

Letecký modelář



9

ZÁŘÍ 1952
ROČNÍK III
CENA 4 Kčs



Celostátní soutěž ukázala nové perspektivy v modelářství

(Odkaz reportáže v tomto čísle)

Obsah



Pionieri nastupují • Nastupujeme do nového škol. roku • Celostátní modelář. soutěž 1952 • Motorový model »IVA-09« • Celostátna súťaž očima modelára • »BRČ-45«, model na gumový pohon • Světová a mezinárodní modelář. rekordy • Pomáháme si • Velká cena města Plzně • Okolo Husičkova rekordu

Pionieri nastupují



Walter Záhorák, Učitelský pláteník palác, Bratislava.

Február roku 1948 nám dal pevný podklad k založeniu novej mládežníckej organizácie vedenej CSM, organizácie Pionierov, v ktorej je mládež vychovávaná v duchu socialismu.

Burzóziou vedené mládežnícke organizácie, z ktorých najrozširenejší bol skauting, usilovaly sa odviesť pozornosť detí i dospelých od skutočného sveta, v ktorom panoval hľad, nezamestnanosť a bieda. Aké ciele sledovala burzózia týmto spôsobom výchovy? Chcela predovšetkým odviesť pozornosť fudi a najmä mládež od triedneho boja, urobiť z mladých fudi robotov, ktorí by boli schopní riadiť sa bez rozmýšľania záujmami vládnucnej triedy.

Práca s modelmi nie je veľmi ľahká.



Mládež, rúčiacia po dobrodružstvách bola lásaná ľahkým životom v lesoch, táborkami a hrami na indiánov, o ktorých sa často nedovedza viac, ako že tito skalpovali belochov. Mladí Judia boli ohľopovaní, ich sebaevdomie stále klesalo a z mnohých odchopancov skautingu sa stali vyznávaci západnej „kultúry“.

I v leteckej si držal skauting niekedy svoje miesto. Hľad u predovšetkým o zástupcov trv., „zlatej mládeže“, ktorí majúc dosť peniaží, nemuseli sa plazit v krovinach a učiť sa viazat rôzne uzly, ale možli sa venovať svojim osobným záľubám.

Na tomto zaklade bolo vytvorené i letecko-modelárske krúžky pre junákov, v ktorých sa scházali synkovia a dcérky bohatých otcov, ktorí boli ochotní kúpiť svojim ratolestiam material pre stavbu modelov, pripadne už hotový model. Chudobná proletárska mládež mohla o takomto časťi iba snívať, alebo čítať v rôznych literárnych brázkach, zaoberajúcich sa technickými výmyslami a nesmyslami.

Nedávno mi príšla do ruky kniha: „Skutri letnej drážďan“, ktorá bola roku 1938 darovaná Ríadsťefstvom reálneho gymnázia Žiakov s dobrým prospechom. Záujem o techniku je v tejto knihe podporovaný vynálezcom lietadla, štartujúceho z kofají, ktoré si chlapci postavili v krúžku.

Aby bola kniha pútavšia, pridali jej autori dvoch špiónov, učiňujúcich sa ziskáf plány lietadiel. Nakoniec dobročinnosť medze nepoznáva, darujú hrdinovia knihy v poslednej kapitole svojmu kamarátovi z vidiaka, chudobnému pastierovi Jankovi, staré lyže, čím navyše získavajú jeho priateľstvo.

Dnes už nemáme podobné knihy, ktoré v rámci bratania píšu o československom národe ako výsvedčený brak. Ne-

máme tiež najkrajšie plachtárske strediviská, v ktorom žiadajú od dcérky banika Krá 5.000 — za víkend ako niekedy.

Toto všetko patrí minulosti, no, nesmie viak na to nikdy zabudnúť.

Z nášho pláteníkovo hnutia, ktoré sa zo dňa na deň stále viac uprevňuje, nastúňa nové ľahké bušiacich letovcov, budovateľov a obrancov našej vlasti. Srdcia tejto novej mládeže sú preplňené kňažej robotníckej trídie, ktorá jediná nám dala možnosť venovať sa tomuto krásnemu sporu. A že nám túto možnosť nazajú dňa, o tom svedčí vzrastajúci počet novozaložených letecko-modelárskych kružkov v pláteníkových domoch, na škôlkach, v závodoch a ľadomotach rolnických družstiev.

Mnoho týchto kružkov dosahuje pekných výsledkov, zúčastňujú sa na súťažiach a najlepší členovia sú vysielaní do inštruktorských a plachtárskych kurzov.

Najviac pionierov, ktorých vzorom je sovietska Leninova plátenícka organizácia, nastupujú, rastú a s nimi rastieme i Ty i ja, my všetci, celá naša robotnícka trička, ktorá opredia o baštu mieru, veľký Sovietsky svet, ubráni mier našim deťom.

Inštruktor starostivo sleduje prácu mladých modelárov.



XV. OLIMPÍADA A NAŠE MODELÁRSTVÍ

Mnoho členovia je nad tímto nápisom južiť pozastaviť. Čeli a slyšeli tiež o olympijských kráčach v posledných týždňoch nesternieradite a na rôznych miestach, ale v Leteckom modeláriji — ne, tu nečekali. A dokonc ještě vo spojení s našim modeláreštvom? To je divné!

Divné to snad je, ale za poslúahlou to stať! Uspieky nášich reprezentantov na XV. Olympijských hrách v Helsinkoch nám totiž sleduje výraz v tlenorýchote, nemôže nevidieť, jak kráči naše idole idole včera a včera sport milionovou kroky kupredná, kde každým rokom nové a nové svetové úspechy, jak môže vo meste podať národní rekordy. V modeláreštvu napok posúvajeme určitou stagnaci. Z tohto našeného miléme vymusiť ju ešte ľahšie, neboť zásihanou náškolka speciálna dosahujeme výsledkov plne uspokojujúcich. Ale co však modely? Hŕstka starých rekordov zásihaných normalnými modely lety v tlenorme s dátou 1946, 47, 48, 49 a 50. Pries 80 okénok v tabuľce čs. národných rekordov sa je pôzdrovom. Co modely hydroplánu, samohŕdla s gumovým a mechanickým pohonom, speciálni modely, upomnenie samohŕdla a speciálni modely, radom súšne modely a ďalšie? Vím, že tých vznikdej prázdných okénok v tabuľke sú hned tak hryz bez zápisu, ani nejaká tu dališia rekordová by sa južiť mohla pripojiť. Každý slobomník výkon je lepší než príznačné občenské. Vždyť slávny výkon bude ešte jen pobídkou k jeho prekondici. V tomto nám môhou byť priblížením svedčí modelári. Uvediem na príklad svetový tráťový rekord modelu s gumovým pohonom z roku 1932, ktorý bol 0,332 km. Nebo časový rekord modelu s gumovým pohonom z roku 1924 — 13,6 sec. A dnes? Sovetí modelári drží všetkino absolútne a mezinárodných rekordov. Nám československým modelárom ich diaľ zátopkovskou vlastnosť. Vlastnosť, s ktorým lac pôkonať všetky priečky a daňovať všetci zádanlivu nemožnosť. Až je zložidne, pak teprve budeme mať i v modeláreštvu spíniť kreslo „Za maserovosť, za rekordy“.

-rub-



Nastupujeme

DO NOVÉHO ŠKOLNÍHO ROKU

Prázdniny končí a dveře našich škol se znovu otevřejí, aby přijaly zpět své rozesmáté žáky, vonící ještě sluncem, vodou a vzduchem rekreačních středisek. Otvírají se, aby po prvé přijaly ty nové, nejmenší žáky první třídy, srdečně vitané pionýry, učiteli a všem starším žákům. Otvírají se k nové radostné práci.

Ve Francii, v Itálii a v jiných západních zemích také brzy půjdou děti do školy. Jejich nástup do nového školního roku není však nikdy tak velkou událostí, jako je tomu u nás. Děti francouzských, italských, jugoslávských a jiných pracujících přicházejí mnohdy do studených, nejen učebními pomůckami, ale i nejnuttnejším zařízením žpatně vybavených tříd. Učební místnosti jsou mnohdy přeplněny, zatím co často v této budově jsou přepychově zařízené třídy, v nichž se učí pář dětí amerických mocipánů. Jak jiná je dílka našemu novému řádu, který odstraňuje všechny nerovnosti, naše škola!

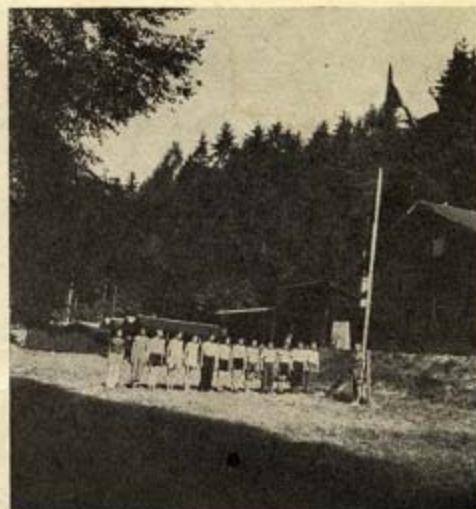
Letošní rok bude opět znamenat velký pokrok v našem školství jak po stránce vybavení učebními pomůckami a ostatními potřebami, tak po stránce výchovné a vyučovací. Bude posledním rokem první pětiletky, tedy rokem vrcholného pracovního úsilí. Celá práce na školách bude sledovat jeden cíl: vytvoření radostné, vlastenecké, bojovné, socialistické školy.

Naše škola musí být radostná. Už proto radostná, že je školou řecké země, v níž je jediným pásem pracující lid. Musí však být radostná i proto, že je z ní odstraněno všechno, čeho se žáci báli ve staré škole, co jiná školní prostředí činilo neradostným, co jiná mnohdy dokonce měnilo klázeň v nutné zlo.

Naše škola nesní žáky zatěžovat různými zbytečnými vědomostmi, jichž by většina z nich vůbec nepoužila ve svém budoucím životě. Musí jím dát základní vědomosti — to však neznamená, že to budou vědomosti omezené, povrchní, nepostačující. Musí je naučit všem, co potřebuje znát plně plazný občan našeho státu. Nesní být onou starou školou, kde se každý vynucovala tresty a křikem učitele. Musí docílit uvědomělé kázny, vyplývající z přesvědčení žáků, že jedině ukázněný může dát vše, co od nich bude vyžadovat jejich budoucí práce.

Naše škola musí vychovávat žáky k uvědomělému vlasteneckví. Musí v nich dát vyrůst silné, členorodé lásce k naší přetrvávající se zemi, lásce k dělnické třídě, ke KSC, k soudruhovi Gottwaldovi. Musí v nich vypěstovat hubokou lásku k Sovětskému svazu a lidové demokratické zemi, neboť z této lásky bude pak pramenit jejich nezdolná vira v pokrok a odhodlání bojovat za ní proti všem silám, které by mu chtěly zabránit, které by chtěly brzdit vývoj vpřed a ohrožovat to, čeho již v socialistickém tábore světa bylo vyrobzeno. Musí vést žáky k hubokému poznání a pochopení našich dějin, k pochopení významu a velikosti dila, které dnes roste pod rukama našich pracujících. Z tohoto poznání pak bude pramenit socialistické vlasteneckví a cit národní hrdosti, který musí být vlastní věm občánkům našeho státu.

Významným činitelem v naší denní škole je výchova k odhodlání a schopnosti bránit všechno to, čeho již bylo vyrobysto v naší zemi a co by chtěly čínské ruce imperialistických všechny žhářů ohrozit. Je to branná výchova, která bude v budoucnu ještě lépe plnit své úkoly, která již nebude jen záležitostí učitelů tělesné výchovy nebo několika jiných jednotlivců na škole, ale záležitostí všech. Bude nadále pomáhat upřevnovávat na našich školách klázeň, probouzet smysl odpovědnosti, prohlubovat vřelý vztah k naší armádě.



Záběr z kurzu pro modelářské instruktory z řad učitelů středních škol, jichž několik uspořádal Doslet během letošních prázdnin v letním výcvikovém středisku na Sázavě.

V mnoha západních zemích je rovněž „branná výchova“. Je to fašistická výchova, kterou jsme u nás již jednou dobře poznali na Hitlerově mládeži. Jejím cílem naprostě není vychovat uvědomělý, hrdej a statečně obránci vlasti, jako je tomu u nás. Dává dětem do rukou nože a dýky, aby z nich vytvoříla poslušné loutky, hrdlořezy, ochotné nu plnit svých pánd u nejšpinavějším vraždám, k nejukrutnějšemu prolévání krve.

Naše branná výchova má za úkol vychovat zdarné, statečné chlapce a dívčata, připravené odrazit a rozdrat každého útočníka. V letošním školním roce bude ještě o mnoho prohloubená a dá záklum našich škol možnost rozšířit své poznatky a neustále zvyšovat svoji vyspělost v zájmových branárných oddilech.

Pionýrská organizace ČSM a ostatní složky našeho veřejného života budou i nadále významným činitelem ve všeestranné výchově naší mládeže. Náš Dobrovolný svaz lidového letectví a jeho jednotlivé odbory mají v branné výchově zvláště významnou úlohu. A naše modelářské kroužky, které jsou vlastně prvním stupněm k letectví, musí se i v branné výchově podílet na kládení základů vysokého uvědomění a zdatnosti, z nichž pak poroste schopnost statečné obrany vlasti. Musí již plně skoncovat se samodělčností, která byla vlastní dřívějším modelářskému sportu, a musí cílevědomě pracovat jak na vytváření nových, stálé rychlejší a výši letajících modelů, tak na výchově nových, stálé pevnějších a rychlejších krokem, k stálé větším a významnějším úspěchům, k stálé výšším a výšším, celé naší zemi prospěšnějším cílům krázejících lidí. Tak bude významným pomocníkem naší nové školy, významným účasníkem našeho mírového budování.

Proto — dejme se s pinou silou, s celým svým nadšením do nové školní i mimoskolní práce, dokážme, že si dovedeme věsit všechno toho, co vytvářejí naši pracující. Dokážme, že si zasloužíme žít ve velké době pětiletek a staveb socialismu, ve své krásné a stálé řečasnější zemi!

Mirka Heřmanová

Oslavy čs. letectva v září — manifestace obranyschopnosti naší vlasti!

Celostátní modelářská soutěž 1952



Dělnická třída vkládá do rukou našich nejlepších pracovníků letecku jako odměnu za jejich přihlásnou práci. Toto letecku je pak zárukou, že bude upraveno lidovým leteckým, leteckým lidem, který po práci, uče se ze vzoru slavných stalinovských sokolů, létá, provozuje sport a v případě nutnosti bude terčem hradobou imperialistickým verfencům. Premiér stupněm lidového letecku je modelářství, které, mimořád propracované, vychovává budoucí letecké pracovníky, všechno jím láska k letecku, k jeho úkolem, ve dnech pohody i nebezpečí; připravuje pro letecké mladé kádry, které budou stát na dobré odborné i ideologické výživě.

Dělnická třída, strana i všidla vědě o modelářích, znají jejich úkoly, jejich práci a podporují modelářství tak, jak tomu dosud nikdy netylo.

Napsal Antonín ZRNA, předseda modelářského odboru ÚV Dosletu

Celostátní soutěž modelářů Dosletu 1952, konaná ve dnech 1.—3. srpna ve Zruči, byla přehlídkou jejich práce, ale také byla ohrazem té pozornosti, která je modelářstvu věnována. CMS učkal, že díky této pozornosti a z ní plynoucímu zabezpečení není již modelářství samoučelnou záhavou omezeného počtu lidí, nýbrž že je masovou záležitostí mladých budoucích.

Celostátní soutěž skončila a je nutno přistoupit k jejímu zhodnocení, uvedomit si klady, ale hlavně chybky a z nich vyvodit závěry pro zdar další přehlídky práce — CMS 1953.

V prvé řadě je třeba si všimnout, jak reagovala veřejnost v okolí místa, kde byla soutěž pořádána. Pres velmi omezenou propagaci (a to byla velká chyba pořadatelů, i když omlouvání nemožnosti zajistit dokonalou bezpečnost létání) — jak s plnou významí se ujalo občanstvo úkoly hostiné, o čemž svědčí nejen projekty zástupců Národních výborů, ale skutečnost, že MNV ve Zbraslavicích vyslal do Prahy svého zástupce, aby převzal k spinění týkoly, které spisly příslušely pořadateli.

Základní organizace Dosletu při n. p. Sázavě byly pověřeny provedením soutěže. Na poměrně malou organizaci jistě velký a odpovědný úkol. A jak tato organizace úkol splnila? — Způsobem, primo řeknu, dosud neobyvyklým! Utkázalo se, že tak má vypadat organizace letecky v duchu novém, daném organizačním rámem Dosletu a plněním lidmi opravidu uvědomělými. Nebylo stoprocentně respektivnictví a nadřazenosti. Každý z nich, chápaje svůj úkol s plnou odpovědností, jej splnil na sto procent. Nebylo rozdílu mezi modeláři, parazutisty atd., každý z nich ochotně, rychle a

iniciativně pracoval mnohdy za podminek některak pohodlných. Vám, soudružky a soudruži z Dosletu Sázava a Zbraslavice, patří dík za vaši práci, kterou jste provedli v tom duchu, jaký chceme mít v lidovém letectví. Vaše práce budí příkladem k následování tenté organizací, kde to mnohým myslí po staru!

Závadou v přípravách na CMS 52 byl chaos a patrná uspěchanost s podániem přihlášek. Způsob přihlášování postupujících do CMS byl znám již od ledna, termín k podání třeba změněný, (nikoli všimou MO ÚV Dosletu), byl včas a vicekráte krajem oznamenán, proto tedy na poslední chvíli, v převážné většině po termínu a ještě spätě posílat nepřehledné seznámny postupujících, napsané také docela v telegramu, patřičně stručném! Soudruži modelářští referenti, příliš jistě bude tote včas a správně, nejlépe po krajské soutěži vytištěno! Tim se uvarujeme zklamání soudruž, kteří se několikrát v roce vzdali soutěži mimo soutěž. Měli byt zajistitě správně a přesně organizace soutěže od technické otázky až k ubytování a stravování, musí být přesný stav příchozích znám pořadateli nejméně deset dní před zahájením.

Všeobecně bylo patrně ukázněně chování modelářů zejména v družstvech. Je jasné, že tuto organizaci se vžívá, a také že mezi modeláři vám jiný vadí. Sluší vyzdvihnuti zejména družstvo kraje Hradec Králové, jehož svým chováním dalo příklad všem ostatním, která je následovala.

Dobré počasí a dobrá úroveň modelů umožnily ustavit nebo překonat 6 národních rekordů; v kategorii vodních modelů 2 ×,

v trvání doby letu a $1 \times$ ve výšce. V kategorii samokřídel na čas, výšku i vzdálenost. Toto jsou radostné výsledky práce!

Po stránce technické výslednosti modelů přinesla soutěž mnoho nového a dobrého.

Je to v prvé řadě úplný úspěch kategorie větronů, kde díky omezení rozměru modelů vzniklo mnoho nových a úspěšných konstrukcí, že je mimo diskusi, byly-li či nebyly správný zášetí MO UV Dosluhu do důležité rozdílnosti modelů, z nichž prevázaná většina publikovala na úspěšném Kánečku a Orliku, ke škodě malých větronů, stavěných většinou juniory v kurzech.

Tři rekordy samokřídel ukazují na dobrou práci modelářů hlavně na Slovensku, kde zejména Zvolenští ukazují svědomitý cílevědomý vývoj, nesetrávající na kopirování osvědčených vzorů.

Modeły na gumu jsou proti minulým letařům na výstupu. Trvale početně obsazují každou soutěž, tedy i CMS a ukazují, že s naší gumou lze letat dobré a úspěšně přes všechno hamoně téch, kteří kříží na západ.

Tři vodní modely (všechny z Prahy) ukazují, že této většině a zajímavé kategorii není věnována dostatečná pozornost. Ovšem víme, že v Chebu jsou vodní modely rozšířeny a jsou s nimi dobré zkoušnosti. Neviděli jsme však souhru mezi námi. Napište nám tedy o svých zkušenostech. Jistě budou pobídka ostatním.

Tři možná čtyři rekordy v kategorii vodních jsou teprve začátkem výkonů. Jistě budou brzy následovat další, nyní již překonávání.

Vcelku slabé obsazení kategorie motorových modelů se spalovacími motory ukázalo, že bude třeba více se věnovat vývoji prototypů motorů a zavedení do série těch nejlepších vyplnit mezery, která se začínají projevovat. Malý počet soutěžících a průměrný výkon potvrzují toto slovo.

Nutno však se zmínit o krásných regulérních startech juniorů, hlavně ze Slovenska. Bude nutno vyfilit těž odíkou „mazaných“ tributových startů ze spendliků na kořidlech a pod. Toto je úkol sportovního odboru, který se tím již zabývá.

Všeobecným krokem zpět byla kategorie E — speciální modely. Nebylo zde vidět mnoho nového, spíše, zdá se, čistá stránka nepostavených rekordů ukolébala některé modeláře do pohodlného klidu s vědomím postavení výkonu bez námahy. Rozhodně na celostátní soutěž nepatří staré omáče helikoptery, na kterých už dlouho něni vidět žádoucí o pokrov. To by byla cesta za úspěchem sice pohodlná, vždycky však cesta zpět. A to si tato kategorie, skýtající tolik možností modelářskému konstruktérovi, nezaslouží, tím méně v soutěži formátu CMS. Těším se, že příští modeláři svoji reputaci opraví.

Kategorie D — upoutané modely ukázala vyrovnané výkony na úrovni světové třídy, i když z 55 přihlášených modelářů odstartovalo jen 27, tedy polovina. Proti loňskému roku byl zřejmý pokrok v rychlosti zejména u tryskových modelů, avšak byla také patrná průvleč v této kategorii menší úrovně technické pohotovosti. Neptizní osudu nebyl vybojovaný soubor našich „es“ o nový světový rychlostní rekord. Model a. Svatopluk z Prahy téměř před soutěží havaroval a model s. Husičky letál pod úrovní jeho vlastního rekordního výkonu.

Připomínáme si některá čísla o soutěži. Přihlášeno bylo celkem 387 modelů, které splnily limity k postupu do CMS. K soutěži se dostavilo 327 modelářů, z toho 123 juniorů a 204 seniorů. Soutěž dokončilo 98 juniorů a 182 seniorů.

Tato čísla překvapila i pořádající, neboť limity byly většinou zvýšeny proti loňsku, s výjimkou kategorie A1, která byla vzhledem k omezení rozměru zdánlivě omezena. Ze počtu soutěžících nebyl letos menší, to svědčí o dobré průměrné technické úrovni modelářů, kteří „předbehl“ vývoj. Konstatování radostné a potěšující! Svědčí to opět na dobré vývojové poměry pro modelářství, které u nás nikdy nebyly.



Záběr z jednoho startovního bezmotorových modelů.

Rozdělení obsazení kategorií:

Kategorie		Junior	Senior
A	1	84	96
	2	10	30
B	1	21	39
	3	0	3
C	1	9	26
D	1	11	20
	c	0	5
	d	2	13
E	3	0	1
		4	10

Záběr ze startu vodních modelů s gumovým motorem.





Sportovní výsledky:

Kategorie A1 juniori:

	Průměr tří letů
1. Tima A., Bratislava	247,7 vteř.
2. Fliegel Lad., TOS Kouřim	193,4 ..
3. Sasik, Zvolen	173,3 ..
4. Hradický M., Spiš, Nová Ves	154,33 ..
5. Menc Evž., Hořice	144,23 ..

67 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie A1 senioři:

1. Štěpán Zd., Hradec Králové	199,66 vteř.
2. Zedníček S., Vysoké Mýto	194,3 ..
3. Tichý J., Zvolen	190,1 ..
4. Haburz Zd., Rakovník	179,9 ..
5. Zeman V., Brno	170,96 ..

103 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie A2 juniori:

1. Hradický M., Spiš, Nová Ves	63,5 vteř.
2. Havrlant O., Ostrava	54,53 ..
3. Pech Zd., Kladno	47,9 ..
4. Šárka V., Ostrava	43,33 ..
5. Knor J., Martin	33,1 ..

8 modelářů dokončilo soutěž.



Kategorie A2 senioři:

1. Kratina F., Kladno	178,9 vteř.
2. Mesářík J., Zvolen	168,3 ..
3. Křeček J., Kladno	103,5 ..
4. Planočka J., Zvolen	102,33 ..
5. Hájek V., Praha	72,4 ..

24 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie B1 juniori:

1. Plichta J., Brno	117,90 vteř.
2. Dvořák M., Kroměříž	105,20 ..
3. Janda B., Ostrava	82,80 ..
4. Korenný J., Kladno	40,20 ..
5. Šrámek T., Trenčín	38,33 ..

7 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie B1 senioři:

1. Čížek R., Kladno	212,30 vteř.
2. Reš E., TOS Kouřim	208,00 ..
3. Hamona Z., Kladno	186,16 ..
4. Vartecký J., Praha	169,00 ..
5. Domas L., Ostrava	160,50 ..

32 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie B3 junioři:

1. Popelář Vl., Suchdol	82,3 vteř.
2. Šaffek O., Praha	50,96 ..
3. Vartecký J., Praha	45,66 ..

Startovali pouze 3 soutěžící.

Kategorie C1 juniori:

1. Kotrba K., Liberec	62,6 vteř.
2. Ševčík L., Liberec	58,6 ..
3. Sichánek B., Gotwaldov	51,3 ..
4. Šlechta P., Jihlava	43,1 ..
5. Vobořil P., Hradec Králové	40,3 ..
6. Krušný F., Bán, Bystrica	34,87 ..

6 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie C1 senioři:

1. Tengler J., Žďár n. Sáz.	167,8 vteř.
2. Dvořák F., Kladno	119,9 ..
3. Šuster M., Žďár n. Sáz.	93,9 ..
4. Černý J., Č. Budějovice	81,66 ..
5. Jiřoušek, Spišská N. Ves	80,00 ..

17 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie E juniori:

1. Havrlant, Nový Jičín	34,74 vteř.
2. Štormer B., Č. Budějovice	33,93 ..
3. Schuh J., Č. Budějovice	30,06 ..
4. Štíndl V., Nový Jičín	23,12 ..
5. Velišek M., Č. Budějovice	22,36 ..
6. Křivá J., Nový Jičín	13,73 ..

6 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie E senioři:

1. Sítář Juraj, Bratislava	77,06 vteř.
2. Hájek V., Praha	51,13 ..
3. Prášek Václav, Nový Jičín	47,53 ..
4. Ehrlich Pavel, Č. Budějovice	45,36 ..
5. Havrlant Zd., Praha	39,66 ..

8 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie D1a juniori:

1. Vecka A., Praha	128,6 km/hod.
2. Chmelář P., Praha	120,0 ..
3. Žežulká Zd., Mělník	78,2 ..

Startovali pouze 3 soutěžící.

Kategorie D1a senioři:

1. Husička Zd., TOS Kouřim	164,4 km/hod.
2. Koci J., Brno	140,7 ..
3. Zatočil M., Brno	140,7 ..
4. Bajder J., Praha	139,7 ..
5. Gürther J., Praha	127,7 ..

13 modelářů dokončilo soutěž.

Kategorie D1c junioři:

1. Gürther J., Praha	209,3 km/hod.
2. Husička Z., Brno	163,2 ..

3. Ing. Náprstník E., Praha	154,5 km/hod.
4. Spinar M., Brno	128,6 "
Startoval pouze 4 soutěžci.	

Kategorie D1d junioři:

1. Vystřil Jiří, Brno	119,5 km/hod.
Jediný v kategorii, startoval spolu se seniory.	

Kategorie D1d senioři:

1. Sladký Josef, Brno	236,9 km/hod.
2. Husička Z., TOS Brno	227,8 "
3. Götz K., Brno	220,9 "
4. Paur St., Zdice	185,6 "
5. Mostýn Fr., Gottwaldov	125,5 "

5 soutěžících dokončilo soutěž.

Kategorie D3c posice I senior, který nebyl do soutěže klasifikován
1. Scheiner J., Zdice 63,6 km/hod.

Díky výborné fungující tiskové službě bylo možno výsledky ještě před zákončením soutěže uveřejnit.

Kladelem letecké soutěže byla právě tato tisková služba, kterou s různou starostí zájemci vedli soudruzi ze ZO Dosletu Sázavám. Učastníkům se tak dostaly do rukou všechny zprávy o organizaci a pokyny všeho druhu. Vedle toho tento časopis — „Letecký modelář ve Zrcadle“ 52. krátký „Dosleťáček“, se stal velmi populární, čtenou, a co hlavní, také příspěvky oplývající tribunou soutěžících.

Večery byly věnovány hodnocení uplynulého dne samotnými modeláři v poctivé snaze, aby příští den byl lepší první a také i CMS 1953. Tyto schůzky a hlavně schůzky vedení soutěže s vedoucími modeláři přinesly mnoho dobrého a pomohou dalšímu rozvoji modelářství.

Zejména u příležitosti CMS provedená pracovní schůze zástupců modelářů ze všech krajů byla úspěšná. Byla zde řešena otázka ideové propagace práce v modelářských kroužcích a otázka intenzivního zapojení instruktörů vychovávaných v Učebních modelářských školách do organizace modelářství v krajích. A také byly prodiskutovány úkoly modelářů při zajištění programu ve dnech letecké výstavy. Z této schůze vyplynulo toto usnesení:

1. Zaměříme se všemi silami na výchovu modelářů po straně politické, odborné a lidové tak, aby modeláři po vzoru modelářů DOSAVu byli na správné výši, plně akor byt přeměněni stupněm lidového letectva.

2. Věnujeme zvýšenou pozornost instruktörům vyučovaným v UMS v Liberci, aby tito byli opravdu iniciátory modelářství v našem obvodu a také budeme provádět nábor nových instruktörů, hlavně z řad ČSM v základních organizacích tak, aby se tito stali dokonalou zárukou o plném úkolu modelářského rozvoje.

3. Materiál pro výrobu, vedený do našich rukou, využijeme jen k výcviku nových modelářských kádrů. Právom dospoušťujeme zavést statistického říditele o plně modelářských školách a spotřebě materiálu.



4. Zástupci krajského shromáždění na pracovní schůzce se postarájí, aby učestníci modelářů na dnech čs. leteckého bylo co nejhezčí a nejdokonalejší.

Za přinášení tohoto usnesení zodpovídají přítomní zástupci krajského shromáždění.

V tomto duchu probíhala pracovní schůze zástupců a tento duch se nesl celou soutěží. — Duch nového socialistického modelářství!

Soudruzi z Hradce Králové v časopise vyzvali ostatní k vznětu plného úkolu soutěžících a také oni vyzvali ostatní před odchodem, aby zaslali své připomínky k soutěži, jejichž zpracování bude základem k vytvoření soutěžních podmínek pro CMS 53.

Na příkladu hradeckého je vidět, jak byl plně své úkoly kulturně-propagativní odbor. Rovněž tak je možno mluvit o soudruzích z Bratislav.

„Užilujeme o novém, lepším, upravené socialistického člověka. Člověka, který se nebojí úkolu, nebezpečí a nedá se odstradit odtízení, a který je prodchnut lákou k republice, lásku k jejímu lidu. Vy mladí modeláři, vy musíte již být těmi novými lidmi, socialistickými lidmi, tak jak vás potřebuje naše vlast v budoucnosti i v případě nebezpečí.“

Tak to fekli předseda Dosletu soudružstva poslanec gen. Josef Ejem při zahájení Celostátní modelářské soutěže a také připomněl při zákončení. A tak to také připomnali ostatní oficiální zástupci organizací a lidové správy, jichž velký počet svědčí o chápání důležitosti modelářství u nás.

Ano, modelářství si musí zasloužit té pozornosti a důvěry, kterou mu dělnická třída, strana a vláda dávají. Musí vychovávat pro letectví soudružstva ideově a odborně na výši a republice zdatné a dobré občany.

Příští soutěž nechť je přehlídkou také této práce, která letos již byla začata.



POMOC ROH V BRANNÉ VÝCHOVĚ

Naše největší masová organizace ROH zvýšila v poslední době velmi svoji péči o brannou přípravu našich pracujících. Funkcionáři ROH provedli na 60 procentech všech našich závodů propagaci o branné výchově a ziskali k jejímu provozu jak vedení závodu, tak i ostatní zaměstnance. Do propagace branné výchovy jsou zapojeny závodní časopisy, rozhlasové a závodní klubky. Ke Dni čs. armády se zasloužilo Revoluční odborové hnutí o rozmachu hnutí závazků na počest tohoto svátku naší lidové armády. Naši pracující je uzavírají s vědomím, že jejich budovatelská práce je jedním z hlavních činitelů při budování silné obrany naší vlasti.

Motorový model »IVA-09«

s laminárním profilem křídla

Po stavbě několika laminárních větroňů a gumáků jsem přikročil ke konstrukci motorového modelu s laminárními profilem. Z počátku to byl jen starý motorák, který dostal nové křídlo a výškovku. Sloužil jen k ověření vlastnosti lam. profilů při větších úhlech náběhu, případně při přetažení. Pokusy ukázaly, že nebezpečí odštěstí proudnic u lam. profilů je větší než u profilů turbulentních. Při zvýšení rychlosti mot. letu je však možné dosáhnout naprostě stabilního motorového letu.

Po těchto pokusech jsem přikročil ke konstrukci lamín. motoráku. Ke zvýšení rychlosti bylo třeba odstranit krk, zvýšit rozpětí a snížit hlbokou, až jsem dostal něco, nad čím ostatní modeláři kroutili hlavou a mavalí bezmedejně rukama. Nakonec to píce jen létalo, a dokonce sluhně.

Trup je skopepina. V ose trupu je příhradový skřín z nosníků 3×4 . Na ní jsou nalepeny přepážky z překlívky 0,8 vylečené a toto celé je potaženo dýhou 0,4. Na důležitých místech trupu je model potažen překlívou 0,8. Tento konstrukci dostaneme lehký, pevný celek, který i po stránce vzhledově docela vyhovuje. Motor je umístěn invertně a opatřen pneumatickým casovcem.

Křídlo jsou dvoudílná, samonosná, uchycena pružně na trupu pomocí překlívkových jazýčk. Náběžná hrana je z nosníku 3×3 . Oba hlavní nosníky jsou skříňové 2×4 , vždy po dvou nad sebou. Odtoková hrana je z nosníku 2×8 .

Výškovka je k trupu připevněna pomocí

dvojí pružných dřevěných háčků. Je noční konstrukce. Náběžná hrana 2×4 , hlavní nosník 2×6 , odtoková hrana 2×6 .

Úhel náběhu křídla je $+7^\circ$, výškovka 0° . Důležité je naprostě přesné propracování nosné plochy. Vyhybejme se všem zbytněním vzpěrám a pokud možno též uchycení křídla pomocí gumových pásk zvěrokružů.

Výkon modelu, ačkoliv není stavěn jako model soutěžní, jsou dobré. Časy dosazeny do 20 vteř. motorového letu se pohybují kolem 180 vteř. Použitím sklápací vrtule a zatahovacího podvozku se výkon zvýší až o 20% . Nevýhodou je poměrně velké rozpětí a velká citlivost nosné plochy i na nejmenší trhliny.

Na prototypu působil znacné potíže přechod z motorového do klouzavého letu. Proto bylo u dalších typů použito zařízení, které model asi 1 vteř. před zastavením motoru uvede do vodorovné polohy. Sestává z klapky, která je vzpěřinou držena v neutrální poloze. Casovač při uzavření motoru vychytí klapku a model přejde do klouzavého letu.

Modely s lam. profily jsou zajímavou kapitolou leteckého modelářství, u nás buď dosud zanedbanou, hlavně pro nedostatek osvědčených laminárních profilů.

Modeláři, kteří s témoto profily pracují, nechávají si své zkušenosnosti většinou pro sebe, což rozhodně neurychlí vývoj této kategorie.

A. Eberle, Vyšší prům. škola strojnická, Olomouc.

Celoštátna súťaž

So stránky technickej zaznamenala tohoročná Celoštátna súťaž veľký pokrok. Predovšetkým množstvo konštrukcie ustúpilo menším rozmerom a vtipnejším riešeniam. Preciznosť stavby a domáci materiál boli dvoma rozhodujúcimi činiteľmi, ktoré viedly zaujímavejšie krúžky a videli sme, že bol dosiahnutý kompromis, ktorého výsledky sú zadaneňné. Predovšetkým klasická trieda, modely počítané s gumovým svízkom, zaznamenali pri použití domácej gumy značný vzostup. I keď na prvých miestach je ešte zahraničná guma, domáci materiál je už tesne za ním, a to je rozhodujúce.

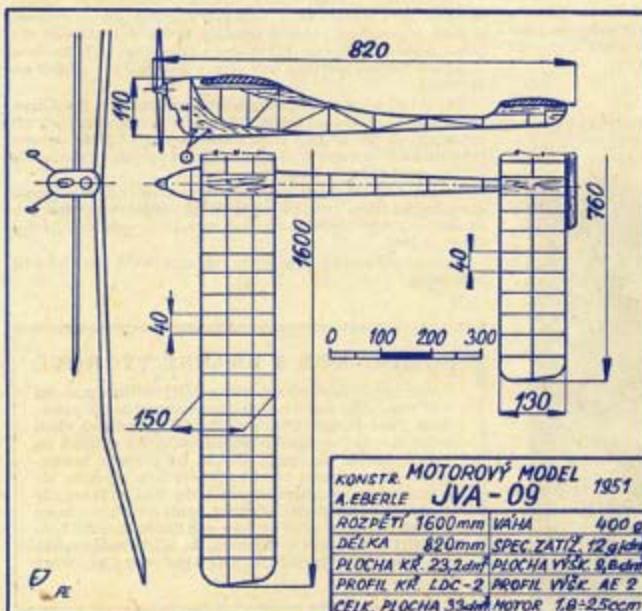
Charakteristický je návrat modelárov k jednoduchým trupom, trupom často vzlátkovým. Vrtidlá sa používalo vo väčšine sklapacích a to isté sa dá povedať i o podvozoch. Jednaliestné vrtule ustúpili do pozadia. Na prvých miestach v tejto kategórii figurujú opäť známi súťažiaci súdr. R. Čížek, E. Res a Vartecký, ktorí príšiel s pružnejším stavebným systémom, použitým v nosnej plochy. Nosná plocha je pevnnejšia v kružení, čo si však vyžaduje hodne modelárskej rutiny.

Kategória vodních modelov je stále ešte slabá. Je preto potrebné, aby bola v tomto smere učinená náprava už samotnými propoziciami a i v LMS, aby inštruktori už tuná dostali aspon tú najzákladnejšiu prípravu pre stavbu týchto modelov. Starty modelov s vody nemajú tiež ešte patričnú úroveň.

Modely počítané benzínovými motorčekmi nepriniesli nic nového. Veľmi sa rozšíril start modelov z troch bodov na chvoste. Je to spôsobené ideálnym štartom (za vetra), menšou váhou a lepkím aerodynamickým prevedením. Tieto štarty, ktoré boli veľmi pekne prevedené, umožňuje vysokú kvalitu našich motorčekov. Konceptua modelov bola však zastarala, podvozky mohutné a pevné, nijaké obmedzovače chodu motorčeka, nijaká automatica. Modely s vysokým baldachýnom ponad motor, odporučované v zahraničných časopisoch, ustúpili úplne do pozadia.

Speciálne modely zaznamenaly značný pokrok keď sa tento neprezjavil priamo výkonoch. Všeobecný štandard bol dobrý, modely malý krásne stúpanie a stabilitu. Musíme však poznámať, že u tejto kategórie treba použiť gumenú, ktorá svoju energiu uvoľňuje pomaly, a tieto vlastnosti naša guma nemá. Náti to modelárov použiť dlhé, slabé svásky, ktoré však, ako bolo pozorovateľné, nie sú najlepším riešením.

Vetrone malý tohto roku veľmi dobrú úroveň. Rôzne konštrukcie, volba profilov a systém stavby navedujú, že naši modelári sú na



očima modelára

vysokom stupni vyspelosti. Konštrukcie sa daj kritizovať uchytenie krídel, ktoré bolo vo väčšine prípadov poddĺženované. Lomenie väčšinou V a veľmi roztvorené U. Časovač sú ešte stále nepreskúšané, pretože padáčika, vrchlika, ako aj ich vzájomná veľkosť vzhľadom k modelu nie je správna. I časovače klapkové, ktoré zaznamenaly pekný úspech, nie sú riešené dokonale.

Najväčší pokrok zaznamenala kategória upútaných modelov. Vieli sme, že skupina modelárov, sústredená okolo brnenského pretekára s. Husíku, obsadila takmer všetky popredné miesta. Z dosiahnutých rýchlosťí je vidieť, že motory jeho konštrukcie majú vysokú úroveň, lebo i v kategórii 2,5 cm² i v tryskách obsadili brnenské pretekáre 3. prvej miesta. Nemáme zásluhu na týchto úspechoch má i národný podnik TOS Koriš, ktorého vedenie vychádzia modelárom všeobecne v ústretu.

Technické prevedenie modelov stúplo, pretože sme videli, že je možné, aby tryska bola celá ukrytá v trupe. Sníži sa tým odpor asi o 30% a zhorenie modelu je takmer vylodené. I ked s. Sládky nedosahuje týmto svojim modelom rýchlosťi ako s. Pour, bol najlepším pretekárom rýchlosťnej súťaže. Lepäce vzhľadom pre spaľovaciu komoru a chladenie mal umiestnené v nose trupu a u koreňa krídel.

Zvláštnosťou tejto kategórie bol model s. Zd. Husíku, ktorého tryska bola umiestnená mimo vertikálnej osi, prechádzajúcej stredom trupu. Dôvod tohto riešenia je ten, že odsvävací otvor paliva je umiestnený na vonkajšej strane trupu, aby bolo palivo vlastnou odstredivou silou tlačené do trupu.

V kategórii najväčších ploštových motorov zvítazil bezpečne s. Gúrtier z Prahy.

Veľmi pekné výsledky dosiahol v kategórii samokrídla mladý modelár zo Zvolena s. Mesiárik. Výkony jeho modelu na výšku, čas a preletenú vzdialenosť sú ľahko doterajších rekordov a preto veďme súťaže požiadalo športovú komisiu UV Dosluhu o schválenie nových rekordov. Rekordné časy sa dosiahlo i v kategórii hydroavionov.

Celoštátna modelárska súťaž je za nami a my môžeme s uspokojením konštatovať, že z radoch modelárov nám vyrastajú húževnatí a vytrvalí ludia, ktorí sa neboja súťaženia. Verime, že účastníci Celostátnnej súťaže, teda ti najlepší z najlepších, budú svoje skúsenosti obhájené na tejto technicky náročnej výsapej súťaži odovzdávať ďalším súdruhom a takto prispievat k urýchľenému vybudovaniu socialismu v našej vlasti. -Er-



»BRČ-45«

model na gumový pohon

Model je konštruovaný podľa nových propozícií FAI. Jeho priemerné výkony sú pohybujú medzi 100—120 sek.

Celý model je postavený z domáceho materiálu a jeho technické údaje sú:

Rozpäťie	1100 mm
Dĺžka	960 mm
Plocha krídlia	14 dm ²
Spec. zatazenie	13,5 g/dm ³
Váha	240 g

Nosná plocha je lomená do V. U pôvodného prototypu bol použitý profil „AMTF-29“ o hĺbke 130 mm. Nábežná hrana tvorí nosník 2×2 mm. Hlavný nosník sa skladá z dvoch 2×2 mm. Okrajové oblúčky sú z 0,8 mm preglejky. Rebrá sú z preglejky 0,6 mm vylabiované. Nosná plocha je pripevnená k trupu gumiou.

Výškovka je normálnej konštrukcie. Nábežná hrana je zo smrekového nosníčka 2×2 mm. Pomočné nosníčky tvoria 2×2 mm nosníčky. Profily vylabiovajúce sú z 0,6 mm preglejky. Odskoková hrana je z nosníčka 2×5 mm.

Použitý profil je G-439. Na ľavej strane má ostruhu (pozorovací tretí bod podľa FAI).

Nábeh nosnej plochy je 5° na výškovku 0°.

Trup je prichadovej konštrukcie z 2×2 mm lipových alebo borových nosníkov. Hlavica je v prototypu z balzy. Steny trupu sú u hlavice zosilnené preglejkou. Zadné steny sú tiež zosilnené s 0,6 mm preglejkou a zachycujú zadný háčik s gumiou.

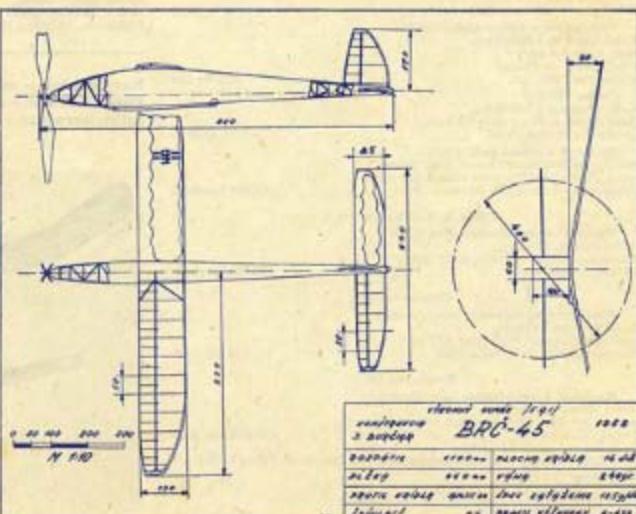
Na konci je smerová plocha, ktorá je opätreňa nosným profilom a soči model do ľavých kruhov. Pri tomto usporiadani smerovky dosiahnete podobného letu, ako siečkového modelu.

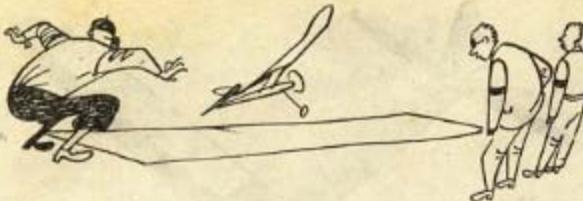
Deväťlistá vrtuľa o priemere 480 mm je sklapacia a má stúpanie 450 mm.

Podvozok je jednoškakový, sklopny.

Gumový sedačok je z domácej gumeny o celkovej vähe 75 g. Jeho vlastná dĺžka presahuje dĺžku trupu.

Nosná a výšková plocha je potiahnutá naistením papierom „Flumo“ a trup papierom „Diplom“. Celý model je trikrát lakovaný zapomom. Model má výborné letové vlastnosti i pri použíti plovíkov, kedy ho však musíme proti vlnkom nalačovať štyrikrát. Buričar.





Modely s reaktivním motorem. — Třída I. C-2.

Rychlosť v upoutaném letu (CSR)

Model Stanislava Pešta,
reaktivní motor, váha rozmorka 260 g,
Ostrava, 3. května 1952 251,632 km/hod.

Vodní modely s gum. motorem. — Třída II. A-1.

Třívíď (SSSR)
Model Iriny Ječovské,
Svitavská, 21. července 1951 1 hod. 13 min. 26 vt.

Vzdálenost (Maďarsko)

Model Ernsta Horvátha, osádka TM-16,
z Hajduszoboszló do Kunmadarasu,
10. srpna 1949 45,150 km

km

Výška (Maďarsko)
Model Mária Gáško, TM-22,
Hajduszoboszló 18. srpna 1949 339 m

Výška (SSSR)

Model Boženy Abramové,
Jekatěrinovka, 6. srpna 1940 76,894 km/hod.

Vodní modely s mechanickým motorem. — Třída II. B-1.

Třívíď (SSSR)
Model Michala Vasilčenka,
motor K-16, obsah válce 4,42 cm³,
Silikatmaja, 28. července 1950 2 hod. 59 min.

km

Vzdálenost (SSSR)

Model Eng. Kucherova, obsah válce 4,4 cm³,
z Silikatmaje do Malých Dubrovců,
14. srpna 1951 130,587 km

km

km

Výška (SSSR)
Model Irakli Kavadarze,
Alexandrovsko-Kalinov, 8. srpna 1940 4110 m

Výška (SSSR)

Model Romana Kábařová,
2 motory Diesel MK-3, obsah válce 2 × 3,5 cm³,
start s růžky Písek 18. srpna 1948 56,050 km/hod.

km

Výška (SSSR)

Model M. B. Vasilevské,
motor "Baskin", obsah válce 1,86 cm³,
Silikatmaja, 16. srpna 1950 70,056 km/hod.

km

Třída II. B-2. II.

Výška (SSSR)

Model Vladimíra Vasilčenka,
motor K-16, obsah válce 4,4 cm³,
Dnepropravrostok, 28. října 1951 98,942 km/hod.

km

Zvláštní modely s gumovým motorem. — Třída III. A-1.

Třívíď (Maďarsko)
Model György Egyvaryho,
Pole Rákospolyho, 13. června 1950 7 min. 43 vt.

Vzdálenost (SSSR)

Model Norberta Rášera,
Pole Rákospolyho, 9. dubna 1950 235 m

m

Zvláštní modely s mechanickým motorem. — Třída III. B-1. a

Třívíď (SSSR)
Model Jary Chukra
motor TSALM, obsah válce 1,8 cm³,
Silikatmaja, 18. srpna 1950 27 min. 36 vt.

vt

Nový model — motorisovaný větroň, pokusná konstrukce
Pavla Lánského z Jablonce n. N. Podrobnosti o modelu
zatím neznámé — jen to, že bez motoru jako větroň od-
povídá kategorii A 2.



Světové a mezinárodní modelářské rekordy

Stav k 1. srpnu 1952.

Absolutní světové rekordy.

(Všechny kategorie.)

Třívíď (SSSR)

Model Vladimíra Petuchova,
21. července 1951 5 hod. 10 min.

Vzdálenost v přímé linií (SSSR)

Model Georgije Ljubuškina,
22. července 1951 356,794 km

Výška (SSSR)

Model Georgije Ljubuškina,
13. srpna 1947 4182 m

Rychlosť v přímé linií (USA)

Model Eng. Sella
20. července 1949 129,768 km/hod.

Rychlosť v upoutaném letu (Francie)

Model Gérarda Lamota,
25. října 1951 231,278 km/hod.

Mezinárodní rekordy.

Modely s gumovým motorem. — Třída I. A-1

Třívíď (Maďarsko)

Model Michala Királyho,
osádka UMS-22 Budapest Meyer,
20. srpna 1951 1 hod. 27 min. 17 vt.

Vzdálenost v přímé linií (Maďarsko)

Model BM-1 Jánose Beneška,
z Pole Rákospolyho (Budapešť) do vršku Horn,
20. srpna 1947 50,260 km

Výška (Maďarsko)

Model Rolanda Poche,
Pole Rákospolyho (Budapešť)
31. srpna 1948 1442 m

Rychlosť v přímé linií (SSSR)

Model Vladimíra Durdíkova,
Ústí, 11. července 1940
(ověřen 16. září 1947) 107,089 km/hod.

Modely s mechanickým motorem. — Třída I. B-1.

Třívíď (SSSR)

Model Vladimíra Petuchova
motor MK-08, obsah válce 7 cm³,
Silikatmaja, 21. července 1951 5 hod. 10 min.

Vzdálenost v přímé linií (SSSR)

Model Georgije Ljubuškina,
obsah válce 4,4 cm³,
ze Silikatmaje do Gearu,
22. července 1951 356,794 km

Výška (SSSR)

Model Georgije Ljubuškina,
motor AMM-4, obsah válce 9,6 cm³,
Silikatmaja, 13. srpna 1947 4152 m

Rychlosť v přímé linií (USA)

Model „the Sudbutter“ kom. Ing. Stilem,
motor „Triumph 51“, obsah válce 8,226 cm³,
Alameda (Kalifornie), 20. červenec 1949 129,768 km/hod.

Třída I. B-2. Kategorie I.

Rychlosť v upoutaném letu (CSR)

Model Zdeňka Hrdličky,
U-3, motor B-2, obsah válce 2,413 cm³,
Ostrava, 3. května 1952 156,724 km/hod.

Kategorie II.

Rychlosť v upoutaném letu (Francie)

Model Roberta Labardé,
osádka Margaret, obsah válce 4,81 cm³,
Knokke-sur-Mer, 9. července 1950 192,240 km/hod.

Kategorie III.

Rychlosť v upoutaném letu (Francie)

Model Gérarda Lamota,
motor Clow Plug Milton, obsah válce 9,07 cm³,
Cachan, 25. října 1951 231,278 km/hod.

Modely s mechanickým motorem dálkové řízení. — Třída I. B-3 a

Třívíď (SSSR)

Model A. Altersteina a S. Bachinské,
motor K-16, obsah válce 4,4 cm³,
Silikatmaja, 19. srpna 1951 23 min. 7 vt.

Vzdálenost (SSSR) Model Jury Chluka, motor TSALM-50, obsah válce 1,8 cm ³ , ze Sílikatně do Děmovače, 14. srpna 1950	12,201 km	Třída L. B-2.
Kategorie I. Rychlosť v upoutaném letu (Maďarsko) Model Gízavon Tíme Gallo, G-3, motor Super Tigre, obsah válce 2,47 cm ³ , Budapešť, 6. prosince 1951	85,714 km/hod.	Kategorie I. Rychlosť v upoutaném letu (SSSR) Model Jury Chluka, motor TSALM-50, obsah válce 1,8 cm ³ , Moskva, 28. dubna 1950
Kategorie II. Rychlosť v upoutaném letu (Maďarsko) Model Gízavon Tíme Janoš, Jan-1, motor Super Tigre, obsah válce 4,42 cm ³ , Budapešť, 14. října 1951	111,801 km/hod.	Rychlosť v upoutaném letu (USA) Model Richarda K., Sprague, motor Mc Coy 29, obsah válce 4,95 cm ³ , Detroit Michigan, 7. října 1951
Kategorie III. Rychlosť v upoutaném letu (SSSR) Model Viktora Eksyra, obsah válce 7,08 cm ³ , Tulino, 25. září 1951	54,972 km/hod.	Rychlosť v upoutaném letu (SSSR) Model Olega Gajevského, motor MB-05-OIF, obsah válce 9,95 cm ³ , Moskva-Tulino, 23. května 1950
Modely bezmotorov. — Třída IV. 1.		Třída L. C-2 d, letající křídlo s reakčním motorem. Rychlosť v upoutaném letu (USA) Model Williama Deonana, motor Dynasjet upravený 425, Rouge Park, Detroit, 6. října 1951
Tříváni (SSSR) Model S. Almádová, Dollar (Azerbajdzhan), 6. července 1950	3 hod. 18 min.	Třída L. A-1, vodní modely s gumovým motorem. Trvání (Maďarsko) Model Davida Szabó, označený CF-AX Pole Rákospolyho (Budapešť), 15. července 1951
Vzdálenost v přímém směru (Maďarsko) Model Františka Szemeljne, označený SZV-5, z Budapestu – Poje Rákospolyho do Kisváreho-Vinovce, 23. května 1948	139,8 km	Vzdálenost (Maďarsko) Model Eugena Áboffyho, značka CF-AX, Pole Rákospolyho (Budapešť), 10. července 1949
Výška (Maďarsko) Model Jiřího Beneška, Poje Rákospolyho, Budapešť, 23. května 1948	2364 m	Rychlosť v přímé linii (SSSR) Model Vladimíra Kumaniča, Sílikatna, 28. července 1950
Kategorie: Letající křídlo. Třída I. A. 1, modely s gum. motorem.		Třída II. A-1, vodní modely s mechanickým motorem. Trvání (SSSR) Model Jitího Ivanová, mechanický mísťor, Sílikatna, 9. srpna 1951
Tříváni (Maďarsko) Model Mihály Királyho, značka UM-1, Pole Rákospolyho, 23. srpna 1950	35 min. 42 vt.	33 min. 5 vt.
Vzdálenost (Maďarsko) Model Josefa Haliča, označený H CMS, Budapest-Megyer, Pole Rákospolyho	5,25 km	Vzdálenost (SSSR) Model Eugena Raková, motor S. Bachkina, obsah válce 2,5 cm ³ , ze Sílikatně do Kaisna, 28. července 1950
Rychlosť v přímé linii (SSSR) Model Vladimíra Kumaniča, Sílikatna, 13. srpna 1951.	43,924 km/hod.	Výška nad místem startu (SSSR) Model E. Raková, motor S. Bachkina, obsah válce 2,5 cm ³ , Sílikatna, 28. července 1950
Třída L. B-1, modely s mech. motorem.		Třída II. B-1, vodní modely s mechanickým motorem. Rychlosť v upoutaném letu (SSSR) Model Vladimíra Vasilčenka, motor K-16, obsah válce 4,4 cm ³ , Dnepr, 27. listopadu 1951.
Tříváni (SSSR) Model Ltomída Lipinského, motor TSALM-50, obsah válce 1,8 cm ³ , Sílikatna – Vysokovo, 14. srpna 1951	3 hod. 31 min.	97,875 km/hod.
Vzdálenost (SSSR) Model Leontída Lipinského, motor TSALM-50, obsah válce 1,8 cm ³ , ze Sílikatně do Vysokova 14. srpna 1951	109,284 km	Třída IV. 1, modely bezmotorov. Trvání (SSSR) Model Borise Murskaška, Charkov, 6. června 1951
Rychlosť v přímé linii (SSSR) Model B. Martinovič a A. Raková, motor MK-8, obsah 4 cm ³ , Sílikatna, 12. srpna 1950.	40,689 km/hod.	1 hod. 16 min. 32 vt.
Výška nad místem startu (SSSR) Model Leontída Lipinského, motor TSALM-50, obsah 1,8 cm ³ , Sílikatna, 14. srpna 1951	2813 m	Vzdálenost (SSSR) Model Borise Murskaška, z Charkova do Zodolěvky, 6. června 1951
		33,360 km
		Výška nad místem startu (SSSR) Model Mořici Kautery, Sílikatna, 17. srpna 1950.
		547 m



Společná značka LM-9 + pořad. číslo.

Prod. Husilář, det. mot. 2,5 cm posled. typ nový, kroměříž s vrt. v boč. chodou za 1.150 Kčs. Do red. LM. 1 • Koupím záchr. elektronot. na „Sekční“ V. Sedlář, St. děts. extraktivu Bukanovu v Plzni, 2 • Postříhám nějaké plán na gumu „Plamerák“, K. Balz, Heydukova 390, Šanovnice I. 3 • Prod. nový mot. Bul-Frog 2,5 samoz. do vložení střetů, modelu = 100 cm výška za 1.450 Kčs nebo jen motor se símkou za 1.300 Kčs. J. Novák, Na hřebenovce plán 13, Praha 5. 4 • Koup. výleč. plán, jen plášť válce na mot. NV 21.

K. Gař, Dolní Lutyně 303, okr. Karviná, 5 • Prod. Superstrom 2,5 s průsikou vložek za 250 Kčs, Alfa 4,5 x vrt. s vložkami za 450 Kčs a díly mot. Rapíd 1,25 i s plánem za 150 Kčs. Z. Zapadil, Skořka 36, Praha 6 • Prod. mot. Frog 2,5 s vrt. nový + in. vrtátku s ježkami za 1.100 Kčs. J. Dráh, Keždovice 230/III, MI. Boleslav, 7 • Prod. závesek Bul-Frog 2,5 za 1.200 Kčs. B. Čáslavský, Fligrákov 16/I. Poděbrady, 8 • Prod. závesek Bul-Frog 1 cm za 1.200 Kčs. V. Dobek, Milotice 67 u Kyjova, 9 • Koupím plány bezmot. modelov. s dobrým let. vlastnostmi od srp. 1950 nam. výro. J. Prášek, UL VI. Roja, Nové Město n. Váh. 10 • Prod. součet. model na gumu za 950 Kčs. Z. Janda, Benešov 5, Praha III. 11 • Za dobré staré šestky gram. dusky tanec. dlan. bezv. behající bezv. motorék IPRO IKAR 6,3 cm, stan a různý letec. materiál. G. Lovecký, Goliášovu 130, okr. Nitra, 12 • Prod. el. mot. 24 V za 300 Kčs. koup. el. mot. 4–12 V. Rádi hrach si doprovází s nízk. modelářem z Hradce Králové. A. Kačer, Bystricu n. Oslavou, okr. Č. Třešť. 13 • Prod. bezv. mot. IPRO IKAR 6,3 cm s kompl. zapal. v chodě za 1.200 Kčs. A. Odehnal, Zálečí 37, Blenová n. Svit. 14 • Koup. mot. Sacha 98 cm, nebo za níž dim. mot. Lemo MD 2,5 Special, plíp, trysek Gado 300 a doplňek. J. Pánek, Horákovu strmomohli 90, Je-

vkov. 15 • Koup. hrocholášku venul na gum. Ø 400–480 mm (sklápěcí), naříz. koločka Ø 60 mm. Letec. noviny roč. III, č. 1–3 a 12. Prod. hydrodr. Jirkov bez mot. za 400 Kčs. L. Hrušček, Němečkova n. H. 279. 16 • Prod. tyto myšky letadél v přímém možnosti a vybarvení: Corsair F4U 5N za 680, Scorpion F 89 za 590, MIG 9 za 580, JAK 18 za 650, D-58-II za 720, LA 11 za 580, Zlin 26 Trenér za 480, Hawker Tempest V za 680, PZL 80 Vodochod za 650, Cutlass PTU-1 za 680, Avia B 534 za 750, Shooting Star za 750 Kčs. J. Soček, N. Bělidla č. 2, Praha XVI. 17 • Koup. iškodlivé dravé ptáčky, papežku, nejrůznější kachňov. P. Širok, Dubník u Prahy. 18 • Výp. II. 111. díl „Svět křídla“ za kablový pozl. papír. J. Kauček, Masarykova tř., Rudné-Dušníky 18.

V PŘÍBRAMI bude 28. 9. 1952

MODELÁŘSKÁ SOUTĚŽ

místo ohlášeného 7. 9. 1952

OV Dosletu Příbram.



JAK PRACUJEME V NOVÉM JIČÍNĚ

Modelářský odbor závodní organizace Tonak v Novém Jičíně patří mezi nejlepší v Ostravském kraji. Jen málo modelářských odborů se může chlubit toliku úspěchů, jakých dosáhlí právě novojičínskí modeláři svou houzevnatosí a cílevědomou prací v tak krátké době.



Náš modelářský kroužek

V naší škole se vyskytlo několik hochů modelářů. Proto, jsme si začali kromě školního roku 1951/52 založili pod vedením s. učitele Kubálka modelářský

kroužek. Některí jsme již měli nějaké zkušenosti, proto jsme kroužek rozdělili na dvě skupiny. Zkušenější pomáhali začátečníkům.

Zkrátka — začalo to Jiříčkou, která pěkně létala všem. Po těchto základních poznámkách (kromě toho i několik hodin teorie) jsme se pustili do Sluk. Já jsem měl již Sluk drahou, protože první mi uletěla, tak jsem dělal Orlika.

Modelář Figura si udelal mimo Sluku ještě Pionýra a — co bylo zásadní chybou — vlastní konstrukci. S tou to ovšem skončilo tragicky jíž při zaletávání. . Chyběly zkušenosti.

Jedno sobotní odpoledne se náš kroužek vypravil létat. Bylo to pro náš kroužek významný den. Bylo to z jara a samozřejmě nechyběl silný vítr. Sluky většinou havarovaly. Vojnarova Sluka se ve větru houpala pro spátné využití. Moje Sluka byla cestkem stabilní. Při druhém startu se však vyvlekla padáček dethermalizatoru a — let končil zlomenou spojkou a porouchaným křídlem. Figurův Pionýr se ve větru uplatnil a jediný z modelů dolelal.

Karel Gaj, Dolní Lutyně.

Byla to na jaře r. 1949, kdy byl u nás postaven a zalétáván po prvé známý model „Káně“. Jedině výkony tohoto modelu měly bezprostředně velký vliv na rozvoj našeho odboru, který se začal rychle a silně rozvíjet. Aby však byl zajištěn kdo dobrých pracovníků, byl uspořádán kurs pro učitele středních a národních škol, kteří měli za úkol vést v těchto školách zájmové kroužky a propagovat letecké modelářství v řadách školní mládeže. Možno říci, že předpoklad byl splněn nad očekávání, neboť v následujícím roce stouplo počet modelářů na 230, kteří pracovali v kroužcích ve školách, na vesnicích i v našich modelářských dílnách. V našich řadách nebyl ani jeden skulený modelář a proto jsme byli odkázáni jen na sebe, shánějce všechnu dosud známou modelářskou literaturu, která nám otevřela cestu k vlastní konstrukci modelu.

Z počátku jsme se zúčastňovali modelářských soutěží většinou známými modely. Jelikož se vše dosažený výkon dobré nedá ohodnotit a dostavila se určitá stagnace, rozhodli jsme se, že krajská soutěž v r. 1951 v Ostravě bude poslední, které se zúčastníme s modely stavěnými podle plánu, neb jinde uverejněnými. A jaký byl výsledek? Na celostátní modelářské soutěži v Gottwaldově se stal novojičínský modelář mistrem republiky v kategorii větronu. Byl to největší úspěch, to netřeba ani podotýkat. Zvláště byl vzpruhou pro naše nejmladší modeláře, junioře, kteří přímo zahofeli touhou po samostatné vlastní konstrukci.

Aby se však nestavěla pouze kategorie oblibená pro její jednoduchos, rozdělili jsme se na několik skupin, z nichž každá se věnovala soustavně jedné kategorii, a nichž nejagilnější je skupina samokřídel, která též dosáhla nejlepších úspěchů. V poslední době se rovněž rozvinula stavba modelů zvášťatních, zejména helikoptér, v kteréžto jsme ziskali na letolní celostátní modelářské soutěži ve Zruči nad Sázavou prvé místo v juniozech. V kategorii samokřídel jsme se umístili na druhém místě ve skupině juniorů. Povorohodně je, že junioři dosahují vždy lepších výsledků než seniori. Toto je jistě zapříčineno svědomitější přípravou před každou soutěží.

Novojičínskí modeláři vykonalí za dobu své činnosti velký kus práce a značně přispěli k rozvoji modelářství v naší vlasti. V naší organizaci nejsou ani plachtaři ani motoráři, jsou zde pouze modeláři doplnění v poslední době sondry a paru odboru. Jau si sami hospodaří a svoji snahu a pilu dosahují největších úspěchů. Bylo o nich jednou řečeno, že jsou skalkou modelářů.

Novojičínskí modeláři jsou si toho vědomi a proto budou ze všech sít pracovat pro rozvoj modelářství na Ostravsku.

Robert Váhalo,
Dolní Lutyně, Tomáš Nový Jičín.



Vážení redakce,

v našem městě je organizace Dosletu při n. p. ČKD Karel Hora, kde se všechno nestád o výchovu modelářského dorostu. Je zde hodně chlapců, kteří mají velký zájem o modelářství. Některí z nich modelují „po domácku“ bez odborného vedení a ostatní jsou nečinní. Ale i takové modelářství upadá, protože prodejna v Kolíně, kde se dalo koupit alerpy, se nejvýznamněji, už neprodává. Není správné, že organizace Dosletu se stará jen o výstavbu hangárů a plachtařský odbor, zatímco modeláři nemají práci. Také není správné, že se výkladní stříbrní, na které je například „Aeročlub“, jsou vystavována radou Československých radioamatérů. Všechno se zde ráduje nestád o propagaci leteckého. Dovzdálí jsme se také, že modelářský odbor nebude. A proto vás prosíme: napíšte o tom v „Letecím modeláři“, a každý vás, jak se zde starají o modelářství. Možná, že to pomůže.

„Letecí modeláři“

Postření.

MEMORIÁL ČEŇKA FORMÁNKA

největší československá soutěž bezmotorových modelů bude se letos konat 19. října v Kam. Žehrovicích u Kladna: Pořadatelem je Doslet Stavoprojekt Praha VII. Blížší informace podává v přihlášky přijímají jednatel MO: Zdeněk Cihelka, Praha-Krč. Nádražní 19.

VELKÁ CENA MĚSTA PLZNĚ

V neděli dne 10. 8. 1952 dopoledne byla provedena na plachtařském letišti v Letkově u Plzně soutěž volných letadlích modelů „O Velkou cenu města Plzně“. Za velkého nárazového větru bylo dosaženo uspokojivých výsledků. Soutěž volných modelů vyhrál s. Hájek ze smíchovské Tatry se svým dobré provedením modelem. Při posledním startu mu však model ulétl.

Dopoledne ve 14 hodin byl na hřišti ZKD Plzeň odstartován rychlostní závod U-modelů všech kategorií kromě akrobatických modelů. Závod měl rychlý spád a velmi dobré výsledky. O bezpečnost diváků bylo postaráno dobrou pořadatelskou službou.

Na obrázcích: Vlevo vítězný tryskový model J. Gürlera, vpravo vítězna „dvaapůlka“ Fr. Budského.



Celkové výsledky rychlosního závodu:

Kategorie do 2,5 cm:

1. Budský Fr., Tatra Smíchov	133
2. Gürler, Tatra Smíchov	127
3. Schaffek, Stavoprojekt Letná	54

Kategorie do 5 cm:

1. Macháček, Tatra Smíchov	78,5
----------------------------	------

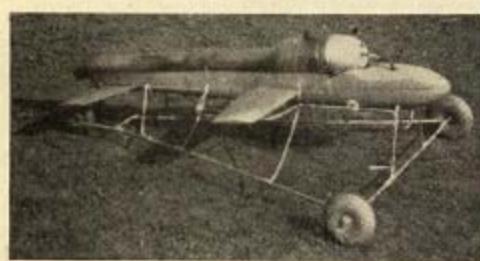
Kategorie do 10 cm:

1. Gürler, Tatra Smíchov	181
2. Nápravník, Stavoprojekt Letná	169
3. Herfer, Stavoprojekt Letná	85

Kategorie trysek:

1. Gürler, Tatra Smíchov	231,5
2. Slavíček, Tatra Smíchov	198,9

Ga.



Z PRÁCE MODELÁŘŮ ZO DOSLETU JÁCHYMOVSKÝCH DOLŮ

V modelářské dílně ZO Dosletu Jáchymovských dolů v Ostravě u Karlových Váru se schází chlapci různého věku, ale nejmladší i nejstarší z nich mají stejně živý zájem o tvouřivou práci. Některé z jejich modelů dosahují opravdu pěkných výkonů — ať už je to „Vosa“ s. Pechtora, „Sok“ s. Němcem či „Orlik“ s. Kohútka.

Soudruzi však pro stavbu modelů nezapomínají ani na ostatní své povinnosti. Jednotně z hlavnic bylo v poslední době pomocí při žádce. Naši modeláři ji splnili opravdu poctivě. Na př. s. Jiríšek a s. Němcem pomáhali celý měsíc podmitat v STS Kbelky.

Všichni členové modelářského kroužku se rozhodli, že odpovídají třídní brigádě u JZD v Ostravě a takto získaných peněz



použijí k zájezdu do Národního technického muzea, kde si prohlédnou historické typy letadel a motorů. Vědí, že neustálé rozširování a prohlubování theoretických

znalostí je jedním ze základních předpokladů dobré práce.

Soudruzi nenechávají stranou ani propagaci svého krásného sportu. Zavizí se, že pomohou při založení modelářského kroužku v Jáchymově.

Dobré spolupracují i s ostatními odbory ZO Dosletu. Výsledkem této spolupráce je na př. to, že soudruzi plachtáři uspokádají pro nejlepší modeláře výhledový let. Jako první se jej začali soudruzi Mokroš a Sunger, kteří jsou v práci i v chování vzorem ostatním.

Věříme, že i nadále nezůstanou soudruzi z modelářského kroužku pozadu na svých pracovištích a dokáží, že jejich kroužek výchovává opravdu uvědomělé občany a dobré hospodáře.

R. S.

Zdravíme školu modelářských instruktorů v Liberci, která v nepřetržitém provozu vychovává pro naše modelářství kadry nových, politicky uvědomělých a odborně zdatných instruktorů. — Na našem snímku jsou účastníci letošního červencového školení při praktickém létní s modely zhotovenými v kursu.



OKOLO HUSÍČKOVÁ REKORDNÍHO VÝKONU S TRYSKOVÝM U-MODELEM

V minulém čísle jsme seznámili naše čtenáře s novým rekordním výkonom světové úrovně brněnského modeláře Z. Husíčka s tryskovým U-modelem, který vystřídal v červenci i. r. v Brně (245,085 km/hod.).

Tento pozoruhodný model jsme měli možnost vidět několikrát letat ještě před dosažením rekordního výkonu — mimo jiná také na 5. ročníku Velké ceny Historonymu v Mladé Boleslavi, kde po první ukázal svou kvalitu jako absolutně nejrychlejší model v závodě.

Od objevu se budil model mezi modeláři značnou pozornost, jednak pro neobvyklou konstrukci, jednak proto, že i. Husíčka byl zatím znám jen s ploštovými motory.

Mnozí modeláři dleovaly překvapující název, že model je nesoustrojeným extrémem, kterým chce i. Husíčka jen vzbudit pozornost a snad zvýšit svou popularitu. Mnozí modeláři také kritizovali i. Husíčku, že není ochoten předvadit své zkoušení a i v článcích, které napsal, že uvedl jen všeobecné záhadné věci.

Později jsme proto i. Husíčku, aby dal k dispozici přesný plán modelu a aby nám povídál, proč postavil pro pokusy o rekord právě tento typ a jaké zkoušení zahrál při létání s ním. Uveřejňujeme plán a uvádíme krátce, co nám i. Husíčka řekl:

Nesymetrický model je mým prvním modelem, pocházejícím z palivového motorku. Než jsem se rozhodl k jeho stavbě, pozoroval jsem jiné modeláře, hlavně brněnské, kteří se zabývají již delší dobu stavbou tryskových modelů. Nejčastěji příčinou jejich nedůspečnosti byly vždy obtížné starty modelu. Když se jím konečně podařilo model odletět, nestojněměřně dodávané paliva motoru za letu bývalo příčinou bud předčasného zastavení motoru nebo ochuzení palivové směsi do té míry, že motorek se sice udržel v běhu, ale příliš dlouhém horfem paliva, což je charakteristickým zjevem chudu směsi, zvýšil se kmitotak motoru až do ještěvěho zvuku. Výkon motoru pak značně poklesl a jeho teplostu vzrostly do té míry, že opět shofala jeho ventil, membrána a často i vymezovala výchylky ventilů, membrány.

Dosel jsem k přesvědčení, že základem úspěšného létání s tryskovými modely je, udržet po celou dobu letu stejněměřně dodávané palivo motoru, a to v nejvhodnějším směšovacím poměru. Vlivem odstředivé sily, která roste s růstem rychlosti a klesá s růstoucím průkolem letového kruhu a hlavně s ubýváním paliva v nádrži, je téměř nemožné udržet stejněměřně dodávané palivo. Zjistil jsem, že i v tom nejlepším případě jsme ještě hodně daleko od ideálního stavu. Cítlivost našich palivových motorů na správný směšovací poměr paliva se vzdutem je dokonce o něco výši než u pistových motorů. Tato skutečnost je dala překážku v tom, abychom získali od palivového motoru jeho maximální možný výkon. Jen zjistil se nám podařit dosáhnout toho nejsprávnějšího směšovacího poměru a dodnes většinou nevíme proč a kdy. Tak nám model jednou dosáhlé přímo rekordních rychlostí, zatím co jindy za použití paliva a opět stejněho seřazení s plným výkonem, t. j. stejnou nádrží, přivedl palivo, dým, difusor, membránu atd. klesnoucí rychlosť modelu o 20 až 30 km/hod. Viděl jsem mnoho takových případů a úplnou bezradnost modelářů čelit různým potížím.

I když jsem věděl, že není možné naráz odstranit všechny tyto potíže, moji snahou bylo redukovat je na míru co nejméně a mimo to získat i nějaké zlepšení letových vlastností modelu s hlediska aerodynamického a ze vztahu spojení tahu motorku s letovou dráhou modelu.

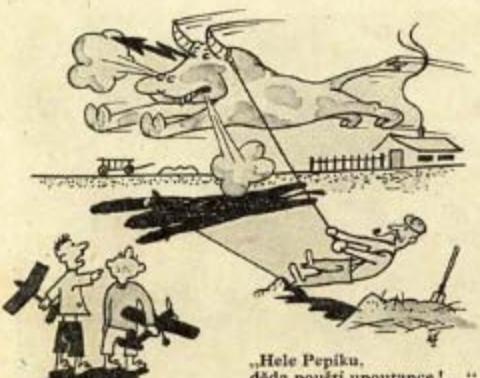
Proto jsem se rozhodl pro stavbu nesymetrického modelu; neboť zde jsem viděl jedinou možnost, jak polapit několik těch

likidilních „much“ najednou. Při uskutečňování měho extrémního nápadu a hlavně při jeho prvních pokusech o start mi bohužel většina těchto „much“ utíkla, ale některé jsem přece polapil. Dokonce jsem chytíl i některou „mouchu“, na kterou jsem neměl ani namířeno.

Podle svého původního návrhu jsem postavil nesymetrický model s minimálním průřezem trupu, jen aby svými rozměry vyhověl propisům a hlavní nádrž jsem umístil v křídle. Do přední části trupu, sahající jen asi 30 mm před difusorem motoru, jsem dal malou nádrž, jejíž úkolem bylo redukovat rozdílnost odstředivé sily paliva těsně před průtokem dýsu. Tím jsem chtěl odstranit potíže při startu do jisté míry podporované tím, že při palivem naplněné nádrži, umístěné celým svým obsahem před difusorem motoru, dostane mezi vše model poměrně těžký na hlavu a po vypřálení nádrži je model zase lehký na hlavu. Jak je známo, model těžký na hlavu se ihned startuje a lehký na hlavu se zase ihned zastaví.

Motor u původního nesymetrického modelu byl umístěn úplně na vnější straně trupu a jen asi 30 mm vysoko nad jeho lyži. Tím jsem sledoval dodávané palivo během letu, pod tlakem vyvolaným odstředivou silou. Nizké uložení motoru mělo pak za účel udržet podélounu osy motoru pokud možno nejbližší sasí strany profilu křídla a snížit tak klapotový moment, který rychle roste s růstem rychlosti a výkonu osy motoru od sasí strany profilu a jehož účinek je nejvíce překážkou smadného odstartování modelu. Posazem motoru mimo podélounu osy trupu směrem ven z kruhu jsem sledoval dosažení točivého momentu, který by model stáčel do kruhu a snažoval tak odstředivou silu celého modelu a tah v řidičích lanech. Tento moment vznikne, je-li osa tahu motoru umístěna mimo těžiště modelu a působí vztahu křídla a je mnohem činnější než výkonnost osy motoru směrem do kruhu. Má také menší síru. Nevhodnou jeho působení je silně stáčení modelu kolem těžiště, ovšem jen tehdy, je-li model s pracujícím motorem v klidu neb při malé rychlosti modelu. Jakmile však model letí neb jede na podvozku takovou rychlosť, že jeho odstředivá síla se vytvoří točivý momentu, jeho účinek se sníží natolik, že model může jezdit na podvozku přesně v kruhu podle délky lan a nemí již nebezpečí, že by model vjel do kruhu.

Účinek točivého momentu je silnější, než se dalo předpokládat. Při navrhování a stavbě podvozku jsem si byl plně vědom jeho existence, ale jeho sílu jsem nedostatečně odhadl. Domnival jsem



„Hele Pepíku,
děda pouští upoutance!...“

Práce modelářského odboru plzeňského Dosletu

Je nás zde hezká řada, kteří pracujeme v modelářství. Jedni stavějí větroně, druzi motoráky, ale snahou všech je svědomitě, cílevědomě se podilet na rozvoj našeho modelářského sportu.

Základní aeroklub nás podporuje, jak to jen jde nejvíce. Po vyškolení nových instruktorů se rozjelo několik kroužků stupně A s velmi dobrým výsledkem. Máme tedy již zaručený dost velký počet nejmladších k nastupu do dalšího rozvoje ostatních odborů Dosletu v Plzni.

Rádi bychom navázali bližší styk s ostatními aerokluby, kde pracují modeláři, abychom si s nimi vyměnili zkušenosti. Soutěž o „Velkou cenu města Plzně“, která u nás probíhala 10. srpna, nám dala možnost seznámit se s prací a úspěchy mnoha našich modelářů. Budeme takto navzájem spojeni udržovat a získávat další. Výměna zkušeností nám bude významným pomocníkem v úsilí o dosažení co nejlepších výkonů.

Josef Pečenka.



Obrázky z rekordního létání s. Husičky s popisovaným nesymetrickým modelem, provedeného v červenci t. r. v Brně.
Vlevo mechanici startují trysku — vzadu u pylonu drží s. Husička lanka. Vpravo vedoucí komisař s. Ing. Němc pěškočitává dosažený rekordní výkon. — Plán modelu na další straně!

ze, že postačí mu čelit tomu, že na vnější stranu podvozku dám dvě kolečka a na vnitřní jedno. Dvě kolečka mají dvojnosobný odpor při pojezdu než jedno a jejich odpor je ještě zvětšen, jsou-li na vnější straně a při pojezdu v kruhu je mi něž přenesena výška celého modelu. Skutečně však byla jiná: Model po vypuštění neměl vůbec smysl jeti v dráze určené délkou řídicích lan, nýbrž začal tančit na místě a lana namotával kolem sebe. Zhotovil jsem nový podvozek do všechn směrů stavitelný. Nyníž, plně vyvouhovitý podvozek má čtyři kolečka nesymetricky uložená k podélné ose podvozku, a to tak, že vnější kolečka jsou vzdálena od osy trupu asi dvakrát více než vnitřní kolečka. Tím se mi podařilo úplně zrušit účinek točivého momentu při rozjezdu modelu.

Toto byla první závada, kterou jsem zjistil již zlepšitím modelu. Další závadou byla nádrž v křídle. Ne snad sama totiž nádrž, ale připomíteční potrubí z hlavní nádrže v křídle do pomocné redukční nádržky v trupu. Model mi jel po zemi nebo ležel jen potud, pokud mohl motor odebírat palivo z pomocné nádržky. Palivo, které bylo v hlavní nádrži v křídle, muselo postupovat asi 60 mm proti směru letu, tedy zezadu dopředu. V tomto polohu bylo podporovinové tlakem vzniklým odstředivou silou v nádrži umístěné v křídle. Tento tlak byl dostatečný, aby přelil palivo přepracovacím potrubím do pomocné nádržky, alejen při konstantní rychlosti. Při zrychlování modelu se palivo dalo dozadu a tomuto zjevu neustál čelit ani tlak v nádrži v křídle a proto muselo dojít k přerušení sloupců paliva před neb v přívodním potrubí a k zastavení motorku. Po zastavení motorku přestal ovšem působit účinek zrychlování, t. j. vrátil palivo zpět a tlak v hlavní nádrži opět na plnou malou nádrž v trupu. Palivo bylo opět hnáno do motorku pod tlakem, ale motor již nepracoval. Zapálilo se jen o žhavené sténě motorku a dlouhé plameny lehávající z výtokové trubice by na svědčovaly tomu, že motorka přestal pracovat pro velký přebytek paliva. Pravda to vlastně není. K zastavení motorku nedošlo náhle, nýbrž jednu neb dvě vteřiny před zastavením se motorek rozjezel na vysoký tón, což ještě nesporným příznakem, že se zastavil jen z důvodu příliš chudé směsi.

Vice než tři týdny jsem laboroval s nádrží v křídle a s pomocnou nádrží v trupu. Měnil jsem přívody, odvzdušnění, tvary nádrží, zvyšoval a přiblížoval motor k ose trupu, ale výsledek byl stále stejný. Motor se rázdy po jednom nebo dvou kolcích rozjezel a ve studiu největšího zrychlování se zastavil. Nebylo než nádrž z křídla odstranit a zhotovit nový trup s větším noscem, aby pojal dostatečně velkou nádrž na palivo. Ani u tohoto řešení jsem ne-

dostih ihned k uspokojivým výsledkům. Musel jsem znova měnit nádrž, při vodní trubíčky a ještě více přiblížovat motor k ose trupu. Až konečně, když jsem dosnal osu motorku přesně nad vnější okraj nádrží, začal mít model létat až do opělného spojebování paliva. To bylo již radostnejší! — Ta největší „moucha“ — nádrž v křídle — mě sice ulétla, ale ze dvou dalších, t. j. snížit klopňový moment a zvýšit točivý moment motorku — jsem chytal počkovinu.

To bylo i dobrý úspěch. Model mi startuje tak spolehlivě, jak nebyl u tryskových modelů normální koncepte zvyklem. Tah v lince je známe nížší a v důsledku toho i rychlosť modelu větší. Zásobování motorku palivem dosíti stejnoměrně, takže není nebezpečí předčasněho zastavení motorku nebo spálení ventil. membrány v důsledku přílišného ochuzení směsi při vyprazdňující nádrži.

Toto jsou jistě dostatečné důsasy, proč mohu být konečně spokojen se svým nesymetrickým modelem, čili t. zv. létající laboratoří.

Rekl jsem již, že jsem chytí i „mouchy“, na které jsem ani nemířil. Jednou z nich je velká hloubka nosné plochy při poměrně malém rozpětí. Můj model totiž létá při rychlosť 200 km/hod. při 530.000 Reynoldsova čísla, zatím co modely běžné koncepte dosahují při stejně rychlosťi nejvýše 350.000 Re. čísla. Aerodynamické oběžné křídlo mého modelu je tedy mnohem dokonalejší a v důsledku toho očividnější, a to vše za nízkou odporu. To ovšem vyzádoválo speciální úpravy profilu křídla, ke které jsem došel opět jen zkusem. Z počátku byl model ovladatelný jen do rychlosť 160 km/hod. Upravou profilu jsem jeho ovladatelnost zvýšil až na rychlosť 190 km/hod, a další úpravou se stal ovladatelný i při rychlosť kolem 220 km/hod.

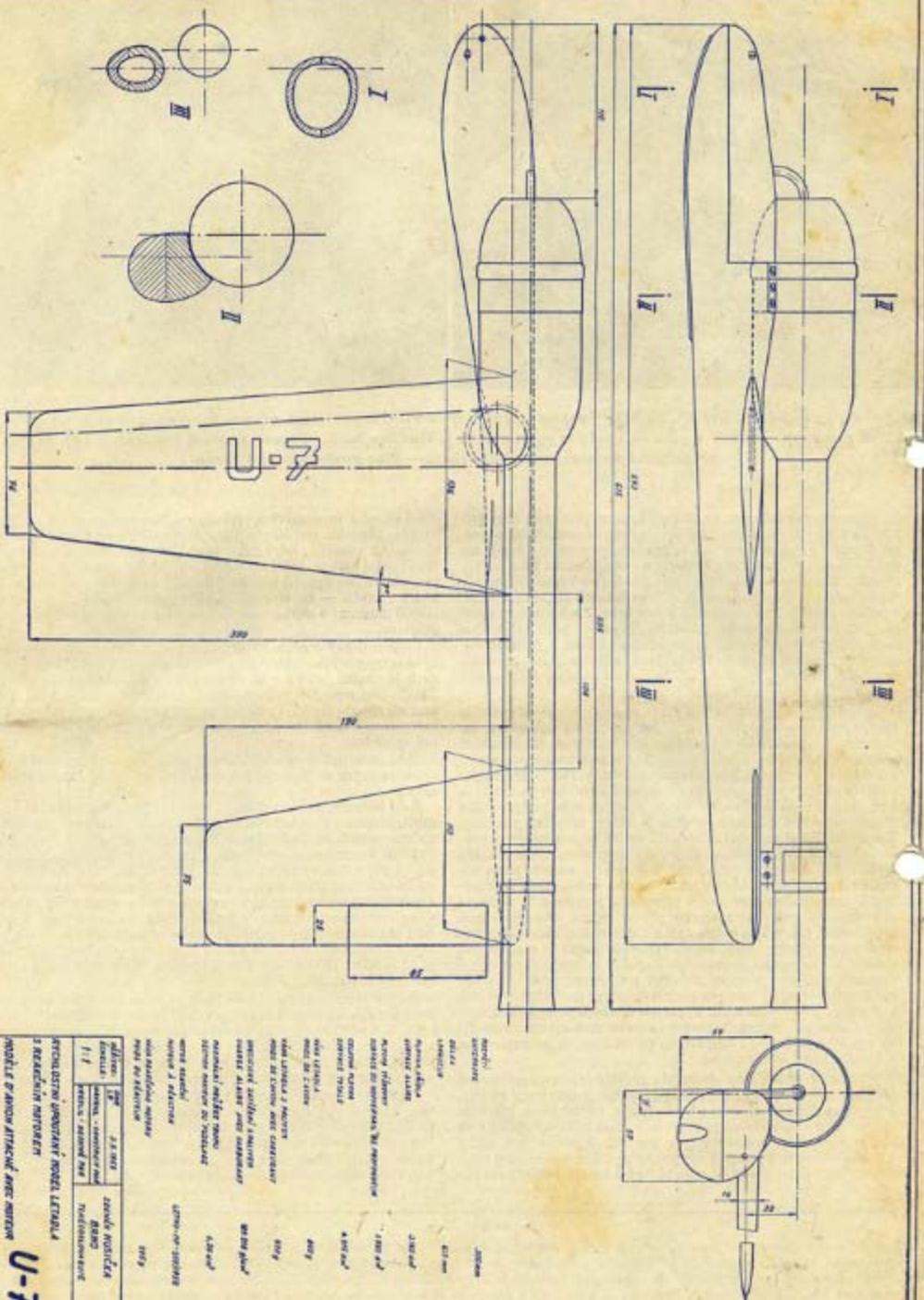
A jaký mám nyní profil? — Není to profil ani nosný ani souměrný. Je nosný len tlak, aby při dané rychlosťi využíval právě jen vztah potřebný pro let modelu. Můj model také skutečně létá a není ve vzhledu držen jen svíšou sloužkou odstředivé síly, jak je to často vidět u tryskových modelů. Z tohoto důvodu je však také velmi citlivý na sebejemené vyloučení pohybující části výškovky.

Můj nesymetrický model je téměř nerozbitelný. Až dosud provedl více než 400 startů (jen při pokusu o rekord přes 40) a nikdo na něm ještě neviděl zlomenou kteroukoliv jeho část. Stavbu takového modelu však doporučuji pouze těm nevýsplešejším modelářům, protože při létání s takovým modelem se vyskytuje problémy, které méně zkušené modeláře musí odražit.

Sm.

Letecký modelář, časopis pro leteckou výchovu. Vychází dvacetkrát do roka. Vydává Dobrovolský svaz lidového letectví ve vydavatelství Čs. knihovny mod. Naše výslovo, Praha II, Vladislavova 26. Redit a za redakci odpovídá Jiří Smola. Redakce Praha II, Senátský 22, telefon 330-26, redakce pro Slovensko: Bratislavu, listit Dvernik, telefon 338-36. Administrace Praha II, Vladislavova 26, tel. 376-46-9. říkavý číslo SBCS 4499. Novinová řada povolená okreskovým pol. Okres Praha 022. Předplatné na jeden rok i s poštovním 45 Kčs. Cena jednotlivého výjšku 4 Kčs. Tiskací tiskárna Naše výslovo, Praha.

Toto číslo vylilo 9. září 1952.



REACTEURS UTILISANT NOUVEAU LITHIUM REACTEURS MATERIEL NOUVEAU ET NOUVEAU ATOMEUR AVEC NOUVEAU A REACTION POUR GENERATION EN NATURELLE	U-7	1-1 ATOMS - CONSTRUCTIVE PROTONIC ALLOY NUCLEAR FUSION	1-2 ATOMS - DESTRUCTIVE BURNING NUCLEAR FUSION
---	------------	---	---

**MODÈLE D'ANION ATTACHÉ AVEC AUTOCORRÉLATION
A RÉACTION POUR CONCERNER EN HYPOTHÈSE**

U-7