jen zdá? Honem, kde je variometr? Tady a jeho ručička se chvíje kolem čtyřice rychlostí hlesnd v metrech za vteřinu. Tak to je ta výhoda helikoptéry! Rotor, který až dosud vynášel letadlo s námi do výše, působí teď jako velký padák, brzdí pád letadla a umožnil by i bezpečné přistání, kdyby vysadil motor.

Ale co to, vždyť země už je tak blízko a nic se neděje. Vlastně děje – stále padáme. Co pilot? Pilot nic. Jen soustředěně pozoruje přístroje a přibližující se zemi. Až teď – konečně! Několik pohybů rukou, zaburácení motoru, přitlačení do sedačky a ručička variometru se vrací k nule a od ní zvolna k jedničce. Stoupáme rychlostí 1 m/s a pokračujeme v letu dopředu.

V několika desítkách metrů míjíme stavení, ze dvora nám mávají děti. Znovu pole. Nyní levá zatáčka. Hodně prudká a s velkým náklonem. Stejná napravo. Vzápětí strmý sestup v takové poloviční levé spirále, nízký průlet nad radiovozem a jeho mávající osádkou a zase zpět. Pak přímý let s mým neslavným pokusem. A znovu manévry pilota, nikoli snad akrobatické, ale jen manévry helikoptéře vlastní, jež se však nedají tímto způsobem provést se žádným jiným letadlem. Je to ukázka dokonale přesné pilotáže, letových schopností a kvalit helikoptéry, u nás zkonstruované a vyrobené.

Po několika minutách se opět objevuje naše letiště. Přelétáme jeho okraj, vyznačený červenobílými střídkami. S pečlivě perspektivy pozdrávám Aero-45, Moravu, Trenéry, Meta-Sohoby a vlevo řadu mohutných Iljušinů. Pomalu zastupujeme. Ještě poslední metry. Pohyb vpřed ustává a nyní zvolna zní metr dva nad zemí v místech, odkud jsme startovali. Pomalý, úžasně pomalý sestup, teď nepatrné drcnutí a sedíme.

Rotor pomalu doběhá autorotaci, pilot naposledy přehlíží přístroje a vypíná elektrická zařízení. Pomalu rozepínám přezku popruhů a vylézám. Loučím se a děkuji pilotovi i ostatním jakoi nepřítomně, neboť prožívám znovu neobyčejný zážitek.

Od té doby jsem v duchu i ve snu už tolikrát opět „letěl" v prototypu naší helikoptéry, že si případám jako ostřílený pilot. Nebude to však už dlouho trvat a můj a jistě i váš sen se stane skutečností. Vždyť helikoptéry „HC-2" začínáme vyrábět sériově. A dokážeme zkonstruovat a vyrobit i další, ještě modernější a větší.

Jaroslav ČERVENÝ

35.000 dětí to vidělo!

Když v krajském aeroklubu Praha-město četli časování programu závěru Sportovních her pražské mládeže na Stadionu čs. armády, měli hodně starostí: „...10.10 turisté opouštějí plochu, start k běhu na 1000 m, Svazarm příprava. 10.15 start dvou akrobatických modelů. 10.21 příprava velké makety, 10.24 start maketu, 10.30 ..." a tak dále.

A přece dne 26. června přesně podle programu počaly bzučet motorky obou akrobatů soudruhů Trnky a Michalovičе a soudruh Hořava s „obří" maketou Trenéra na motor 160 cm³ (!) ukončil dokonce tři vyhrazené minuty přípravy. Modeláři zvítězili nejen nad časem, ale i před mladým obecenstvem. Třicetpět tisíc pražských školáků jim spontánně a bouřlivě tleskalo za vzorné předvedení úplné akrobatické sestavy ve dvou kruzích a když odstartoval a létal žlutý „obr" soudruha Hořavy, zanechávající za sebou pruh červeného kouře, dostoupilo nadšení vrcholu. Modeláři museli opahovat při přestávce kopané a vystoupení Svazarmu bylo hodnoceno štědřem her, tiskem – a hlavně obecenstvem jako nejlepší.

Podařila se dobrá věc. Zvláště je třeba vyzdvihnout ubájemné vystoupení, technickou připravenost a dokonalou souhru šestičlenného kolektivu modelářů, v němž každý, ať pilot nebo pomocník, měl svoje místo a svou práci.

Tolik všeobecně a ještě něco ze zákulisí. Soudruhu Hořavovi se podařilo prodloužením lanek zmenšit tah v řízení a tak odpadlo známé vláčení skupiny držící lanka po ploše. Hořava byl z bezpečnostních důvodů připoután k rukojeti provazem okolo pasu.

Soudruhu Michalovičovi se zase povedlo den před vystoupením při tréninku na skupinové létání vytrhnout soudruhu Trnkovi řídicí dráty z ruky a Trnkův akrobat táhnoucí dráty za sebou, předvedl vzorný let volný s časem 65 vt. ve výšce asi 100 m. Oba modeláři však druhý den nastoupili s bezvadnými modely, Trnka ovšem s úplně novým.

A nakonec ještě jednu zvláštnost – a to zájem denního tisku, který přinesl referáty a pěkné fotografie. Jen houšť a větší hapky!

-aHa-

V duchu XI. sjezdu strany

PLNÍME USNESENÍ VII. PLÉNA ÚSTŘEDNÍHO VÝBORU SVAZARMU

Ve dnech 18. a 19. července bylo v Praze sedmé plenární zasedání ústředního výboru Svazu pro spolupráci s armádou, jež projednávalo úkoly, které vyplynuly pro Svazarm z XI. sjezdu KSČ. Předseda ÚV Svazarmu, generálporučík Čeněk Hruška, který měl hlavní referát, i ostatní diskutující hovořili velmi kriticky o činnosti svazarmovských orgánů, základních organizací i klubů. Hlavním bodem jednání, k němuž vlastně směřuje veškerá činnost branné organizace, byla otázka, jak se bude Svazarm podílet na velikém úkolu, stanoveném sjezdem – dovršení výstavby socialismu. Soudruh Hruška ukázal na průkopnické hnutí svazarmovských úderek, jichž bylo zatím na dolech a v průmyslu ustaveno 640 a v zemědělství 178. Hnutí svazarmovských úderek bude mít nyní ještě větší význam, neboť jím svazarmovci v závodech, hutích, dolech i v zemědělství nejlépe projeví své vlastenectví přímo na pracovištích. „K této činnosti – pravil soudruh Hruška – máme všechny podmínky, jak to ukazují soudruzi z Dolu svazarmovců v okrese Mariánské Lázně, z dolu Nosek v okrese Nové Strašeci, Baně svazarmovců na Slovensku a soudruzi ze závodu v Holýšově, v Plzeňském kraji. Zde v těchto dolech a závodech soudruzi dosáhli takových úspěchů, že svazarmovské úderky nejen plní plány, ale vysoko je překračují a Svazarm tam nabývá popularity. Tyto závodní organizace nezapomínají však na brannou přípravu a jsou vedle své údernické činnosti také prvními v branných disciplínách.

Druhý úkol, který pro Svazarm vyplývá z XI. sjezdu KSČ je, jak se praví v usnesení: „Nadále posilovat obranyschopnost a bdělost naší země a celého společenství států Varšavské smlouvy, vzhledem k úkladům imperialistů vůči socialistickým zemím." Je samozřejmé, že tato část sjezdového usnesení se netýká jenom ozbrojených složek, ale i našeho Svazarmu. Je to proto, že v době moderních zbraní hromadného ničení musí být na obranu země připraven celý národ, neboť válka nezasahuje jenom frontu, ale i hluboké zázemí. Na tomto poli již Svazarm vykonal veliký kus práce. Základní organizace, kluby i sekce, které organizují branné sporty, získávají do organizace mladé lidi a soustavně je připravují k dobrovolné obraně vlasti. Zvláště dobrých výsledků bylo dosaženo v letecké přípravě, ať již to jsou motoroví letci, plachtaři, parašutisté nebo letečtí modeláři, kteří již dosáhli mnoha vynikajících světových rekordů a prvenství.

Připravit co nejvíce občanů naší země k dobrovolné obraně vlasti předpokládá nejenom získat do řad Svazarmu statisíce nových členů, ale daleko větší pozornost věnovat rozvíjení branné výchovy mezi nejširšími vrstvami pracujících. Podle směrnic sjezdu je třeba věnovat neustálou pozornost rozvíjení spolupráce s Československým svazem mládeže. Generálporučík Čeněk Hruška o tom řekl: „Bude proto třeba ještě prohlubovat vzájemnou spolupráci mezi orgány Svazarmu a ČSM a společně se radit o práci příslušníků ČSM v naší branné organisaci, o problémech politické výchovy. Mnohem více péče musí však obě organizace věnovat zapojování mládeže pionýrského věku do branné výchovy, zejména zlepšováním práce zájmových branných kroužků na všeobecně vzdělávacích školách, v pionýrských oddílech a pionýrských domech, do kterých musíme vysílat schopné cvičitele, případně i vést naše ZO a kluby k přebírání patronátů nad těmito kroužky."

Z těchto slov předsedy ÚV Svazarmu vyplývá veliký úkol zejména pro modelářské instruktory, kteří mají právě v pionýrských oddílech a na všeobecně vzdělávacích školách veliké pole působnosti. Mládež se velmi zajímá o stavbu leteckých i jiných modelů, ale bez vedení zkušeného instruktora se většinou chlapci a děvčata po jednom či více nezdařených pokusech vzdají. Získají-li základní organizace z řad svých leteckých modelářů dostatečný počet instruktorů pro práci v pionýrských oddílech a na školách, dosáhneme velkého rozmachu modelářské činnosti mezi mládeží. Splníme tak nejenom úkol, uložený nám sedmým plénem ÚV Svazarmu, ale zmasověním letecko-modelářské činnosti připravíme předpoklady pro další zlepšení vrcholných výkonů. Je to důležité zvláště v nynější době, kdy je odstraňován nedostatek materiálu, který byl dosud brzdou rozvoje modelářské činnosti a kdy jsou vytvářeny lepší podmínky pro úspěšný výcvik modelářů.

Sedmé plénum ÚV Svazarmu se dále podrobněji zabývalo otázkou modelářské činnosti a rozhodlo, aby nebyly vytvářeny modelářské kluby, které by soustřeďovaly všechny druhy modelářského výcviku, aby veškerá činnost byla soustředěna do základních organizací. Podstatou tohoto rozhodnutí je myšlenka, aby pracovníci jednotlivých odborností, jako letci, motoristé a podobně, vychovávali ve spolupráci s ČSM a pionýrskými oddíly vlastní dorost pro svou sportovní činnost. Podle usnesení XI. sjezdu strany bylo rozhodnuto nesnížit věkovou hranici pro vstup do Svazarmu, neboť mládež mladší čtrnácti let je organizována v Pionýru.

Jednání VII. pléna ÚV Svazarmu je významné pro další rozvoj veškeré svazarmovské činnosti. Jak jednotlivé diskusní příspěvky, tak i usnesení ukazují, že je třeba neustále hledat nové formy práce, zapojovat do činnosti široký aktiv pracovníků a dosáhnout toho, aby do branné přípravy byl zapojen co nejširší okruh našich občanů. Je třeba, aby tuto směrnici si vzal každý modelář za svůj vlastní úkol a snažil se ji všemi svými silami splnit. Tak dosáhneme toho, že svazarmovští modeláři budou stát v prvních řadách budovatelů socialismu a ochránců naší vlasti. To je úkol, k jehož splnění nás zavazují usnesení XI. sjezdu Komunistické strany Československa a VII. plénum ÚV Svazarmu.

Mistrzostwa Polski Modeli Latajacych

(sjs) Polská celostátní soutěž pro všechny tři kategorie volně létajících modelů se letos konala od 3. do 5. června na letišti Podkarpatského aeroklubu v Krosně. Celkem se jí zúčastnilo 93 soutěžících ve 29 družstvech z různých aeroklubů. Výsledky soutěže spolurozhodovaly o výběru polských representantů pro letošní mistrovství světa v kategorii Wakefield a volných motorových modelů v Anglii.

*

Soutěžící s modely na gumu Wakefield, kteří startovali první den, byli vesměs velmi pečlivě připraveni; z celkem 155 provedených startů bylo 25 maxim.

3 nejlepší výkony

1. S. Żurad, Wrocław	180	180	180	180	110	= 830 vt.
2. Ing. W. Niestój, Warszawa	180	180	180	139	125	= 804 vt.
3. A. Kossowski, Warszawa	129	169	121	180	180	= 779 vt.

V družstvech zvítězila Wrocław před Varšavou.

Nejslabší byla účast v kategorii volných motorových modelů, létané 4. června, kde bylo provedeno celkem 89 startů. Vítěz, Ing. W. Schier, zde byl prakticky bez vážné konkurence.

3 nejlepší výkony

1. Ing. W. Schier, Warszawa	180	180	178	180	180	= 898 vt.
2. T. Pelczarski, Krosno	130	145	162	111	145	= 693 vt.
3. K. Ginalski, Warszawa	123	107	98	180	180	= 688 vt.

První místo obsadilo družstvo Varšavy před Nowym Targiem.

*

Týž den startovali soutěžící s větroni A-2, jichž byl největší počet; celkem bylo v této kategorii hodnoceno 268 letů.

3 nejlepší výkony

1. A. Sulisz, Warszawa	180	139	123	117	180	= 739 vt.
2. R. Fidala, Łódz	143	180	81	125	144	= 673 vt.
3. M. Krzyzan, Zielona Góra	80	100	180	104	180	= 644 vt.

Nejlepším kolektivem byli modeláři z Varšavy před Mielcem. Vítězové jednotlivých kategorií byli v závěru soutěže vyhlášeni přeborníky Polska pro rok 1958.

Pro LM napsal A. KONIAKOWSKI, Nowy Targ

MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ VODNÍCH MODELŮ MONTE CARLO

Mezinárodní soutěže vodních modelů se italští modeláři zúčastnili již po druhé. První soutěž zaznamenala jejich vítězství ve dvou kategoriích: Quido Fea v modelech na gumu a Piazzoli ve volných motorových modelech. Letos oba Italové svůj úspěch opakovali.

Letošní ročník v Monte Carlu byl rozšířen o kategorii řízených modelů, jejichž starty byla v neděli 25. 5. mezinárodní soutěž zahájena.

Ze sedmi modelů budil pozornost model vítěze Entzerotha (Švýcarsko), který předvedl kdysi slavnou Catalinu se středním plovákem a model Švýcara Bickela – Delta křídlo s ovládanou směrovkou, opatřený tryskovým motorem; rovněž zajímavý model měl Švýcar Schramme (při přistání se rozbil). Smůla postihla i italského modeláře Moizaghiho, jehož model se potopil, při čemž byla zničena rádiová aparatura.

Starty s vody byly obtížné, zřejmě vlivem slabých výkonů použitých motorů. Většina motorů o malém obsahu měla výfukové potrubí vyvedené až za odtokovou hranu křídla. Tato úprava sice zlepšuje poněkud plnění motoru, ale na výkon měla přece jen neblahý vliv.

Příští den, v pondělí 26. 5., pokračovala soutěž starty motorových modelů a modelů s gumovým pohonem. Přestože start motorových modelů není na klidném moři kritický, mnozí z 16 soutěžících vůbec neodstartovali.

V kategorii modelů na gumu naproti tomu problém odstartování vůbec neexistoval; problematické se ukázalo natočit gumový svazek na houpajícím a kolébajícím se člunu. V této kategorii startovalo 9 modelářů.

Výsledky

Kategorie rádiem řízených modelů: První tři místa obsadili švýcarští modeláři v pořadí Entzeroth – 799, Schramme – 400, Bickel – 360 bodů.

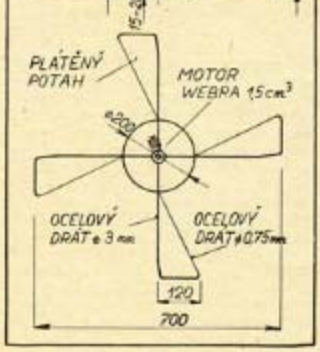
Kategorie motorových modelů: Zvítězil italský modelář Piazzoli počtem 477, druhé místo obsadil Francouz Bige (300 b.), třetí byl Molinari z Monaca, jehož lety byly ohodnoceny 281 body.

Kategorie modelů na gumu: S velkou převahou zvítězil italský modelář Q. Fea (492 b.) před Švýcarem Suterem (277 b.). Třetí byl Novaro z Monaca (157 bodů).

Pro LM napsal S. SCHIRRU, Itálie

POKUSNÝ MODEL VRTULNÍKU

postavil loni G. Rupp z NDR. Model, poháněný motorem Webra 1,5 cm³, je celokovový, prakticky nerozbitný. Drátěný rotor s plátnem potaženými lopatkami se otáčí reakčním momentem motoru. Po zastavení motoru se model autorotací snáší k zemi. Letové výsledky jsou prý velmi dobré. (čt)



NOMINACE NA MISTROVSTVÍ SVĚTA V BRUSELU

Nominační soustředění pro výběr reprezentantů na letošní mistrovství světa rychlostních U-modelů s motorem do 2,5 cm³ se konalo 13. července v Brně – na hřišti v Lužánkách. Podle rozhodnutí trenérské rady byli trenérem kategorie, zasloužilým mistrem sportu Z. Husičkou pozváni všichni závodníci, kteří odlétali závod v Jihlavě a loňští reprezentanti této kategorie – tedy celkem sedm závodníků.

Dostavili se všichni pozvaní s výjimkou mistra sportu V. Šmejkala, který se omluvil; vzhledem ke své nemoci se nemohl dostatečně připravit a tudíž se s ním letos pro reprezentaci na světovém mistrovství nepočítá.

Létalo se za pěkného, avšak příliš teplého a suchého počasí. V důsledku toho bylo rozhodnuto, že závodníci, kteří úspěšně odlétají dva starty a předvedou dobré výkony, nebudou létat třetí start, aby ušetřili motory. Slabší závodníci naopak odlétají více startů, aby se mohla spravedlivě posoudit jejich připravenost a schopnost event. reprezentovat na vrcholné soutěži.

Většina závodníků již zvládla problematiku letů s delta-křídly i jejich stavbu, což jasně dokazovaly spolehlivé starty a výkony s motory neseřízenými na plný výkon.

S výjimkou Ing. S. Burdy, jenž létal se dvěma modely orthodoxní koncepce, měli všichni závodníci modely koncepce téměř klasické delty.

Do reprezentačního družstva jsou po nominačním soustředění navrženi závodníci v tomto pořadí: mistr sportu J. Sladký, Brno – mistr sportu Jaroslav Kočí, Brno – František Pastýřík, Brno – mistr sportu Miroslav Zatočil, Brno; jako náhradník Ing. Stanislav Burda, Jihlava.

Zpracováno podle zprávy trenéra

Z. HUSIČKY

Možná, že se takhle neznáte...

(lf) Existují různá alba. Třeba album známek, nálepek, zločinců, fotografií . . . Nedávno nám přinesl do redakce jeden kdysi známý modelář opravdu zajímavé album. Na titulním listě má nápis: „Jak startují" a uvnitř desítky snímků z různých modelářských soutěží a závodů. Objevují se tváře modelářů už dávno zapomenutých vedle mladých juniorů, občas nějaký ten mistr sportu, nebo dokonce cizinec.

1

První nám padl do oka František Hrůza na starším snímku z letového dne v Chocni, kde startuje upoutaný model Alexe Bogdáního. O několik okamžiků později pak s vlastním modelem překonal Hrůza československý rekord. (Obr. 1.)

2

Gustav Bušek, konstruktér modelářských motorů a svého času známý a úspěšný závodník, nenechal modelářství. Vyměnil křídla za čtyři kola, přimontoval svoji „pětici žhavíka" a loni vyhrál ve své kategorii první závod modelů aut ve Stromovce. (Obr. 2.)

3

Vracíme se opět mezi modeláře letadel. Podívejte se na napjatý výraz tváře amerického modeláře Chestertona na loňském mistrovství světa v Mladé Boleslavi, kde létal z Američanů nejlépe. (Obr. 3.)

4

Tenhle snímek zachytil Bohuslava Pavočku právě v okamžiku, kdy se s úspěchem zbavil nafedrou „rádiážka" i rádiovky. Čepici našel hned, model – jenž z neznámých důvodů přestal poslouchat – až za 4 hodiny. (Obr. 4.)

A už tu máme další tvářičku. Že ho nemůžete poznat? Vždyť je to Vlasta Popelář – známý „gumáčkář". Nedivte se jeho výrazu – usiluje „silou vůle" dostat model aspoň do 100 metrů a ono to nějak nejde. (Obr. 5.)

5

Podle muže v kloboučku a v černém lze s určitostí tvrdit, že fotoaparát je někdy zlomyslný. Bez naší pomoci byste jistě neuhádli, že to René Teuber startuje svůj motorový model na letošní zimní nominaci pražských modelářů. Snímek ze snímové vánice také dokládá, že modelářství je sportem pro kteroukoli roční dobu. (Obr. 6.)

6

Listy alba pomalu hánou, až se objevuje první prázdný. Ty zbylé jsou připraveny pro další milé tváře – třeba i tu vaši. Tak pozor, až uvidíte v blízkosti startu poněkud delšího „lovce" s Rolleiflexem na krku, tak honem učesat, nasadit milý úsměv a „Právě jste byli vyfotografováni – děkujem".

Dva modely na gumu

„OSTRAVAN - 50"

Je to verse modelu, který jsem postavil před 3 lety na 80 g svazek.

Do nového typu jsem zahrnul všechny pevky, které jsem pokládal za nezbytné pro zvýšení výkonů, blížících se hranici 180 vt.

Změny na novém modelu Ostravan -50:

1. Zvětšil jsem plochu výškovky z 3,4 na 3,6 dm².

2. Vzhledem k posunutí těžiště (kratší svazek) jsem musel zkrátit trup o 60 mm, abych zachoval stejnou plošnou délku.

3. Zvětšil jsem průměr vrtule z 500 na 560 mm, s — 620 mm.

4. Místo dřívějších balsových nosníků v křídle jsem použil nosníku ze dvou borových lišt 2×3 mm, aby křídlo bylo dostatečně pevné.

U profilů jsem vycházel z profilu MVA 301 pro křídlo a CLARK-Y 80% pro výškovku. Na Ostravan-50 jsem použil nových vlastních profilů, které v měřítku 1 : 1 připojuji.

VYSVĚTLENÍ K VÝKRESU

Trup je běžné celobalsové konstrukce. Z kulatého předku před křídlem přechází do obdélníkového průřezu. Podélníky 5×5 mm, příčky a diagonální výztuhy 2,5×5 mm.

Křídlo je rovněž celobalsové kromě hlavního nosníku. Obě poloviny se nasouvají na jasanový jazyk, jenž prochází horní částí trupu. Náběžná hrana 5×5 mm, odtoková 3×15 mm.

Směrovka pevně přilepená k trupu je celobalsová. Má vychylovací plošku, nezbytnou pro seřízení.

Výškovka je celobalsová. Náběžná hrana 3×3 mm, odtoková 2×15 mm.

Vrtule. Zvětšením průměru a zmenšením stoupání proti původní vrtuli jsem sledoval cíl dostat model do maximální výšky. Mohu říci, že se mi to velku podařilo. Se svazkem o 14 vláknech gumy Pirelli (6×1 mm) se vytáčí svazek 35-37 vt. Strmý stoupavý let i v tak krátké době zajistí modelu dostatečnou výšku, aby mohl dosáhnout 180 vteřin.

Ladislav MUŽNÝ, KA Ostrava

„SLUKA"

Uveřejňuji svůj jednoduchý a přitom výkonný model s gumovým pohonem, s nímž jsem se na výběrové soutěži v Roudnici n. L. umístil jako třetí, když jsem nalétal v 10 startech 1677 vteřin, z toho 8 maxim.

Celobalsový model s 50 g gumy Pirelli dosahuje časů 170-180 vt., s tuzemskou šedou gumou při teplém počasí létá přes 120 vt.

Technická data

Rozpětí	1120 mm
Délka	1160 mm
Plocha křídla	15,00 dm²
Plocha výškovky	3,88 dm²
Váha	232 g

VÝKRES MODELU

na vedlejší straně je v měřítku 1 : 5. Připojím k němu jen několik vysvětlení:

Trup je slepen ze čtyř bočnic, směrovka je přilepena pevně. Vedení křídla z překližky 1 mm s drážkou 90 mm dlouhou pro posouvání překližkového jazyku se nalepí ještě před potažením podle hrubého vyvážení modelu.

Křídlo je půleně, k trupu uchyceno překližkovým jazykem. Hlavní nosník 2×5 je u trupu zesílen na 4×5. Profil křídla vlastní – viz výkres 1 : 1.

Výškovka má také vlastní profil – viz výkres 1 : 1.

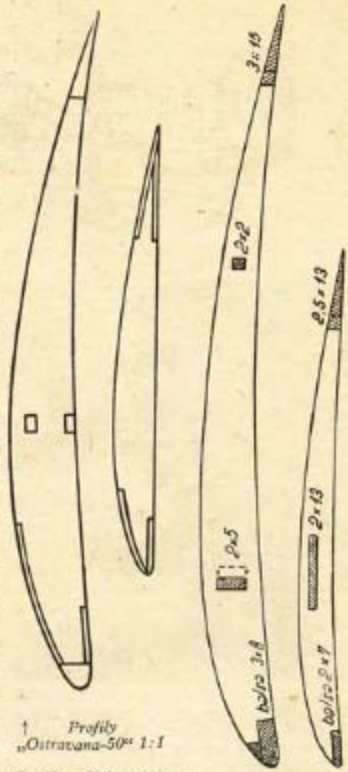
Celá stavba včetně vrtule trvá asi 25 hodin.

Gumový svazek ze 14 nití gumy Pirelli má průřez asi 80 mm². Při létání s gumou tuzemské výroby používám 20 nití průřezu 1×4 mm. Při soutěžích natáčím gumu Pirelli na 500-520 otáček, naši gumu na 340-380 otáček podle teploty. Svazek pracuje 35-37 vteřin. Bude vás snad zajímat, že loni jsem s úspěchem odlétal dvě soutěže jen s naší gumou, neboť Pirelli jsem měl starou a unavenou.

Model je seřízen jak v motorovém, tak v klouzavém letu do **pravých** kruhů. Lze s ním létat za každého počasí, je poměrně velmi stabilní. Model s naplno natočeným svazkem vypouštím asi 15-20° vlevo proti směru větru, takže při stočení proti větru má už asi 10 m výšky. Jinak by létal v ostrých kruzích při zemi a počáteční výkon svazku by nebyl plně využit.

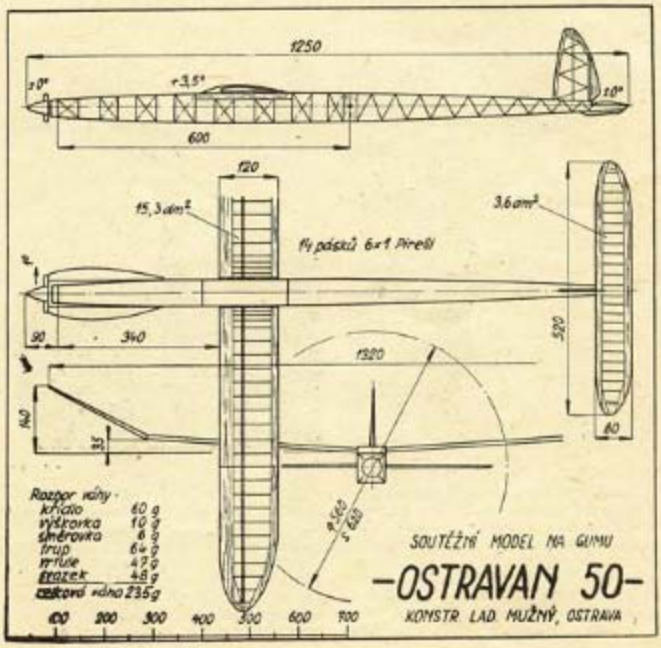
Nakonec považuji za nutné znovu připomenout známou věc, že totiž výkonů lze dosáhnout jen dobrým seřízením modelu při pravidelném létání. Sebelépe konstruovaný a sebepřesněji postavený model ještě sám nelétá a nezaručuje úspěch v soutěži! Případné dotazy rád zodpovím.

A. ŠIMERDA,
ZO Svazarmu Chlumec n. Cidl.

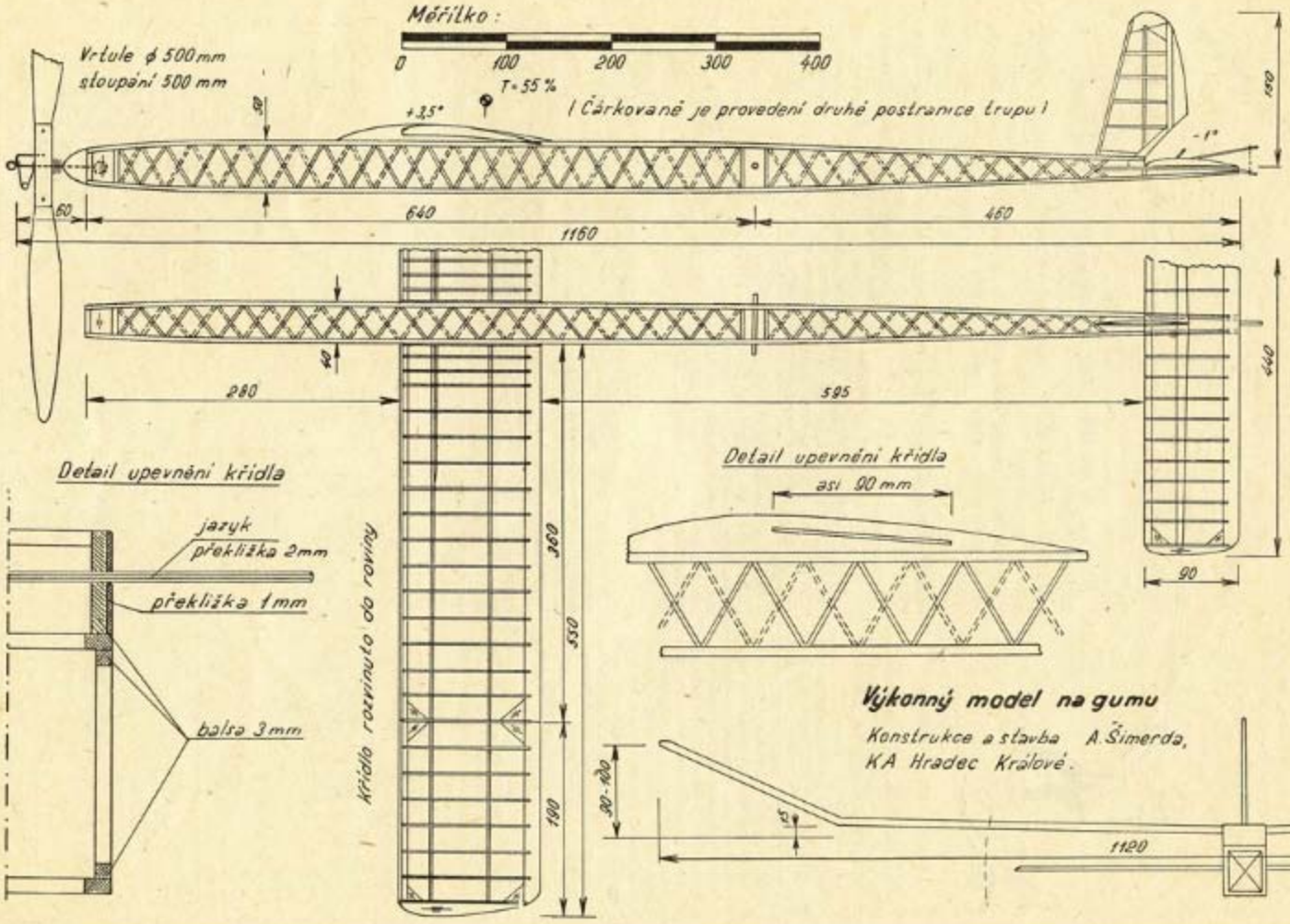


↑ *Profily „Ostravana-50" 1:1*

Profily „Sluky" 1:1 →



ZE ZKUŠENOSTÍ REPREZENTANTŮ KAT. B NA MISTROVSTVÍ SVĚTA



POSTAVTE SI DRAKA

Zpracoval Vladimír PROCHÁZKA

Blíží se doba, kdy začne foukat ze strniší a s tím i neodbytné přání: „Táto, udělej mi draka!“

Každý správný kluk přece prohání po stráních „psaníčka“, „malajce“ a „báby“ – to musí táta pochopit.

Mysleli jsme na správné kluky a chápající táty už v létě a proto se hned dnes můžete podle našeho návodu pustit do stavby.

„PSANÍČKA“ a „HVĚZDY“

Oba druhy draků jsou stavebně velmi jednoduché (obr. 1 a 2) a mohou si je postavit i začátečníci z hranatých lišt nebo špejlí ⌀ 2,5–4 mm.

Chceme-li udělat psaníčko, spojíme dvě lišty do kříže a jejich konce svážeme režnou nití tak, aby kostra tvořila čtverec nebo obdélník. Potahový papír ustřihneme asi o 15 mm větší než je kostra a potahujeme. Na hotové psaníčko přivážeme na každý roh režnou nit a všechny nitě spojíme tak, aby drak zavěšený ve spojnici svíral s vodorovnou rovinou úhel 25–30° (obr. 3). Na spodní rohy psaníčka přivážeme ocas asi 3 m dlouhé (obr. 4). Na váhy pak přivážeme vodicí šňůrku a drak je hotov. Ještě něco vám poradíme: asi 2-3 m před draka připojte ke šňůře asi 15-20 cm gumy jak vidíte na obr. 4. Drak poletí daleko klidněji, protože guma při zvýšeném nárazu větru bude vyrovnávat tah.

„HVĚZDU“

na obr. 2 zhotovíme obdobně jako psaníčko. Ke stavbě potřebujeme 3 nebo 4 lišty, které budou s potahem v ploše tvořit šestiúhelník, šesticípou hvězdu nebo osmiúhelník.

Ke stavbě

„BABY“

na obr. 5 potřebujeme rákosku, kterou uprostřed naváženie na lafku, ohneme do oblouku a její konce spojíme šňůrkou s druhým koncem lafky; pak všechny spoje zaklížíme.

Draka potáhneme tlustším papírem (třeba balicím). Pak přivážeme od horního konce lafky k dolnímu konci závěsný provázek. Na dolní konec lafky přivážeme ještě ocas zakončený „střapcem“. Třepení, kterému říkáme „uši“, připevníme také na oba konce rákosky.

„MALAJSKÉHO DRAKA“

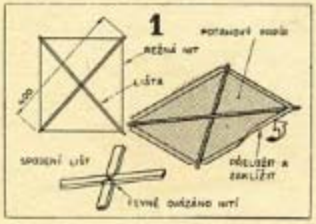
na obr. 6 tvoří svislá, 1 m dlouhá a vodorovná 1,330 m dlouhá lafka 6 × 6 mm. Obě jsou svázány do kříže podle obr. Na koncích vodorovné lafky uděláme mělké zářezy pro šňůrku, kterou napneme tak, aby se lišta prohnula asi o 150 mm; přezkoušíme, zda je lišta na obou stranách stejně dlouhá a zda stejně peruje. Pak napneme obrysové režné nitě. Kostru potáhneme na vnější straně silnějším papírem stejným způsobem, jako „babu“. Potahový papír příliš nenapínáme – musíme totiž vytvořit tzv. „kapsy“, které působí příznivě na stabilitu. Podle obrázku ještě upevníme váhu.

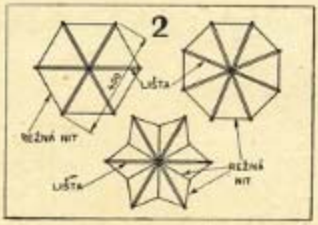
Draka vypouštíme na tlusté režné niti a je-li správně seřízen, létá nad hlavou i při slabém větru. Létá-li drak neklidně, prohneme více nosnou plochu. Při silnějším větru připevníme k draku ocas jako u „baby“; ten prodlužujeme úměrně se silou větru.

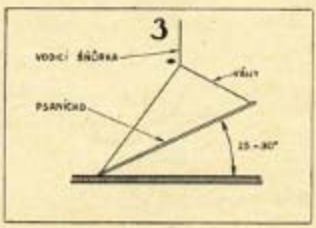
Chcete si postavit draka

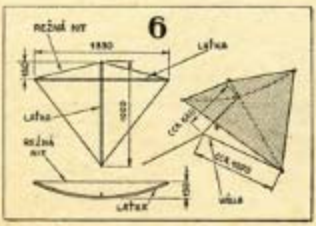
„KRABICOVÉHO“ nebo „KOMOROVÉHO“?

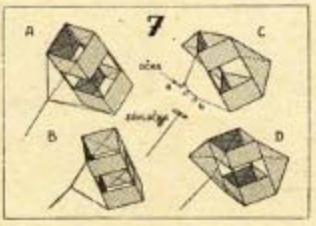
Také pěkně létají a je jich několik druhů (obr. 7). Na krabicového draka potřebujeme špejle ⌀ 3 mm nebo lišty 3 × 3 mm, které rozřezáním upravíme na 4 ks 750 mm dlouhé a 16 kusů 230 mm. Z krátkých lišt zhotovíme 4 stejné čtverce (dle obr. 8) pevným svázáním režnou niti. Čtverce navážeme k dlouhým lištám zbytkem niti. Vnitřní čtverce pak navazujeme asi 220 mm od každého konce dlouhé lišty, vnější na jejich konce. Kostru pro pevnost vyztužíme v úhlopříčkách režnou niti. Potahujeme tlustším papírem; dva široké pásy podle rozměru kostry obtočíme tak,

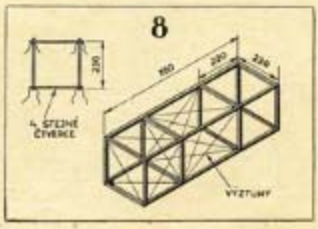












aby výřezy v papíru přišly do svázaného rohu. Přečnívající okraje papíru natřeme dobrým lepidlem, přehneme přes lištu dovnitř a přilepíme. Stejným způsobem potáhneme i druhý konec kostry (obr. 7 A).

Krabicové draky můžeme udělat i větší. Na jejich stavbu použijeme lišt 5×5 až 10×10 mm podle velikosti draka; potahujeme hedvábím. Protože tyto druhy nemají ocasy, najdeme bod pro uchycení zkusmo. Krabicový drak může mít závěs (váhu) čtyřbodý (obr. 7 A) nebo dvoubodý (obr. 7 B).

Další typ draka je tzv. „komorový" (obr. 7 CD). Postavíme jej z 1 m lišty 4×4 nebo 5×5 mm (obr. 9). Kostra je trojboký kolmý hranol se základnou rovnostranného trojúhelníku 500 mm. Ke středu připevníme postranní křídla – mohou být tuhá s pevným sklonem nebo pérovaná. Drak s tuhými křídly létá jen v mírném a stejnoměrném větru; s odpérovanými křídly má sice menší výkony, ale létá za každého větru. Váhy zajišťují stoupavost a jeho polohu ve vzduchu. Na dvoubodový závěs (obr. 7 C) uvážeme 3–4 očka, do nichž navlečeme závlačku startovací šňůry. Při silném větru použijeme předního očka „a", při slabém větru zadního očka „b". Toto zařízení je velmi praktické – máme možnost rychle vyvažovat draka při různé síle větru.

*

Drak létá již ve slabém větru, protože jeho plocha, nastavená pod určitým úhlem proudění vzduchu, je nadnášena. Draky s delším ocasem létají klidněji, nekolébají se ze strany na stranu. Ale pozor: příliš dlouhý ocas snižuje dobré letové vlastnosti!

Důležité je upevnění startovací šňůry: při slabém větru ji upevňujeme níže na váhách. Zvětšíme tím úhel náběhu ke směru větru a tím zvýšíme vztlak i odpor. Drak sice lépe stoupá, ale je méně stabilní a obyčejně se rozkývá do stran, což často končí kroužením a pádem. Proto za silnějšího větru posuneme úvazek k horní straně, čímž zmenšíme úhel náběhu a současně zvýšíme stabilitu draka.

Když drak létá pěkně, posíláme za ním „pysančka" a „koníky". Na startovací šňůru navlékneme proužek papíru nebo položíme „koníka"; vítr jej žene vzhůru k draku (obr. 10).

Proslýchá se, že . . .

– Ladislav Kozička z Prostějova spolu s Brno Grulichem zhotovili dosud největší řadový motor o obsahu 10 cm³ (2×5 cm³) do vyhlášeného upoutaného modelu.

– přeborník republiky v rádiem řízených modelech Ing. Jan Hajič se po těžké havárii svého známého „akrobata" rozhodl tento model nepřestavovat a pustil se místo toho do nového víceúčelového dolnokřídlého (!) modelu. Otvírá-li se, bude s ním pravděpodobně létat jeden z letošní soutěžní sezóně.

– modeláři z Mladé Boleslavi udržují čilý styk s italskými modeláři, s nimiž se srdečně spřátelili na loňském světovém mistrovství. Uvažují prý o soutěži na dálku mezi krajem Praha-venkov a některou italskou provincií v kategorii větroňů.

– Josef Vartecký z Prahy přišel o nový model na gumu vpravdě neobvyklým způsobem. Zalétával na Letenské pláni, model přistál na motorový vůz „osmičky" (tramvaje), ta s ním odjela až na Špejchar, kde jej milosrdný vítr sfoukl mezi vozy . . .

– jistý letecko-modelářský referent (nikoho nejmenujeme) se zajímá o koupi rádiem řízeného větroně – hodně velkého! Proč to zkoušel ve Slaném, ale nevyšlo. Nevíte o něčem takovém?

– v Poděbradech budeme mít asi muzeum modelářských motorů z celého světa. Zasloužil se prý o ně soudruh Lustyk, který sice neléta, ale zato střádá motory do pěkné vitrínky v okresní dílně.

– i Mirek Vondrák z Liberce, známý jako reprezentant kategorie B, byl zasažen „rádiovým" bacilem a staví rádiem řízený větroň A-2.

– dobře prosperující okresní modelářskou dílnu v Prostějově najdete pod firmou „CIL – lidové družstvo obuvníků, s r. o."

– v Olomouci zase je už modelářská dílna dobře vybavena, ale bylo by třeba „zmáčet" do ní modeláře chodit. K nejlepším aktivistům, kteří se zasloužili o vybudování dílny, patří Šlesingr Fr. Kroupa (nejstarší modelář kraje) se svým 17letým synem a Zd. Prokop, který vede kroužek ve škole Na hradě.

– krajský instruktor Jiří Hes si soukromě postěžoval: „Největší škoda je, že se u těch rádiáků už nehodnotí let střemhlav – dyť to jediný, co dělo . . .!"

– na jedenáctileté v Benešově u Prahy zkoušejí modeláři pod vedením učitele O. Hrabého snad první model u nás, který je řízen se země kabelem. Jde o něco mezi rádiem řízeným a upoutaným modelem. Kabel v délce asi 20—100 m přenáší impulzy do magnetů v modelu, které působí na kormidlo. Tato novinka se již s úspěchem používá v cizině pro mladší modeláře.

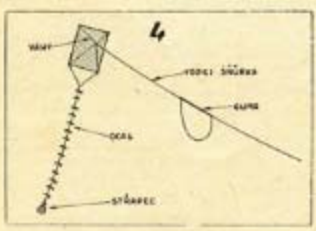
– v Jihlavě, stejně jako jinde, si lámali hlavu jak snížit procento „odpadlíků" z letecko-modelářských kroužků začátečníků a ušetřit materiál. Nyní to dělají tak, že chlapce, kteří mají zájem o modelářství, zvou nejprve alespoň 14 dnů do kroužků jako hosty a teprve když vydrží, stávají se členy kroužků a dostávají materiál.

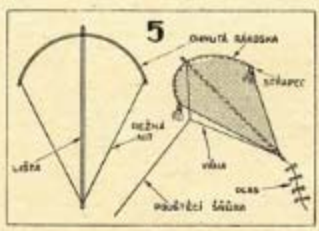
– jistý redaktor (neodborník) vstoupil do dějin leteckého modelářství tím, že ve snaze nějak odlišit různé kategorie napsal: modely na gumičku, bručící modely s vrtulkou a modely na nic (míní bezmotorové).

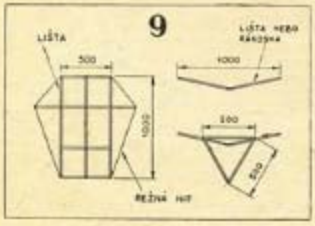
Draky pouštíme vždy na volném prostranství (ne v blízkosti elektrického vedení) tak, aby startovací šňůra nekřižila dráhu nebo silnici.

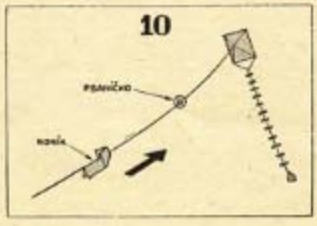
*

Dejte se rychle do práce a na stráni nashledanou! Uvidíme, komu drak poletí nejvýše!



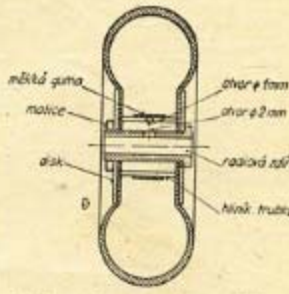






JAK UDĚLÁM

● Potíž při amatérské výrobě nafukovacích kroužků bývá v sehnání soustružených středů. Abych se tomu vyhnul, vyčekil jsem věc takto:



Do hotové pneumatiky protlačím otvorem hliníkovou trubku. V ní je vyvrtán otvor ∅ 1 mm pro plnění vzduchu. Ventil tvoří kroužek z tenké gumové hadičky, navlečený na trubce. Rozměry trubky jsou různé podle velikosti kola – odměřte přibližně podle obrázku.

Hliníkové disky z obou stran kolečka stahují k sobě duralovou rádiovou zdířkou s maticí. Do zdířky je z jedné strany navrtán otvor ∅ 2 mm.

Při montáži dbám, aby hliníková trubka uvnitř kolečka byla soustředně kolem zdířky. *Námět: J. Citonecký, Brno*

Regulátor paliva

ZVÝŠÍ SPOLEHLIVOST RÁDIEM ŘÍZENÝCH MODELŮ

Pro mnohé rádiem řízené motorové modely je typické, že jejich motory běží různými otáčkami při různých letových polohách. Je to způsobeno tím, že změna sací výšky (kolmá vzdálenost rozprašovače od hladiny paliva v nádrži) je tak velká, že zásadně ovlivňuje množství paliva nasávaného motorem a tím i jeho chod. Tomuto jevu nelze u obvyklého uspořádání palivového systému zabránit. Jeho vliv možno poněkud omezit zvýšením sacího účinku motoru. (Zmenšení průtokového průřezu kolem rozprašovače způsobí zvýšení rychlosti nasávaného proudu vzduchu. Následkem toho klesne tlak a stoupne sací účinek.)

Pravidelného chodu motoru lze docílit jedině při použití palivového systému s nucenou dodávkou paliva z tlakové nádrže. Vyloučení vlivu poklesu tlaku v nádrži při ubývání paliva umožňuje regulátor tlaku, zpravidla membránový redukční ventil.

K motoru přichází tedy palivo pod stále stejným tlakem po celou dobu chodu. Množství dodávané do rozprašovače (a tím i otáčky motoru) se pak seřídí běžným způsobem škrtící jehlou.

Toto uspořádání palivového systému zavedl známý americký modelář Jim Walker.

Palivovou nádrž tvoří vak z umělé gumy (musí být netečný k chemickému vlivu paliva). Tlak vzniká sviráním vaku mezi dvěma balsovými prkénky, ovázanými gumovou nití. Z nádrže je palivo vedeno do regulátoru, umístěného u motoru. Pro zvýšení spolehlivosti funkce regulátoru se doporučuje zařadit za nádrž jemný síťkový filtr.

Na membránu **1** působí z jedné strany atmosférický tlak, z druhé strany tlak paliva z nádrže. Princip regulace je v tom, že stoupne-li tlak paliva, prohne se membrána **1** tak, že pružina **4** přibližuje kuličku **2**, opírající se o čípek **3** k sedlu. Tím se seškrtí průtokový průřez a sníží tlak. Opačně je tomu při poklesu tlaku. Ve skutečnosti je membrána ustálena v určité poloze a tlak prakticky nekolísá.

Walkerův regulátor má – odhadováno podle fotografií – průměr asi 30 mm. Materiál a tloušťku membrány neznáme. Pravděpodobně bude z folie pružinového bronzu. Bylo by možno použít i membránu z vhodné umělé hmoty, vzdorující chemickému vlivu paliv.

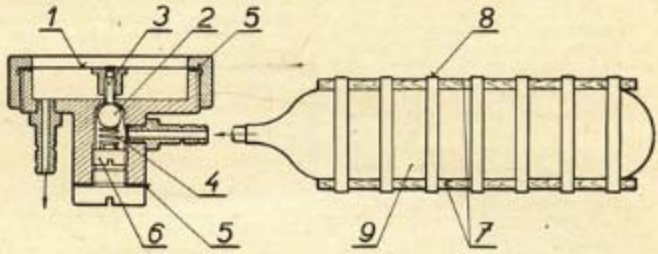
U regulátoru na našem obrázku lze na rozdíl od Walkerova vzoru seřizovat délku čípku **3** a předpětí pružiny **4** šroubem **6**. To proto, aby bylo možno nastavit vhodný tlak. Čípek **3** i šroub **4** po seřízení zajistíme proti pootočení.

Správnou funkci regulátoru vyzkoušíme snadno tak, že necháme kapalinu z něho stříkat svisle vzhůru. Výška dostřiku je úměrná tlaku kapaliny. Tak poznáme, zda tlak neklesá. Znamenalo by to, že kulička dosedá do ventilového sedla a bylo by třeba prodloužit čípek **3**.

Tímto palivovým systémem lze vyřešit mnohé nesnáze, což dokazuje i skutečnost, že byl použit v modelu „Avalon Breathless" Ken Willarda, který přeletěl mořskou úžinu na ostrov Catalina – viz LM 5/58. *Zpracoval Zdeněk LISKA.*

LEGENDA K OBRÁZKU:

1 – Membrána. **2** – Kulička. **3** – Čípek. **4** – Pružina. **5** – Těsnění. **6** – Seřizovací šroub. **7** – Balsové prkénko. **8** – Gumové nitě. **9** – Nádrž. Šipky značí směr protékání paliva.



BUDE VÁS ZAJÍMAT . . .

● (čk) Konstruktér nové maďarské „dvoupůlky" MOKI TR 1 – Krizsma Gyula – se zřejmě zhlédl v anglickém motoru Oliver Tiger. Na štěstí to platí také o výkonu a tak přední maďarští modeláři mají k dispozici výborný motor, hlavně pro team-racing. S vrtulí 6×9" točí nový motor 11 000 ot/min.

Zatím byla vyrobena zkušební série 25 kusů. Cena předběžného motoru je asi 300 forintů (asi 210,— Kčs). Na dalších sériích budou drobné úpravy a zlepšení.

● *(dch) Brzy po kostrarevolučním poči v Maďarsku začal opět vycházet letecký měsíčník Repülés, který věnuje část obsahu leteckému modelářství. Začátkem příštího roku se dočkají maďarští modeláři opět samostatného časopisu, který bude rozsahem a formou přibližně stejný jako Repülés.*

● (sjs) V NSR je v prodeji speciální lanko pro řízení upoutaných modelů. Jde skutečně o lanko, spletené ze sedmi drátů ∅ 0,1 mm, které má celkový průměr 0,28 mm. Lanko snese bezpečně tah 12 kg. Obchodní název je STANDART, speciál Diamant – Litze, vyrábí firma Fesselflugmodelle.

● *(rl) Mistr světa v kategorii volných motorových modelů na období 1956/58 – Anglican R. Draper – nebude letos svůj mistrovský titul v této kategorii obhajovat. Při prvním soustředění kvarovnal a tím se vyřadil z další nominace. Vynahradil si to však v kategorii B, kde v prvním soustředění zvítězil časem 894 vt.*

● (hb) Loni byly na poznaňském veletrhu vystavovány polské modelářské motory. Přinesly to již ovoce, neboť letos zakoupilo Švýcarsko 110 motorů PZL „Jaskółka" a „Sokol" a v příštích letech hodlá prý odebírat 2000 polských motorů ročně. Menší série těchto motorů (asi do 40 kusů) zakoupily Rakousko, Island a Bulharsko.

● *(kb) V závodě upoutaných modelů, uspořádaném v květnu v Katovicích, zvítězil v kat. rychlostních modelů do 2,5 cm³ Kozlowski rychlostí 173 km/h (motor Webra Mach 1). V soutěži modelů si nejlépe vedl E. Peniatowski s makétou letadla RWD-8.*

● (hb) Mezi nejvyšší modely světa patří jistě model vzducholodi rakouského modeláře, jenž je 5 m dlouhý a má v průměru 1,45 m. Dalším cílem a sorce jeho modelem je kříženec dlouhý 7,32 m, poháněný čtyřválcovým automobilovým motorem, který postavili američtí modeláři.

● *(kb) Americký modelář Bill Lefebor postavil rádiem řízený model prvé jeeperky na atomový pohon „Nautilu".*

● (hb) „Mladí astronauti" Paláce mládeže v Krasnodaru (SSSR) vypustili pod vedením L. Novického model náboženské raketové s „umělou družicí zemi". První stupeň odpadl ve výšce 80 m, druhý ve výšce 170 m a „družice" opatřená padákem se oddělila od nosné rakety ve výšce asi 250 m. – Bohužel zatím nevíme o modelu nic bližšího a VARUJEME nejména mladé modeláře před pokusy s výbušnými látkami!

● *(sjs) Jak oznámil francouzský časopis Modèle Magazine, překonal letos 1. června modelář Roland Jarry – Desloges francouzský národní rychlostní rekord v kategorii do 5 cm³. Použil stavěného modelu z r. 1956, s nímž dosáhl rychlosti 210,7 km/h na drátech 15,82 m.*

Držitelem dosavadního rekordu v této třídě (222,2 km/h) byl Jean Prudent.

● (sjs) Letos v březnu zemřel v USA Jim Walker, vynálezce dvoudrátového řízení upoutaných modelů, s nímž začal létat před 20 lety. V posledních letech dosáhl v půlotáčí U-modelů takové dokonalosti, že při propagačním létání dokázal sám najednou ovládat 3 upoutané modely, z nichž 2 řídil rukama a 1 měl upoutaný na helmě na hlavě.

Walker vynalezl mimo to ještě řadu dalších užitečných zařízení, i u nás známých a používaných, jako např. balonovou tlakovou nádrž, regulátor tlaku paliva (popisujeme v tomto čísle – pozn. red.), skořepinovou stavbu trupu a jiné. Byl také známým v oboru rádiem řízených modelů.

● *(sjs) V Norimberku byla uspořádána výstava zpojená s prodejem technických modelů a mechanických hraček, které se sešlo na 800 firem z různých zemí Evropy, USA a dokonce i z Japonska.*

● (la) V NDR byla zahájena sériová výroba malooběmového pístového motoru o oběmu 0,98 cm³. Motor váží 60 g, dává 14 000 ot/min. a má výkonnost 0,05—0,095 k. Je určen pro svou jednoduchost modelářům-začátečníkům.

● *(la) Letos na podzim bude v Lipsku po válce největší výstava prací mladých techniků. Organizuje ji Gesellschaft für Sport und Technik.*

Okolo všesvazové spartakiády

Letečtí modeláři Ukrajiny se vědomitě připravovali dlouhou dobu na přehlídku krásy, mládí, síly a zdraví – Všesvazovou spartakiádu Komsomolu a mládeže, jež byla uspořádána na počest 40. výročí VLKSM. Toto výročí se rozhodli oslavit sportovními úspěchy a ustavením nových rekordů.

Na Ukrajině je letecké modelářství velmi rozšířeným a oblíbeným sportem. V kroužcích při základních organizacích DOSAAF pracuje v současné době pod vedením 4000 instruktorů přes 270 000 mladých konstruktérů „malého letectví". Většina z nich má splněny výkonnostní stupně – mnozí jsou mistry sportu. Jména sportovců – N. Děmjaněnko, E. Kučerov, J. Uzik, M. Čerkaského, V. Šeremet a dalších – jsou známa celé republice. V posledním roce ustavili letečtí modeláři 15 nových rekordů, z nich 3 všesvazové a 12 rekordů republiky.

Dosažená úspěchy však letecké modeláře neuspokojují. Plníce usnesení IV. Všesvazového sjezdu DOSAAF a XIII. Sjezdu VLKSM, usilují branné a komsomolské organizace o rozšíření sítě letecko-modelářských kroužků, o větší účast na soutěžích a o zvýšení úrovně leteckého modelářství.

K dalšímu rozvoji modelářství značně přispěla Všesvazová spartakiáda Komsomolu a mládeže. V červnu a červenci na ní vystoupilo 22 000 leteckých modelářů. Kromě veřejných vystoupení byla ještě organizována utkání na dálku v kategoriích draků, balonů, pokojových modelů a maket. Prověrkou přípravy sportovců na spartakiádu byly rovněž soutěže rychlostních modelů v jednotlivých republikách, jichž se zúčastnilo 130 družstev z 20 oblastí. Ze soutěžících splnilo 141 modelářů některý z výkonnostních stupňů. Nejlépe si vedla družstva Dněpropetrovska, Lvova, Charkova, Čerkaské a Vinnické oblasti. V Kyjevě, Stalinu, Lvově a Kirovogradu budou pro „účkaře" v nejbližší době vybudovány startovací dráhy. Modeláři těchto měst budou mít tak možnost se ještě lépe připravovat na sportovní boje.

VYBAVOVÁNÍ DÍLEN SVÉPOMOCÍ

Uveřejnění výkresu pásové pily „MVP" v LM 4/1958 mělo u čtenářů takový ohlas, že jsme jej ani neočekávali. Uházalo se, že je hodně modelářů i „nemodelářů", kteří mají možnost si takový stroj zhotovit vlastními prostředky.

Čtenáři nás žádají, abychom pokračovali v uveřejňování strojů a nářadí, vhodných k vybavení modelářských dílen svépomocí.

HLEDÁME proto autory, kteří by dali k dispozici zejména tyto amatérsky zhotovené pomůcky: Vertikální vrtačka, motorová lupenková pila, stříkací zařízení na nitrolak buď s automobilovou tlakovou nebo s kompresorem. Máte-li jiná zařízení nebo pomůcky, nabídněte nám je též!

REDAKCE

ZA MALÉ KLESANIE MODELU

BENEDEK GYÖRGY

★

Z maďarčiny

preložil a spracoval Jozef GÁBRIŠ

(12. pokračovanie z LM 7/1958)

Priamočiary, svislý stúpavý let však nie je celkom stabilný, je pomerne nestabilnou letovou polohou. V kľudnom počasí môže vyhovovať, ale v turbulentnom počasí sa stane, že následkom nárazu vetra sa model odkloní zo svojej stúpajúcej dráhy a svislým letom sa dostane až na zem.

Mnohoročné skúsenosti a pozorovania modelárov dokazujú to, že modely, ktoré stúpajú v špirále, sú oveľa stabilnejšie počas motorového letu ako modely, ktoré stúpajú svisle, priamočiare. Táto letová poloha má ešte jednu výhodu okrem stabilného letu, že model má oveľa lepší prechod do kĺzavého letu oproti svislému stúpaniu, u ktorého po skončení motorového letu model nadobudne rovnovážnu polohu niekedy len po veľmi značnej strate výšky.

Pri špirálovitom stúpavom lete vznikne odstredivá sila, ktorú musí vyvážiť vztlak, ktorý vzniká na krídle. Keď táto špirála je ostrá, plochá, odstredivá sila je veľká, na vyváženie je potrebný veľký vztlak a väčším vztlakom podstatne vzrastie aj indukovaný odpor ($Fi = Fz \cdot / \pi \cdot \lambda$, kde Fi je koeficient indukovaného odporu, Fz je koeficient vztlaku, λ zase štíhlosť krídla napr. 1 : 8 čiže 1/8. Tento veľký indukovaný odpor má za následok významné poklesnutie stúpavého letu. Môžeme pozorovať, že motorové modely, u ktorých sme použili silne zakrivené profily, ktoré dávajú veľký vztlak, stúpajú vždy v špirále, čiže model sa samočinne nastaví do takej letovej polohy, v ktorej na vyrovnanie vztlaku na krídle vznikne odstredivá sila. Keď je motor veľmi silný a profil veľmi zakrivený stane sa, že model lieta v ostrých špirálach alebo v úplne naklonených vodorovných zatáčkach, niekedy dráha letu prejde do špirály, smerujúcej dole, a v takejto polohe sa model dostane až na zem.

Z hľadiska stúpavého letu najvyhovujúcejšou letovou polohou je silne stúpajúca mierna špirála, keď sa model pri pohľade zdola pomalu otáča. Mierny špirálovitý stúpavý let môžeme dosiahnuť mierne zakrivenými profilmi, kĺzavé vlastnosti týchto sú ešte uspokojivé.

Z hľadiska dosiahnutia malého vztlaku, dôležitú úlohu hraje uhol nastavenia medzi krídlom a výškovkou. O čo je menší rozdiel uhlov nábehu medzi krídlom a výškovkou, o to istejšie je dosažiteľný malý vztlak na krídle, výsledkom čoho je rýchly stúpavý let. Keď však uhol medzi krídlom a výškovkou je veľmi malý, model stratí po skončení motorového letu veľmi veľa výšky kým dosiahne kĺzavú polohu. Na medzinárodnej súťaži v Maďarsku r. 1956 sme pozorovali, že model sovietskeho modelára Subbotina s mechanickým motorom, u ktorého uhol medzi krídlom a výškovkou bol 1°, výborne stúpal a keď motor prestal pracovať práve v miernej špirále, model sa dostal do kĺzavého letu veľmi hladko ale keď motor zastal v svislej polohe, model sa prepadol a približne polovičku dosiahnutej výšky stratil, kým sa 1—2 hupmi dostal do kĺzavého letu.

Keď však použijeme medzi krídlom a výškovkou väčší rozdiel uhlov ako 3° pozdĺžne húpania modelu sú rýchlejšie a utlmia sa oveľa menšou stratou výšky ale pri motorovom lete získame na krídle veľký vztlak, čím sa zníži rýchlosť stúpania.

Všeobecná je skúsenosť, že pre dosiahnutie malého vztlaku, výškovka je umiestnená vzhľadom k pozdĺžnej osi modelu pod pozitívnym uhlom 0°—3°.

Výškovka je v prúde vrtule a takto sa nej vytvára vztlak, ktorý nám nakláňa model okolo priečnej osi. Tento moment znižuje uhol nábehu krídla počas motorového letu, popripade vyrovnáva prebytočný ťah motora. Uhol nábehu krídla musíme už teraz nastaviť podľa výškovky čiže, keď napr. uhol medzi krídlom a výškovkou sme plánovali na 2° a výškovku nastavíme na +1°, potom krídlo musíme nastaviť vzhľadom k pozdĺžnej ose na +3°.

O čo bude menšie prehnutie profilu, ktorý použijeme a o čo bude menšia výška krku (krídlo je bližšie k trupu, nie je vyzdvihnuté vysoko) o to môžeme nastaviť výškovku na menší pozitívny uhol.

Na dosiahnutie veľkej rýchlosti stúpania musíme znížiť všetky odpory, z ktorých najdôležitejšiu úlohu hrá odpor krídla. Naskytne sa nám otázka, či zníženie čelnej plochy krídla neznamená podstatnú úlohu pri znižovaní odporu. Z hľadiska konštrukcie profilov znamená to vyšetrenie toho, že ako hrubý potiahne tenký profil je vhodné použiť na modeli. *(Pokračovanie.)*

CO PROJEDNALA CIAM FAI

(Dokončení se str. 176)

Zamítnuté čs. návrhy byly vesměs jen málo důležité, šlo často pouze o nepřesný překlad.

Čs. návrhy, vetované maďarským delegátem:

1.–3. Návrh na změnu stavebních předpisů rychlostních U-modelů s motorem o obsahu 5 cm³, 10 cm³ a s tryskovým motorem.
4. Návrh na změnu maximální letové váhy modelu s tryskovým motorem z 1 kg na 1,5 kg.
5. Návrh, aby závodník mohl předložit s každým modelem ke kontrole 1 náhradní motor.
6. Návrh, aby při soutěži akrobatických modelů byli budoucí kominoví rozmístění po 120° po obvodu kruhu.

Všechny tyto čs. návrhy budou znova předloženy k projednání na příštím řádném zasedání CIAM FAI.

Maďarské návrhy vetované čs. delegátem:

1. U rychlostních U-modelů předepsat pro pokusy o rekordy stejné průměry řídicích drátů jako pro soutěže.
2. Maďarský návrh se týká (již zmíněného) zákazu výměny motoru u závodního modelu. Byl to vlastně protinávrh, který čs. delegát radikálně vetoval.

Subkomise souhlasí s návrhem maďarského delegátu, aby při všech mezinárodních soutěžích byla sportovní komise složena vždy jak z příslušníků lidovědemokratických států, tak z příslušníků států kapitalistických a aby výsledky a tím spojené hradil požadující národní aeroklub.

Na návrh maďarského delegáta členové subkomise zaujali jednomyslně záporné stanovisko k návrhu předloženému na loňském zasedání CIAM, který žádal o trvalé snížení počtu soutěžících, tvořících národní družstvo v každé kategorii ze čtyř na tři.

V závěru zasedání žádal H. R. Gillman přítomné delegáty, aby uvažovali o novém způsobu měření časů, zvláště v kategorii rychlostních modelů. Uvedl, že dosavadní způsob již přestává vyhovovat, neboť 1/10 vt. představuje již značný rozdíl v naměřené rychlosti, na což má vliv individuální schopnost časoměřičů. Delegáti souhlasili s tím, aby bylo zavedeno měření času fotobuňkou. Italský delegát přislíbil předložit na příštím zasedání CIAM FAI podrobné podklady na příslušné zařízení, vyzkoušené s úspěchem v Itálii.

Zpracováno podle zápisu Z. HUSIČKY

LETADLA,

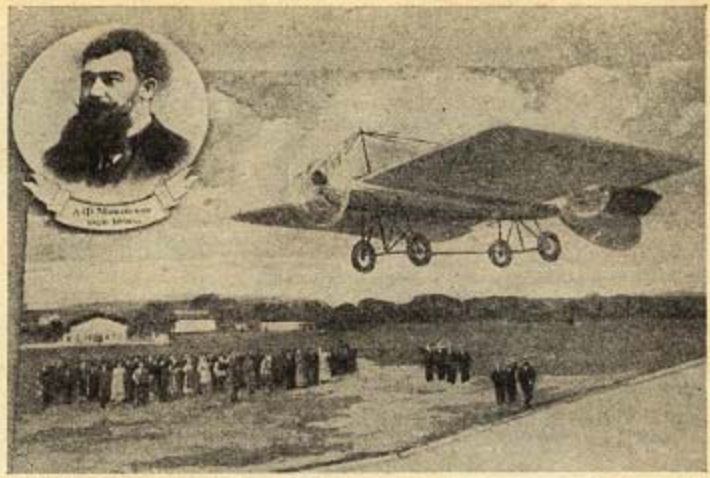
která se proslavila

*

Tímto číslem Leteckého modeláře zahajujeme novou sérii plánků skutečných letadel, kterou jsme nazvali „Letadla, která se proslavila". Jak je již z titulku zřejmé, budeme vybírat ta letadla, jež „dělala historii", v minulosti nebo dnes něco významného vykonala nebo představují významný krok kupředu v letecké technice. Bude to série celkem volná, nebude v každém čísle LM a nebude sledovat nějakou ustrnulou časovou linii. Naopak, sáhneme jednou do dávné minulosti, jednou do současné doby, jindy zas do nedávno minulých dnů.

Jako zahajující typ celé série jsme vybrali

*



K obrázku: Jedna z obrazových rekonstrukcí slavné události 20. července 1882, startu Možajského letadla. V oválu nahoře je snímek vynálezce.

LETADLO A. F. MOŽAJSKÉHO Z ROKU 1882

Námořní kapitán Alexander Fedorovič Možajskij se seznámil s myšlenkou dynamického letu přístrojů těžších vzduchu, když v polovině minulého století brázdil se svou fregatou „Diana" vody všech oceánů. Znal tehdy balony, ale brzy poznal, že to není správná cesta ke zdolání vzduchu.

Volný čas pro podrobnější prostudování problémů nalezl až po roce 1863, když odešel do výslužby a stal se smírčím soudcem pro oblast Vologdy. Ve svém sídle v Kotelnikovu vypracoval velmi podrobnou teorii vztlaku a odporu ptačího křídla a nosných ploch vůbec, dospěl k závislosti velikosti nosné plochy a tvaru profilu na jedné a vztlaku a odporu na druhé straně atd., vesměs tedy k poznatkům, které nebyly tehdy ve světě tak podrobně prozkoumány. Po četných pokusech s velkým drakem, jímž se sám nechával vynášet do vzduchu, přešel k experimentování s modely, poháněnými hodinovým strojkem. Tím všim si ověřil správnost svých poznatků i názorů a mohl se věnovat realizaci skutečného letadla. Sám svými prostředky na takový podnik nestačil a proto se ucházel o státní podporu.

V roce 1878 se odebral Možajskij do Petrohradu, aby předložil své projekty i modely Hlavní inženýrské správě. Zvláštní komise, v níž zasedal válečný přítel letectví a ruských vynálezců, D. I. Mendělejev, ocenila vysoko vědecký způsob Možajského práce i reálnost jeho úvah. Přesto nakonec vlivem reakčních carských činovníků nebyla Možajskému přislíbena požadovaná podpora 19 000 rublů na postavení skutečného letadla, ale pouze 3000 rublů, z nichž bylo skutečně vyplaceno pouze 2192. Možajskij se však nevzdával a když nestačily státní peníze, dosazoval vlastní majetek, prodával rodinné šperky, zadlužoval se, jen aby mohl uskutečnit své sny.

Konečně nadešel kýžený den, 20. červenec 1882. Na vojenském cvičišti v Krasnom Sjele u Petrohradu stálo na nakloněné dřevěné ploše letadlo A. F. Možajského, připravené ke startu. Oba parní motory Možajského konstrukce, z nichž prvý dával 10 koní a druhý 20 koní, byly pod parou, vrtule se volně protáčely. Ivan Goluběv, Možajského spolupracovník a pravý všeumělec, nasedl do trupu a na pokyn Možajského dal plnou páru. Letadlo, uvolněné držitelmi jej vojáky, se rozeběhlo, nadneslo se a prolétlo v nevelké výši několik desítek metrů. Slabé motory nestačily dát vrtulím dostatečný tah k získání potřebné rychlosti a k prodloužení letu. Následoval pád a zkáza letadla.

Možajskij však nebyl zdrcen. Naopak s plnou vervou se pustil do práce na novém letadle se silnějšími motory. Avšak nacházel stále méně oficiální podpory, znovu se musel ponižovat a prosit tupé carské činovníky o pomoc. Zcela chud a zadlužen byl nakonec cynicky odmítnut. To podlomilo jeho zdraví a jeden z největších ruských i světových vynálezců zemřel v roce 1890. Letadlo bylo prodáno v dražbě a později zničeno. Nikdo tehdy nepřišel na myšlenku zachovat pro příští generace doklad tak vysoké vyspělosti ruských lidí.

TECHNICKÝ POPIS

Letadlo A. F. Možajského neslo již všechny charakteristické znaky skutečných letadel, jak je známe dnes. Na rozdíl od fantastických projektů tehdejších vynálezců vypracoval Možajskij jednoduché schéma jednoplošníků s mírně zakřiveným profilem nosné plochy. Kostra křídla byla dřevěná, potah tuftový.

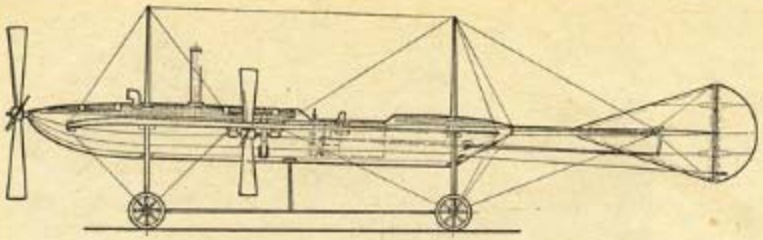
Možajskij byl námořník, proto použil při stavbě trupu mnoha lodních prvků. Celý trup připomínal loďku. Měl dřevěnou kostru a potah nahoře dřevěný a dole plátěný, impregnovaný a utěsněný. Vynálezce chtěl totiž v případě zdaru upotřebit svá letadla pro pozorovací službu nad mořem a uvažoval i možnost nouzového přistání na hladinu. V přední části trupu byly umístěny za sebou oba motory. Přední, o 10 koních a 450 otáčkách za minutu, poháněl jednu čtyřlistou vrtuli na přídi. Zadní motor o 20 koních a 300 otáčkách byl opatřen řemenovými převody na dvě protiběžné čtyřlisté vrtule, uložené ve výřezech křídla na bocích trupu. Oba motory měly velmi nízkou specifickou váhu, 4,5 kg na koně. Byly dvouválcové a kouř z jejich ohnišť odcházel jedním společným komínem. Řídicí prostor letadla byl za motory, odkud je bylo možno obsluhovat. Směrové kormidlo se ovládalo kormidelním kolem, výškové kormidlo dřevěnou tyčí a pákou, umístěnou na levém rohu trupu. K výstroji letadla patřil i kompas a sextant.

Ocasní plochy měly podobnou konstrukci jako křídlo a byly opatřeny kormidly. Celé letadlo spočívalo na čtyřkolém podvozku, jehož dřevěná kola byla tlumena ocelovými pružinami (!).

Z celkového popisu je vidět, jak důsledně promýšlel Možajskij každý konstrukční detail a jak těsně se přibližil pozdějším tvarům i funkcím jednotlivých letadlových dílů. Je skutečně škoda, že temná doba carského režimu nedovolila dovést jeho myšlenky až do konce. V nepříznivé době se ztratily všechny vynálezcovy nákresy, pokud nezůstaly uchovány v několika zlomcích ve státních archivech. Spolehlivě tedy nelze už zrekonstruovat jeho konstrukci. Avšak podle patentního spisu, podle vyprávění pamětníků i podle celkové znalosti soudobé techniky bylo možno provést alespoň věrohodnou rekonstrukci jeho letadla tak, jak jí dnes přinášíme.

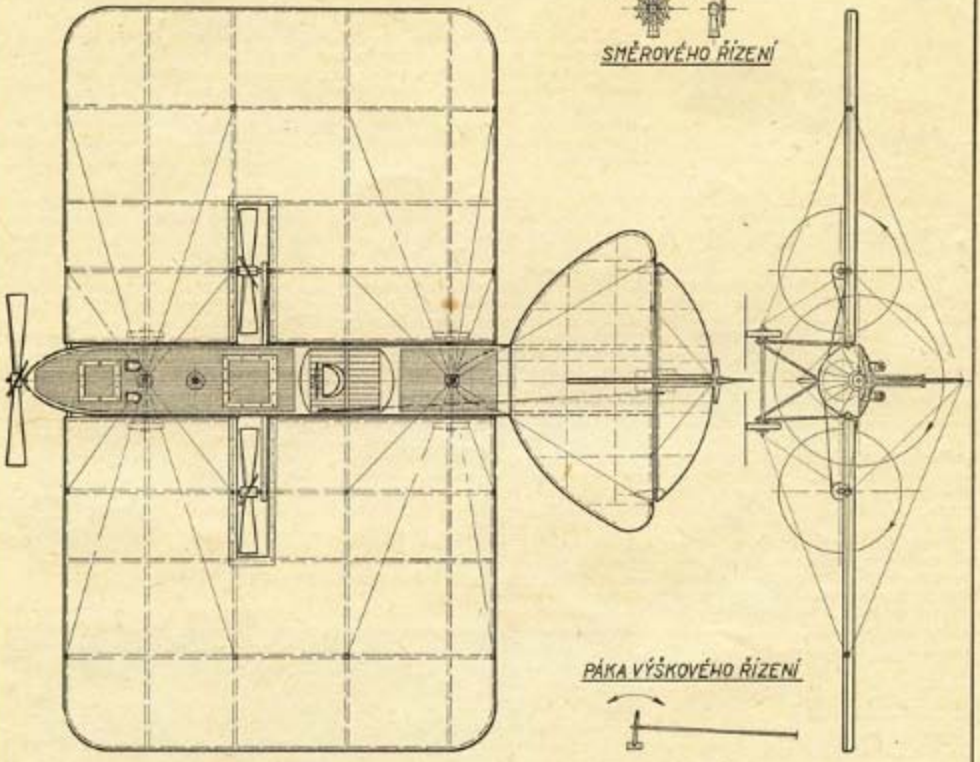
Technická data letadla A. F. Možajského: Rozpětí 25,2 m, délka 25,5 m, nosná plocha 371,6 m², předpokládaná rychlost letu 11 m/s, váha při startu 933,7 kg.

Václav NĚMEČEK



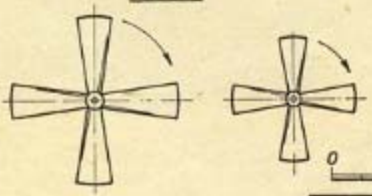
KORMIDELNÍ KOLO

SMĚROVÉHO ŘÍZENÍ

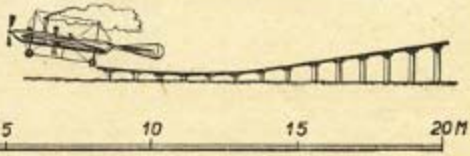


PÁKA VÝŠKOVÉHO ŘÍZENÍ

VRTULE



ZPŮSOB STARTU NA RAMPĚ



0 5 10 15 20M

LETADLA, KTERÁ SE PROSLAVILA	VÝKRES Č.1

LETOUN A.F. MOŽAJSKÉHO Z R.1882

NK

Ještě jednou si přečtěte v rubrice „Prosýchá se, že..." v LM 4/58, str. 79 o mistru sportu Rudolfu Černém. Kam až to vedlo, ukazuje tento snímek... Když vyhlašoval soudruh Černý ve funkci krajského instruktora výsledky letošního krajského přeboru, vystoupili z řady modelářů Vladimír Hájek z Josefem Šedivcem a s témě dětčmi rozpaky předali Rudovi trup modelu. Ne sice úplně nový, ale zato popsaný věnováním a připomínkami.

Co odpovědět obdarovaný, který byl viditelně radostí bez sebe?

Nic jsme nezaznamenali, protože se Rudovi – snad poprvé v životě – nepodařilo sestavit kloudnou větu...

PRÁZDNINY

Záleží na tom, jak to vezmete. Teoreticky znamenají študákovy prázdniny dobu modelaření, kdežto má-li modelář prázdniny, znamená to, že nemodelaří, což je kruté. Devadesát procent členů takového kroužku chodí do školy a má tudíž prázdniny, při nichž se však nemodelaří, poněvadž: a) jede se s rodiči na venkov, b) rozvážejí se housky apod. – totiž brigádí se.

Proč, ptáte se, nemodelaří hoch jedoucí s rodiči na venkov? Vzhledem k tomu, že v 99,99 % případů otec a matka onoho dítěte nemodelaří, nebudou pochůvek mladého sportovce vhodné travnaté plochy 1000×2000 m a obvyklé prosadí rekreaci v údolíčku s lesy, skalami a řekou. Mladý modelář, když vyčerpal všechny nejapné návrhy, jako že zůstane v Praze hlídat byt, chodit pilně do klavíru apod., je odvezen a v příslušných Zlámaných Kolomastcích zjistí, že mu matka vyňala (vyhodila) z vaku acetonové lepidlo (tu smradlavou věc, z níž bolí hlava kde koho), oddá se nakonec procesu zkvalitňování těla nebo na břehu říčky hraje šachy.

Když se mi takto počátkem července rozpadl kroužek, odjel jsem i já, samozřejmě do horského údolí za Litoměřicemi – se skalami, lesy a potůčkem. Když jsem zjistil, že mi manželka „vyňala" z kufru acetonové lepidlo, rozhodl jsem se udržovat tělo a hrát šachy. Pak přišel Tonda Janoušek se stavebníci Pionýra, košíkem třešní a větší tlupou místní mládeže. Za tři dny byl Pionýr hotov, dokonce za pomocí kaseinového lepení, ale pak se zjistilo, že zde není místo pro klouzání. Natož pro rekordy!

Jeden z přítomných rekreantů navrhl jako startoviště Krkavčí skálu, a to naprosto nezodpovědně, poněvadž tato se tyčí nad skalnatými srázy údolí plného lesů. Řekl jsem a dovodil, že je to nesmysl, ale nenašel jsem odpověď na dotaz, co tedy s Pionýrem.

Výstup na skálu je horolezecký a trvá přes půl hodiny. Já jsem ovšem zůstal na protější stráni a organizoval hledací a záchrannou službu, totiž mládež z celé vesnice. Systém signalizace mezi námi, kteří jsme model zahodnutý ve stromoví na protější stráni viděli a hledací skupinou, která chodila pod ním a neviděla ho, byl dosti složitý a selhávající. Jinak to vyhlíželo nádherně, když „ten velký bílý pták" (nebyla barva) odstartoval s nejvyšší skály a kroužil nad propastí lesů. Požitek pohledu však netrval pohříchu dlouho, neboť Pionýr uskutečňoval snahu vrácet se zpět do stráně pod skálou a ne a ne jít přes údolí. Poněvadž se to stále nechtělo rozbít úplně, vzrušoval nás uvedený sport celé tři dny, přičemž ovšem jeden celý den „prasknul" na hledání.

„Takhle rádio... ," pravím k večeru třetího dne, když jsme se z pozorovatelny chtěli vrátit do vesnice. Tonda právě přinesl Pionýra, odmítnuv šplhat znovu na Krkavčí skálu, kde skupina startérů mávala v tom smyslu, aby se jím to přineslo.

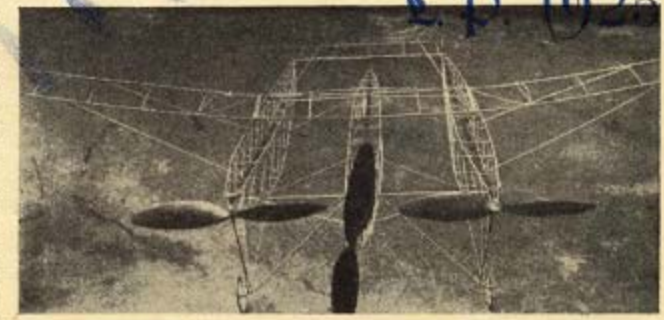
„Už nelezu," křikl Tonda. „Raději to zahodím!" To také udělal a teď si představte – Pionýr klouzal dolů po pasece – rovně – plavným způsobem se přehoupl přes řadu ovocných stromů a začal stoupat. Získával výšku, nad viskou Tluční dvakrát zakroužil a pak to vzal přesně středem údolí. Sleduje všechny jeho zákruty, přelétávaje těsně výběžky lesa a tak podobně, provedl odbočku, aby navštívil hulákající skupinu na Krkavčí skále. A pak se vydal s velebnou jistotou do velikého údolí k Sebuzínu a k Labi, kde zmizel ve večerním šeru.

„Já ten ajlák este vidílim" – křičela malá Růženka Nepodalovic, ale to už nebyla pravda. Pionýr létal, pokud jsme jej mohli sledovat, asi deset minut.

Manželka mi řekla, že tohle je konečně něco a že bych takovou věc mohl udělat zase. „Je to určitě lepší, než ty tvoje trrrrr trrrrrr bum!" To „bum" se mne poněkud dotklo, neboť stavím volně létající motorové modely.

Váš

Franta VYCPÁLEK



Vícemotorové modely nejsou tak zcela novou záležitostí. Už někdy v roce 1925 létá na Letenské pláni v Praze třímotorový model. Není ovšem na výbušné motory, protože u nás tehdy ještě takové modelářské motory nebyly! Model jednoho pražského veterána je na gumové svazky ∅ 50 mm², má rozpětí 1800 mm a váží asi 400 g.

Naší generaci se zachoval už jen zažloutlý dokumentární snímek modelu v hostře. Konstruktér nám jej zapůjčil k reprodukci; museli jsme mu však svatosvatě slíbit, že snímek vrátíme – a nepoškozený. Inu, památka!

A teď se podívejte na stránu „Vidíno objektivem"! Na jednom snímku zde vidíte rovněž vícemotorový model – létající maketu. Sami jistě porovnáte, jaký je to pokrok!

Z KRAJSKÝCH SOUTĚŽÍ PŘEBORU REPUBLIKY

PRAHA-venkov

Krajský aeroklub Praha-venkov uspořádal svou krajskou soutěž volných modelů v neděli 15. června na nymburském letišti.

Na startu se sešlo 78 modelářů. Nejpočetnější byli junioři, jejichž modely vynikaly čistotou stavby a pěknými lety.

Soutěž seniorů všech kategorií nepřinesla po konstrukční stránce nic nového. Jen soudruh Lustyk z Poděbrad vzbudil pozornost svými „trubkami" A-2 a originálním způsobem ukládání, jak vidíte na snímku. Kategorie B byla většinou záležitostí dobře připravených žehrovických modelářů; většina soutěžících létala s modelem XL-58.

Organizačně zvládli pořadatelé soutěž dobře – snad mohli této příležitosti více propagačně využít.

Do závěrečného kola Přeboru republiky splněním limitů postoupilo: 6 soutěžících v kategorii A-2; v kategorii B 5 soutěžících a v kategorii C 5 soutěžících.

Miroslav SLABINA, Kovansko

PRAHA-město

(Šf) Na klecanském letišti hostili v neděli 15. června pražské modeláře. Z 97 soutěžících, kteří splnili limity v místních soutěžích, se přihlásilo na krajskou pouze 71. Nejpočetnější byla zastoupena kategorie větroňů, v níž startovalo 47 modelářů. Nejmenší počet soutěžících byl v kategorii modelů na gumu – pouze 10.

Za pěkného slunečného počasí byla soutěž až do třetího kola regulérní. Po poledni se objevovaly výrazné klesavé proudy, které ovlivnily výkony. O smůle mohou hovořit obě našim čtenářům již známé děvčata, Klánová a Plzáková z Prahy 5, která skončila těsně za postupujícími v čase jen o několik vteřin pod limit.

Pozoruhodné jsou dvě absolutní maxima v kategorii A-2 a rozlétávání mezi Pešou a Dvořákem, které vyhrál Pešta.

V kategorii modelů na gumu postupují do celostátního kola pouze 3 modeláři, v motorových modelech 8 a ve větroních 12. Na Přeboru republiky, který bude pro volné modely 31. srpna v Žilině, uvidíme tedy celkem 23 Pražanů.

BRATISLAVA

Pořadatelé bratislavské krajské soutěže, která se konala 15. června, bohužel ignorovali naši žádost o informace, takže vám o soutěži nemůžeme napsat.

Přinášíme jen pěkné snímky R. Helexy. Dole je D. Pilip z Trenčína, který vedle kategorie B startoval také s akrobatickým modelem; pomocníka mu dělá soudruh Stuchlík. Na obrázku vpravo startuje vítěz kategorie B, Jozef Gábriš z Bratislavy.

Třináctiletý Vl. Balda sice limit do CMS nesplnil, pomocníkem byl však dobrým. Na našem snímku ho vidíte startovat model P. Pátka, který časem 716 vteřin postoupil. (Z krajské soutěže Praha-město.)

KARLOVY VARY

Letiště v Karlových Varech patřilo v neděli 29. června nejmladší generaci – leteckým modelářům. Krajský aeroklub tu pro ně uspořádal krajskou soutěž o postup do Přeboru republiky 1958. Bohužel počasí bylo tak špatné, že žádný ze soutěžících nesplnil limit.

Ze 62 přihlášených se zúčastnilo krajského přeboru 42 modelářů, z toho 29 z okresu Ostrov, kde je modelářů z celého Karlovarského kraje nejvíce.

V kategorii větroňů A-1 získal titul krajského přebornika Karel Kaňák z okresu Ostrov časem 176 vt., ve větroních A-2 Václav Skoblík z okresu K. Vary (522 vt.), v kategorii modelů na gumu Miroslav Rohlena (490 vt.) a v kategorii C Lumír Motl z Chebu (537 vt.).

Vedle přeborníckých diplomů byli vítězové kategorií odměněni vyhlídkovými lety.

S. DOLEJŠOVÁ-VORÁČOVÁ, K. Vary.

Příliš důkladné studium thermiky

„Tak máme dojem, že jsme to přehnali!"
„Honzo – pálil?"

Braunerův model o rozpětí 690 mm a váze 660 g létá rychlostí 125 km/h.

ÚROVEŇ TEAMŮ RYCHLE ROSTE

(eb) Po neuspokojivém výsledku závodu teamů v Jihlavě doporučila trenérská rada, aby do výběrového soustředění pro případnou účast na mistrovství světa v Bruselu byli pozváni všichni závodníci z jihlavské soutěže a K. Brauner z Kladna.

Soustředění se konalo dne 6. července v Brně. Zúčastnilo se 10 závodníků z 12 pozvaných. Jen někteří z nich použili možnosti létat se svým mechanikem na vlastní útratu. Výsledky sedmi závodníků, kteří odlétali povinných 3×10 km, jsou uvedeny jako součty tří nejlepších letů z pěti možných.

Soustředění se konalo tentokrát za dobrého počasí. Díky připravenosti většiny závodníků a vedení zasloužilého mistra sportu Z. Husičky, lze v porovnání s výsledky Jihlavy (kde odlétaly pouze 2 teamy) s uspokojením konstatovat, že úroveň teamů v krátké době značně vzrostla.

I když se výkony v Brně přibližily zatím jen spodní hranici světového průměru, jsou hlavní příčiny vzestupné tendence zřejmé: Častý trénink a závodění podle pravidel, souhra pilota s mechanikem, technická úroveň a spolehlivost motorů a modelů a v neposlední řadě fysická kondice závodníků. Modely nejlepších závodníků jsou velmi dobré technické úrovně a létají již dnes rychlostí až přes 130 km/h. Výsledky jistě však nejsou posledním slovem.

VÝSLEDKY VÝBĚROVÉHO SOUSTŘEDĚNÍ TEAMŮ

Pořadí	*Pilot*	*Mechanik*	*Čas na 3×10 km*	*Motor*
1	*Götz K. Brno*	*Studený B. Brno*	*19'55"*	*MVVS*
2	*Brauner K. Praha-venkov*	*Brauner B. Praha-město*	*21'04"*	*Oliver Tiger*
3	*Špulák V. Pardubice*	*Olech Z. Pardubice*	*22'27"*	*MVVS*
4	*Kasnka O. Jihlava*	*Drtilčka V. Jihlava*	*23'11"*	*MVVS*
5	*Götz K. Brno*	*Svoboda B. Brno*	*23'53"*	*MVVS*
6	*Tenka J. Praha-město*	*Dražek M. Praha-město*	*25'41"*	*MVVS*
7	*Pazyřík F. Brno*	*Klemm Q. Hradec Kr.*	*28'00"*	*Super Tigre G 30*

POZNÁMKA: Jméno přihlášeného a hodnoceného závodníka je vysazeno prostrkaně.

STAVEBNÍ PLÁNY, KTERÉ JSOU NA SKLADĚ

Mnozí čtenáři stále píší redakci LM o různé stavební plány modelů, které zpravidla už nejsou nikde k dostání. Vyžádali jsme si proto z ústředního skladu letecko-modelářských potřeb seznam plánů, které jsou v současné době na skladě.

Při objednávce kteréhokoli z těchto plánů nezapomeňte uvést přesný název a skladové číslo. Výslovně znovu upozorňujeme, že dále uvedené výkresy můžete objednat *jen v modelářských prodejnách, nikoli v redakci LM.*

Sklad. čís. plánu	*Název plánu (v závorce jméno konstruktéra)*	*Cena za kus*
	LETADLA bezmotorová	
100	*BALÓN*	*0.50*
101	*PADÁK*	*0.52*
102	*SOJKA* sportlkondrka klubu Žerna)	*0.18*
103	*P-401* školní cyklový kluzák (Fortuna)	*0.60*
104	*VOSA* školní cyklový kluzák (Cítek)	*0.60*
105	*ŠOHAJ-II* školní cyklový kluzák (Procházka)	*1.75*
106	*KÁCA-2* větroň A-2 (Hanousek)	*2.25*
107	*SATURN-B* snadno. větroň A-2 (Cítek)	*2.70*
111	*PELIKÁN* školní větroň A-1 (Cítek)	
	LETADLA motorová	
200	*SPARTAK-M* volný motorový model (Hájek)	*0.60*
201	*BOTAR* volný kabinový mot. model (Procházka)	*2.85*
202	*XL-56* soutěžní model na gumu (Cítek)	*3.30*
203	*P-54* školní stroný model na gumu (Cítek)	*0.60*
204	*MOSKVY-3* školní trupový model na gumu (Cítek)	*0.80*
205	*RC-56* soutěžní volný mot. model (R. Černý)	*2.50*
206	*VLTAVAN-5* rychlostní U-model na motor 5 cm³ (Valtchy)	*2.85*
208	*JX-6956* soutěžní volný mot. model (J. Černý)	*2.40*
210	*TATRA T-201* upoutaná maketa na motor 2,5 cm³ (Svoboda)	*2.30*
	LODĚ – plachetnice	
201	*SLAVIA* školní plachetnice I. stupně (Procházka)	*2.10*
202	*TRITON* plachetnice třídy „J" (Brož)	*2.90*
203	*VLTAVA* školní plachetnice třídy „O" (Procházka)	*4.—*
	LODĚ – motorové	
400	*PRAHA* model parníku na gumu (Procházka)	*1.85*
402	*LIPAN* motorový sport. člun – skutečný, náholi model (Ing. M. Hubert, A. Stuchlík)	*11.35*
	AUTOMOBILY	
500	*START* závodní model na motor 1,9—2,5 cm³ (Brož ml.)	*1.85*
	STAVEBNÍ POMŮCKY	
901	*G-439* rozkreslený profil od 75 do 325 mm hloubky	*5.80*
902	*MVA-123* rozkreslený profil	*1.80*
903	*MVA-301* rozkreslený profil	*4.—*
904	*NACA-4408* rozkreslený profil	*1.90*
905	*NACA-5408* rozkreslený profil	*1.55*
906	*NACA-6412* rozkreslený profil	*1.70*

NĚKOLIK ZAJÍMAVOSTÍ

V „brněnském" počasí (teplo a vlhko) selhala většině závodníků kalkulace na nejmenší spotřebu. Braunerovi se jen jednou podařilo proletět 10 km s dvojím mezipřistáním. Jinak přistával třikrát, stejně jako Studený, ačkoli oba v tréninku přistávali pravidelně jen dvakrát. Ještě hůře na tom byl Dražek, který tankoval 5 až 6krát a jen díky pohotovosti dohonil ztrátu času.

Invertní montáž motorů není u nás zatím v oblibě. Startovali tak zatím jen Studený a Klemm, poslední měl při spouštění někdy dost práce.

A co dělat, když v 96. kole dojde „šťáva"? Bravurním způsobem to předvedl Pastyřík, pilotující Klemmův model, který poslední čtyři kola do stovky doslova „dotahal" bez motoru.

SEVEROMORAVSKÝ POHÁR

Pátý ročník této soutěže pro modely na gumu se konal v neděli 22. června na letišti v Šumperku. Proti loňsku, kdy byla soutěž změněna z A-2 na Wakefield, je potěšitelná letošní účast celkem 27 modelářů z oblasti Moravy a Slovenska.

Po technické stránce byla soutěž dobře zajištěna, byly k disposici motocykly i letadlo pro stínání modelů.

Prvých 10 jednotlivců

1. L. Koutný, Brno 815,5; 2. L. Mužný, Ostrava 734; 3. L. Ďurech, Gottwaldov 730,5; 4. M. Kohoutek, Olomouc 720; 5. M. Gabriel, Brno 708,5; 6. S. Navrátil, Olomouc 705; 7. J. Hladký, Gottwaldov 698; 8. J. Neradil, Žilina 695; 9. E. Janek, Ostrava 690; 10. A. Chocholouš, Gottwaldov 676 vteřin.

Pořadí krajů

1. Brno 2180; 2. Gottwaldov 2104; 3. Olomouc 1963; 4. Ostrava 1904; 5. Žilina 1117 vteřin.

TELEGRAM

Nezapomeňte, že již 24. srpna 1958 se koná v Přerově „na prima betonu" III. Celostátní soutěž rádiem řízených modelů letadel.

Přijeďte se podívat. Objednáte-li si u OV Svazarmu ubytování, zajistíme je!

OV Svazarmu - letecko-modelářská sekce
PŘEROV, Škodova ul.

ÚSTECKÝ OBCHOD DSZ odpovídá na kritiku

Redakci Letecký modelář.

V červnovém čísle Vašeho časopisu jste nás kritisovali, že letecko-modelářské potřeby není v našem kraji možno obdržet, neboť modelářské prodejny jsou jen „na papíře".

Uvedená fakta bychom chtěli poněkud pozměnit, vzhledem k časovému odstupu mezi dobou napsání článku a vytištěním ve Vašem časopise. Od té doby totiž prodejna v Litoměřicích (č. 224, Dlouhá 9, vedoucí s. Eis) se skutečně prodejem letecko-modelářských potřeb v širším měřítku zabývá, což také s díky kvitoval autor článku, soudruh Procházka, instruktor pro kraj Ústí nad Labem.

Soudruh Procházka se na naše pozvání zúčastnil dne 3. července jednání na podnikovém ředitelství o zlepšení zásobovací situace letecko-modelářskými potřebami v našem kraji.

Bylo dohodnuto, že jedna z papírnických prodejen v Mostě povede rovněž rozšířený sortiment letecko-modelářských potřeb a to počínaje 15. září 1958. Kromě toho bude vždy jedna prodejna papírnického sortimentu v každém okresním městě zásobena nejzákladnějšími potřebami pro modelářství podle požadavků předložených s. Procházkou. Zásobení těchto prodejen bude rovněž uskutečněno k výše uvedenému termínu.

Věříme, že tato vzájemná dohoda přispěje k dalšímu rozvoji sportovního modelářství v kraji Ústí nad Labem a že k žádným stížnostem ze stran modelářů našeho kraje nebude dále docházet. Soudruh Procházka si vzal rovněž za úkol informovat Váš časopis v průběhu IV. čtvrtletí o tom, jak tato dohoda je uskutečňována v praxi.

„Světu mír"

L. KALANDRA, podnikový ředitel

VÝKRESY PRE MAKETÁROV

Na oznam v LM 4/58 obdržal Modelársky odbor KA B. Bystrica, ul. SNP 13, toľko žiadostí o podklady pre makety, že všetky nie je možné vybaviť.

Aby sme vyhoveli modelárom, ktorí žiadajú podklady v mierke 1 : 10, vyhotovili sme v tomto mierku niektoré typy lietadiel, vhodných pre stavbu makiet. Na požiadanie môžme zaslať v cene cca 10.–Kčs tieto plánky:
Avia BH-33L (ČSR), PWS-26 (Polsko), Miles M-20 (V. Británia), Li-14 (SSSR), Cook-Clelands F-2-6 (USA), Gee-Bee (USA), Curtiss Kittyhawk (USA), Fairchild UC-86-K-Forwarder (USA), DC-2-Beaver (Kanada) a Bebe-Jodel (Francie).

BANSKOBYSTRICKA SÚŤAŽ SA ODKLÁDA

Modelársky odbor KA B. Bystrica oznamuje, že modelárska súťaž „V. Cena KA B. Bystrica v kategórii makiet a akrobatov," ktorá mala byť pôvodne podľa kalendára súťaží 14. 9. 1958, odkladá sa z technických príčin na 28. 9. 1958. – Adresa poriadateľa: Ul. SNP 13.

„VĚTROŇÁŘŮM" Z CELÉ REPUBLIKY

Upozorňujeme vás na soutěž větroňů A-2 a samokřídel „XII. Memoriál Č. Formánka", kterou pro vás uspořádá 14. září OV Svazarmu ve Slaném. Je to „větroňářská" soutěž s nejdelší tradicí, která v minulých letech rozsahem často předčila Celostátní soutěž. Letos je přístupná modelářům výkonnostního stupně C z celé republiky. Slánští modeláři věnují organisační přípravě velkou péči a slibují, že soutěž bude vzorným sportovním podnikem.

Bližší podrobnosti si vyžádejte u svých krajských aeroklubů nebo přímo u pořadatele: Okresní výbor Svazarmu Slaný.

ANGLIČANÉ NOMINOVALI

(sjs) Po uzávěrce jsme dostali zprávu o složení obou anglických družstev na letošní mistrovství světa, pořádané v Anglii.

Wakefield: V poslední vylučovací soutěži, pořádané 22. června v Hemswell, zvítězil R. Draper časem 15:00. Dalšími členy družstva jsou R. Palmer (14:09), J. O'Donnell (14:03) a Z. Lefever (13:54).

Motorové modely: Vítěz druhého výběrového soustředění A. Collinson nalétal s motorem Torpedo 15 v pěti startech celkem 15:00. Dále jsou členy družstva J. Bickerstaffe (14:56), K. Glynn (14:42) V. Jays (14:21). Všichni tři létali s motory Oliver Tiger.

SOUTĚŽ MAKET V BÍLOVICÍCH n/S

Modelářská skupina při OV Svazarmu Brno-venkov uspořádá 6. a 7. září v Bílovicích n/Svit. II. ročník soutěže upoutaných maket „Memoriál M. Šebely". Soutěžní výbor zve všechny maketáře z Moravy a Slovenska k účasti. Bližší podrobnosti se dozvíte u svých krajských aeroklubů nebo přímo na OV Svazarmu Brno-venkov, Česká 27, Brno.

PŘEBOR ŽILINSKÉHO KRAJE

Celkem 31 modelářů Žilinského kraje se sešlo v neděli 13. července v Martině na letošním krajském přeboru v rámci CMS.

V kategorii A-2 si vybojoval titul krajského přebornika z 27 soutěžících Milan Ivanič z Martina s 660 body před Fischerem z Dubnice n. V. (623 b.) a Chudjákem z Ružomberoka (619 b.).

V kategorii A-1 byla velmi slabá účast – startovali jen 4 soutěžící. Přeborníkem se stal Šimon Šmondrk z Martina s 422 body před Vrabcem a Čiho z Púchova.

Pochvalu zaslouží předseda krajské letecko-modelářské sekce Ing. Brezany a člen sekce Kysela za velmi účinnou organizační pomoc. Mjr. J. DVOŘÁK, Žilina

REDAKCE VOLÁ KROUŽKY

V nastávajícím školním roce chceme věnovat ještě větší pozornost zpravodajství z modelářských kroužků všeho druhu na školách a v plonýrských domech. Proto vás žádáme, abyste hned na první schůzce kroužku po prázdninách vybrali některého z členů, který nás seznámí s vaším programem.

Chcete-li si tedy o sobě přečíst v LM, napište co nejdříve; nemusí to být dlouhé.

POMÁHÁME SI

PRODEJ

● 1 Starší motory: Bull-Frog 2,5 cm³ za 120, Bull-Albon 1,5 cm³ za 80 Kčs. A. Přibda, Pařížská 5/1290, Ústí n. L. ● 2 Motor Bull-Frog 2,5 cm³ s kužlem a vrtulí, 5 cm³ baby a podvozková kolečka ⌀ 40 mm za 160 Kčs. R. Vašíček, Žižkov 315, Kutná Hora. ● 3 Motor 3,5 cm³ se 2p, zvětšou za 120 a NV-21 2,5 cm³ za 40 Kčs. M. Janeček, Na Mézovině 618, Kolín V. ● 4 Škrdlí upoutaný model s motorem NV-21 za 130; tříbodový vodní kluzák s motorem NV-21 za 90, bez motoru za 40; model větroně A-1 za 80; nedobotovenou elektromagnetickou lupenkovou pilku za 50; dva poškozené motory Frog 2,5 cm³ za 60; příručku Názorná škola leteckého modelářství za 12; brožuru Samostatná konstrukce modelů letadel za 5 Kčs. K. Holý, ul. Matice školské 17, Č. Budějovice. ● 5 Lisované kabinky z plexiskla (délka 170 mm) a 10 Kčs. J. Hruška, Holečkova 13, Praha 10. ● 6 Zánovní motor Letmo 2,5 cm³ za 105 Kčs. V. Housek, Pražanova 3, Ostrava XIII. ● 7 Motor AMA 1,8 cm³ za 270 Kčs. R. Mil, Pastýřská 52, Jablonec n/N. ● 8 Soutěžní celobalsové modely na motory 2,5 cm³ a 60; motory: Alag X-3 2,5 cm³ za 250, Pfeffer 2,5 cm³ za 220 Kčs. M. Porkristl, Chelčického 15, Č. Budějovice. ● 9 Dva motorové modely s motory (včetně přerušovače a časovače) á 240 Kčs. B. Trmač, RA 242, Tišnov. ● 10 Zdokonalený přílimač ALFA za 270 Kčs. M. Peroutka, Tehov 110, p. Říčany u Prahy. ● 11 Upravený det. motor Start 1,8 cm³ s vrtulí a palivem za 100; odlitky na motor Ipco-Ikar za 35 Kčs. P. Sedláček, Zelená 5, Praha 6. ● 12 Naši i zahraniční letecko, modelářskou a technickou literaturu – seznam zašle. Z. Prada, Erbenova 1142, Otrokovice. ● 13 Motory: Vltavan 2,5 cm³ za 180; Vltavan 5 cm³ za 200; Torpedo 5 cm³ s vrtulí a akumulátorem (nezabíhnutý) za 300 Kčs. J. Bártovic, Roosevelťova 51, Piešťany. ● 14 Motory: Super-Atom za 60; detonační 2,5 cm³ s rotačním šoupátkem za 90; Kratno 10 cm³ bez písu za 50; hydroglisér s motorem Super-Atom za 80; jednotlivá čísla čas. Letecví roč. 24—27 á 1 Kčs; Svět motorů 1946—1953 á 1 Kčs; Motocykl roč. 1952 á 1 Kčs. J. Poskočil, Přemyslovská 30, Praha 11. ● 15 Motor Pfeffer 2,5 cm³ s kul. lož., pípou a rotačním šoupátkem za 250 Kčs. P. Reiner, Krátká 784, Dobříš. ● 16 Plán upoutané makety PIPER JC 3 (na motor Junior) za 5 Kčs. O. Kander, OSTRAMO, Nákladní 2, Ostrava II. ● 17 Ocelovou strunu 200 m ⌀ 0,25 mm, 1 m à 50 hal. nebo vyměním 400 m za motor MVVS 2,5/1958. J. Voříšek, Beandýs n/L. 66. ● 18 Jednotlivá čísla finského časopisu Ilmailu 1957, německý Flügel der Heimat 1957, německý Der Modellbauer 1957, polský Modelarz 1957 a jiné. **Do redakce LM.** ● 19 Kompletní ročníky Křídel vlasti 1954—1957; motor Bull-Frog 2,5 cm³ za 180 a Start 1,8 cm³ za 70 Kčs. V. Roček, Svatoboříce 361. ● 20 Motory: japonský FUJI 5,8 cm³ pro ráčkem řízené modely za 320; MVVS 5 cm³ za 220 a Torpedo 2,5 cm³ za 290 Kčs. V. Vylet, Svatoboříce 259, o. Kyjov. ● 21 Elektronky: 2 ks RV12P2000, 2 ks 1733, 1 ks 1L33 za 120 Kčs nebo vyměním za det. motor do 2,5 cm³. **Do redakce LM.**

KOUPĚ

● 22 Balsu tvrdou i měkkou v prknících 1,5 a 2 mm; Modellspan střední a tenký – případně vyměním za motor Junior 1,8 cm³. K. Dubský, Vodňany 603/II. ● 23 Jednotlivá čísla časopisu Letecký modelář – roč. II/1, 12; roč. III/3, 5, 6, 7, 9; roč. IV/3; Křídla vlasti roč. 1955/1; roč. 1956/1, 18 a 21. K. Holý, ul. Matice školské 17, Č. Budějovice. ● 24 Silon rozměrů 235 × 25 × 12. P. Reiner, Krátká 784, Dobříš. ● 25 Ročníky časopisu Krátké vlny 1946 a Radiomatér 1946—8. L. Doubrava, Lípa 4, p. Korkyně.

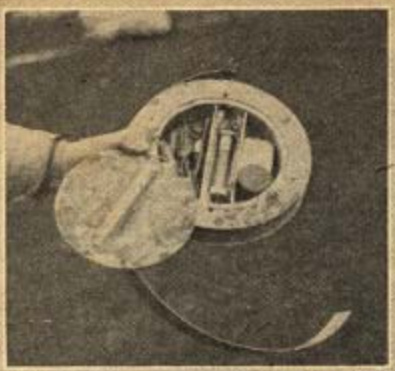
VÝMĚNA

● 26 Motor Junior 2 cm³ za starší tryskový motor nebo běhzavoučku (s trubičkou) na žlutá kola. Z. Koutecký, Dlepoltova 492, Rakovník. ● 27 Nový elektromagnetický voltmetr do 500 V na střídavý proud za motor 2,5—5 cm³ nebo prodám za 180 Kčs. P. Miklovič, PSS, Bánovce n/Bebr. ● 28 Odlitek na motor BORA za čísla LM/1958 a indukční cívku. L. Doubrava, Lípa 4, p. Korkyně. ● 29 Kvalitní balsu 1800 × 120 × 80 mm za motor 0,5 až 1,0 cm³ (nejraději detonační). J. Červený, Stalinova 131, Praha XI.

RŮZNÉ

● 30 S modelářem z Prahy si chce dopisovat Vladimír Plemenník, Švermova 661, Česká Třebová. ● 31 Duralové kužely duté, i plné s motorovým šroubem, podložky aped. podle náčrtku zhotoví O. Kander, Nákladní 2, Ostrava II.

LETECKÝ MODELÁŘ. Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve Vydavatelství časopisů MNO, Praha II, Vladislavova 26. — Vedoucí redaktor Jiří Šmola. — Redakce: Praha 2, Lublaňská 57, telefon 526-52. — Administrace: Vydavatelství časopisů MNO, Praha II, Vladislavova 26, telefon 2242-47. — Cena výtisku 1,30 Kčs. Předplatné na čtvrt roku (3 čísla) 3,90 Kčs. Rozšiřuje Poštovní novinová služba. — Objednávky přijímá každý poštovní úřad A - 21472 i doručovatel. — Nevyžádané rukopisy se nevracejí. — Tiskne Tiskárna vydavatelství časopisů MNO. — Toto číslo vyšlo 11. srpna 1958. PNS 106



Liberečtí modeláři v poslední době „jdou nahoru" velmi rychle. Jeví se to jak v konstrukcích modelů a ve výkonech ve všech hlavních kategoriích, tak v různých účelných pomůckách a doplňcích, které si liberečtí modeláři sami zhotovují k usnadnění práce.
Jednou z pomůcek je naviják na řídicí dráty U-modelů, kombinovaný s nářadovou skříňkou, který zhotovil a užívá liberecký „akrobat" Frant. Podaný.

Sovětští modeláři nastupují na start celostátního přeboru rádiem řízených modelů. Zpředu: Vasilčenko, Šajchudinov, Valičkovskij, Lomanovič, Boranin a Malik.

SNÍMKY:

Dosaaf, Flugmodellbau, Model Airplane News, Smola, Šaffek.

Frant. Svatoň jistě znají zejména naši starší čtenáři jako průkopníka tryskových U-modelů. Postavil také se soudruhy Buškem a Dvořákem z Prahy řadu velkých předváděcích maket. Teď se věnuje spíše lodím; snímek ho zachytil po startu člunu s tryskovým motorem.

Tohle se často stane při závodě teamů. Na snímku z Jihlavy vidíte pomocníka, jak se snaží přitáhnout si vojenským opaskem („výbržunkem") model, který pilot „posadil" příliš daleko od kruhu

Pozoruhodná upoutaná maketa německého modeláře H. Lösera z Kielu. Jde o známé dopravní letadlo Lockheed Super Constellation, s nímž létá do ČSR společnost Air India. Model má všechny čtyři motory funkční.

Nový sovětský sériový motor Kometa MD-5 o obsahu 5 cm³ se žhavicí svíčkou.