

9

ZÁŘÍ 1953
ROČNÍK IV
CENA 1 Kčs

letecký modelář



Upoutané makety po prvé úspěšně v Celostátní soutěži

Obsah



Z výcviku nových modelářských instruktorů • Den československého letectva • Celostátní soutěž modelářů Svazarmu 1953 • O stretnutí modelářův ČSR-Maďarsko okrem pretekov • „Vodomil“ vodní model s gum. motorem • Modelářské kroužky ve školách • Školní větroň „Super-Neptun“

Z výcviku nových modelářských instruktorů

Jak čtenáři LM vědí již z letošního 5. čísla časopisu, uspořádala modelářská skupina ÚV Svazarmu v letním období několik výcvikových kursů pro nové modelářské instruktory, zejména se řad učitelů. Kursy byly provedeny jednak v Ústřední modelářské škole Svazarmu v Liberci, kde dosud běží, jednak v její letní pobočce ve Vlkavčicích na Sázavě.

Zajeli jsme se podívat na první běh kursu do Vlkavčic, abychom si mohli přímo promluvit s kursisty i s jejich učiteli. Našli jsme tu osvědčené a většinou modelářských instruktorů známé modelářské pracovníky – soudruhy Hejmana a Knittla a účastníky kursu v plném pracovním tempu. Na první pohled bylo těžko poznat mezi usměvavými, zřejmě spokojenými a zaujatými tvářemi „žáků“ skutečné žáky vyšších tříd středních škol od učitelů a ředitelů škol. Našli jsme tu opravdu pěkný soudružský kolektiv, který nám v průběhu dne ukázal, že dovede nejen dobře pracovat a studovat, ale po zaměstnání se i radostně a srdečně pobavit.

Na besedu nám soudruzi a souduzi potvrdili, že jsou spokojeni s vedoucími instruktory kursu a oběma. Všichni účastníci se shodovali v tom, že si ze školení odnesou opravdu maximum toho, co lze vůbec v době 14 dnů zvládnout. Litovali jen, že kurs není alespoň o týden delší, a že výběr pro jednotlivé běhy není prováděn pečlivěji. Stává se totiž, že se tu scházejí úplně začátečníci s pokročilými, což brzdí a znesnadňuje práci všech. Další chyba je v tom, že nejen v prvním běhu, ale ve všech kursech ve Vlkavčicích nebyla plně využita kapacita střediska (někdy jen na 50%). Konečně také uvažovali, kteří se do kursu hlásili, nedostali předem od pořadatele vůbec žádné pokyny, ať již jde o umístění střediska (nemají je na dráze ani na poště), spojení, osobní vybavení, program kursu a tak dále. Modelářská skupina ÚV si jistě vezme z těchto nedostatků poučení a zařídí pro příště nápravu!

Vcelku nás návštěva střediska Vlkavčice přesvědčila, že mezi absolventy a zejména učiteli, kteří se sem dostali, byl vykonán kus povídací práce pro rozvoj našeho modelářství. Věříme, že instruktory, vysko-



Účastníci kursů při desetiminutovce a hodnocení dne.

lení v těchto kursech, budou v nastávajícím školním roce pracovat se stejným zájmem jako instruktory modelářských kroužků na školách, a že rozšíří řady modelářů o několik stovek dobře vyškolených mladých leteckých pracovníků.

Jeden ze soudruhů-učitelů, kteří se zúčastnili prvního kursu ve Vlkavčicích, poslal nám již dopis o svých dojmech z kursu. Bude vás jistě zajímat:

Byl jsem v kursu instruktorů ve Vlkavčicích

Jak jsem se tam dostal? — Jednoduše! — Telefonický vztek okresního školního inspektora řediteli školy a už jsi na poloviční cestě do modelářského kursu. Bude prý v okrese Český Brod a hlásil směrnice dostaneš od Svazarmu. Chlěl bys něco namítnout, poněkud jsi v tomto oboru v široké nepřítomnosti — ale buď!.

Celá na slibné pokyny a ono stále nic. Myslel si: Přišli na to sami, že tam nepůjdou; vždyť přece „Učitelské noviny“ psaly, že zájemci musí mít základní znalosti leteckého modelářství. Těsně před počátkem kursu přijede však soudruh z KV

Svazarmu a přiveze průkazku na 50% slevu do stanice Stříbrná Skalice. Zdá se ti toho málo, ale je to prý víc. Vezmeš tedy kufřík a jedeš na cestu, která je do jisté míry stále ještě zahalená rouškou tajemství.

Kdeho znáš z okrajů? Posázá, ale letní středisko modelářů Svazarmu již jen obrub zasvěcených, a potom dohře lidé z okolí Stř. Skalice, kteří ti ochotně ukáží cestu, i když středisko znají asi pod třemi různými jmény. — První dojem, vidění čísta turistů, ti docela lahodí. Dřevěné srubky uprostřed nezářících přírody slihuješ přiljemných 14 dní. Hlásíš se u vedoucího tábora, který po přivítání a několika minutami prohlédnutí seznamu prohlašuje: „V dodaném seznamu tě tu nemám.“ Znovu ti jde na mysl, že to vše je veliký omyl a vytváří se a prvním a posledním triumfem — slevkou na dráhu. Modrá havička zapůsobila. Stáváš se řádným posluchačem kursu, i když se vzdápně dočkáš, že z kraje Brna se 100 akčních zájemců se pro nedostatek míst dostalo asi na pouhých 10.

Hned první předběh diskuse přítomných nad plánem „Míry“ tě zvon odbovností přivádí do rozpaků. A což teprve, když instruktor se ptá, kdo ještě uviděl balu. Bojíš se to přiznat, když vidíš ty povědomé naladěné obličej starých modelářů, ale máš dojem, že to souvisí nějak se slovem balu a že to musí instruktor s Knittl přivést v láhvi.

Pak však přichází letecká theorie, stavba balonů a už není čas, abys dále přemýšlel, a den ode dne cítíš, že tvůj prý krok do vlkavčického tábora byl také krokem do modelářské rodiny. Dobrý kolektiv posluchačů, pěkný poměr vedoucího i instruktorů, chvilu odložené nebo společné zpovědi při kytce na zeleném trávníku jsou ti odměnou za celodenní práci. A už je tady druhý týden — praktická stavba modelů. Pod vedením a radami instruktorů postarají všichni i začátečníci, vlastní modely vytvoří. Ani balu, ani plány tě už nestraší. Dva týdny kursu jsou prý a už tě nemrzí, že to začalo tak náhle s tím telefonem.

Odcházeš z vlkavčického tábora s nově nabytými znalostmi a zkušenostmi v oboru leteckého modelářství s vědomím, že je tvou povinností rozšířit se o ně se svými žáky, kteří na to tak nedočkavě čekají. Sebedů.

Vedoucí instruktor s. Knittl vykládá a předvádí zalétávání.



Den československého letectva

V neděli 6. září oslavili příslušníci leteckých jednotek spolu s pracujícími lidem — Den československého letectva — slavný den naší lidové demokratické armády.

Den československého letectva je dnem, kdy se v každém z nás utváří jistota, že obrana vlasti je v dobrých rukou a že není síly, které by se podařilo vzít nám to, o co naši otcové a matky po dlouhá léta těžce bojovali a co jsme sami již z náli, k socialismu spjící vlastní vytvořili.

Je to zároveň pádná a tvrdá odpověď imperialistickým válečným strůjčům, že jejich snaha na rozpoutání třetí světové války narazí na rozhodný odpor našeho pracujícího lidu, že ztroskotá na rozhodném odhodlání tábora míru, vedeného Sovětským svazem — bránit a uhraniti světový mír.

Den československého letectva je svátkem nejen našich vojenských letců, ale i našich konstruktérů, dělníků a ostatních pracujících leteckého průmyslu a příslušníků Svazu pro spolupráci s armádou. Je svátkem mladých chlapců a děvčat, kteří se učí létat na bezmotorových i motorových letounech.

S jistotou a hrdoostí můžeme prohlásit, že naše československé letectvo je dnes převážně a lépe vycvičeno, než loni a než kdykoliv jindy. Vzárost bojové síly letectva den ze dne stoupá. Naši letci mají k dispozici nejlepší letouny světa a stávají se opravdovými mistry v jejich ovládnutí. Jsou to stroje, které pro naše letce vyrobili za pomoci Sovětského svazu naši dělníci a kteří tyto krásné stroje světili našim letcům, aby jimi střelili a bránili nedotknutelnost našich vzdušných hranic proti jakýmkoli útočníkům.

Američtí imperialisté se chvěvají, že americká letadla jsou nejlepší a nejdokonalější, že v rychlosti nemají na světě konkurenci. Avšak člověk zdravě a rozumně myslící si již dnes musí uvědomit, že technika, která je vyráběna pro obchod a zisk, nemůže mít takové hodnoty, jako technika, vyráběná v zemi, kde neexistuje honba za ziskem, ale kde je převládající snaha po jednoduchosti a účelnosti. My bojovnou techniku hodnotíme nikoliv s hlediska vzhledu, nýbrž s hlediska jejího praktického použití, s hlediska jejího taktického a operačního využití. Snaha po nálezitosti a po dobrém vzhledu letounů, která je typická pro imperialistickou výrobu, je vyjádřením kapitalistické konkurence mezi mnoha firmami, které se výrobou letounů zabývají. Letadla jsou stavěna tak, aby působila především vzhledem, kolem kterého dělájí výrobci příslušnou reklamu, která má zastrčit omezenost použití letounů ve válce. Letadla jsou tedy stavěna pro prodej a zisk především. Jsou do nich montována určitá zařízení jen proto, aby letouny nabývaly na přitažlivost, bez ohledu na jejich praktické použití. Výrobci vůbec nezajíší na tom, že váha letounu se zvětšuje a že se zhoršují jejich bojové vlastnosti.

Najdou se u nás ještě lidé, kteří se do-

mnávají, že americké letouny jsou nejlepší na světě. Nejlepší proto, že nikdo takové typy letounů nemá. Poukazují na rozmanité typy letadel, létajících křidel, lhp, gigantů, proudových letadel fantastických tvarů, aniž by blíže zkoumali podstatu toho, co lze s nimi provést. Tento úkaz množství letounů je pro americký průmysl opravdu charakteristický, neboť dokazuje nespůsobilost kapitalistického leteckého průmyslu, vytvořit opravdu dokonalý typ spojením prací různých konstruktérů. Velkou zásluhu mají na tom i vyškolení velitelé amerického letectva, kteří jsou současně akcionáři válečného průmyslu, zvláště leteckého a žárlivě hájí nikoliv zájmy armády a letectva, ale též fabriky, jejíž akcie mají. Nemají zájem na nějakém centrálním odstranění nedostatků, neboť by přišli o své tučné zisky. Taková je pravda o americké letecké technice.

Sovětská technika má jediné reálné měřítko, kterým je praktické použití letectva v celé problematice soudobé války a nejen války, ale i jejího mírového použití. Proto mohla sovětská letecká technika dosáhnout takových krásných výsledků. Proto dnes naši letci létají na nejmodernějších proudových letounech světa a proto sovětský lid mohl vyrobít i během Veliké vlastenecké války rychlé a obratné letouny, které zabezpečily převahu sovětské armády i ve vzduchu, a které na palbě rozlihy vychvalovanou nacistickou Luftwaffe. Byli to sovětské lidi, vychovaní nesmrtelným Stalinem a slavnou KSSS, kteří dokázali v spolupráci s pozemními armádami vyhnat fašistické vetřelce ze své země. Nad slunce jasněji se potvrzuji slova soudruha Stalina:

Technika dle záruky, je-li ovládnuta lidmi — ovládnut lidmi, kteří jsou s to ji zvládnout a kteří vědí za co bojují.

A to Američanům naprosto schází. Je jasné, že technika, kterou mají ovládat lidé, kteří nevědí proč bojují a pro které je válka výhodným obchodem či dobrodružstvím, znamená ani převahu, ani nemůže dovést k vítězství.

Odpovědnost k dělnické třídě, láska k vlasti, straně, odpovědnost za vše socialismu, za obranu naší lidové demokratické vlasti — to jsou vlastnosti vojáků lidové demokratické armády, vlastnosti, které nemůže nikdy mít voják buržoazní armády, neboť je to armáda protilidová.

Den československého letectva dokazuje, že československé letectvo je vskutku dobře připraveno. Tento svátek letectva se stává manifestací našeho pracujícího lidu s vojenskými letci a posiluje jejich vědomí ve vítězství tábora míru, v jehož čele stojí mohutný Sovětský svaz, vědomí o stále rostoucí síle naší republiky, která vedena Komunistickou stranou Československa a soudruhem Zápotecským, ochrání ve spojení s Sovětským svazem krásný, radostný mírový život a tváří práci našeho lidu.

Npor. Jiří Souček.

Bdít -

PŘÍKAZ FUČÍKŮV

Před deseti lety, 8. září 1943, ukončili nacističtí katané velký život národního hrdiny Julia Fučíka, komunistického novináře, který svůj život, své znalosti a schopnosti dal plně do služeb dělnické třídy. Komunistům a svoboda člověka — to byly pro Julia Fučíka součástí jedné a téže věci. Tak ho od 18 let vychovávala Komunistická strana Československa, s níž Julius Fučík pracoval od prvních dnů jejího zrození jako pravý revoluční bojovník všechny zápa, tak Julia Fučíka učil sovětský lid, jehož život a práci Fučík při svých návštěvách Sovětského svazu poznával.

Vychován stranou v žulový hádr nemilosrdného, bojovného politického činitele, byl Julius Fučík připraven k svému největšímu zápasu — s fašismem v době naší národní nevolnosti. Podílníkem tento zápas s vědomím správnosti svého rozhodnutí, s vědomím pravdy strany a dělnické třídy, s vědomím, že fašismus bude mračen. I když v tomto zápasu Julius Fučík položil svůj život, vybojoval jej vítězně.

Marně se snažili nacisté a něho udílat obšťalování. Hrdě vstavený Julius Fučík dimtrovským útokem rozmetl tyto fašistické snahy, když v Berlíně odsoudil nacismus jako neuvěřitelný, zločinný zvrhlost, když obhájil nepřemýšletelnou věc komunismu.

To byla poslední Fučíkova slova, vyznávající se z horoucí lásky k pracujícím člověku, k dělnické třídě, ke straně, k Sovětskému svazu. Zemřel, jeho pozůstatky nacisté pečlivě ukryli v naději, že jeho památku vyhladí ze světa. Stal se však pravý opak. Jako věčně bude žít v paměti lidstva Zofia Kosmodemjanská, mladodržející Alexandr Matrosov, Marj Smirnov a tisíce dalších sovětských hrdinů, bude věčně lidstvo vzpomínat na Julia Fučíka, jeho na čestku, který i ve chvíli smrti, opíraje se pevně o stranu, věřil do lidu optimismus.

„Lidé, měl jsem vás rád, Bdíte!“ Miliony těch, které Fučík miloval a za jejich lepší budoucnost se hl, denně si opakuji jeho slova lásky a jeho vstřahu: Nikdy nepozbýt revoluční bdělosti a ostráost, neboť imperialismus nepřestává usku- tečňovat své plány na světovou nad- ldu.

rp

CELOSTÁTNÍ SOUTĚŽ



MODELÁŘŮ SVAZARMU 1953

Celostátní soutěž modelářů Svazarmu 1953 se konala ve dnech 23. až 26. července v Brně. Na závěr CMS byl proveden mezinárodní rychlostní závod upoutaných modelů Maďarsko-Československo. CMS pořádal ÚV Svazarmu, provedením byl pověřen krajský výbor Svazarmu Brno. Volné modely létaly na letišti Medlánky, upoutané modely a mezinárodní utkání bylo odstartováno na hřišti Spartaku Zbrojovka v Brně. Počasí modelářům přálo. Nárazový vítr, který přev den foukal, se přes den uklidnil a nastalo skutečně termické počasí, tak příznivé pro modeláře. Výkony pak odpovídaly počasí!

První večer, 23. července, byla soutěž zahájena v Závodním klubu zaměstnanců Gottwaldových závodů v Králově Poli. Zde byli přítomni zástupci ÚV a KV Svazarmu, KOR, patronátního závodu a lidospřávy, kteří ve svých projevech zdůraznili důležitost modelářství a jeho vztah k budování socialismu v naší vlasti.

Slib, letos po prvé čtený na CMS, přednesl za modeláře zasloužilý modelář a. Čížek z Kladna. Skutečně po celou dobu soutěže nebyl jeden případ nesportovního chování soutěžících. Internacionála zakončila tento večer.

Druhý den startovaly modely větroňů. I letos to byly výhradně větroňové druhy A-2. Vzpomínáme, kolik toto rozhodnutí modelářské skupiny způsobilo loni nevěle a zlé krve a jak již tehdy a zvláště letos se modeláři s tímto úkolem vypořádali. Kolik nových a zcela úspěšných konstrukcí vzniklo. A výkony A-dvojek byly letos již rovnocenné dřívějším velkým modelům!

Jako loni i letos kategorie větroňů početně převládala. Nic nepomohlo vyzázení opravdu ostrých limitů, neboť na startu se sešlo opět dvojnásobné množství modelů než byl předpoklad při plánování.

Z přihlášených 146 modelů větroňů přišlo na start 139 a odstartovalo 119.

Z toho 74 juniorů a 45 seniorů. Potěšitelný je jedenapůlkrát větší počet juniorů. Svědčí to o dobré připravenosti juniorů, kteří snížili stejný limit pro postup jako senioři, to je 120 vt. Celkově můžeme říci, že úroveň modelů po stavební stránce byla všeobecně velmi dobrá a to i u mladých modelářů, kteří nemají těch zkušeností jako senioři. Zvlášť vynikaly modely soudruhů z Liberce a z Košic.

Pořadí kategorie A-1 - junioři - prvních 10:

1. Syrovátka V., Olomouc	212,1 vt.
2. Kulíř M., Košice	185,8 vt.
3. Kučerka K., Nitra	153,5 vt.
4. Vavrinec V., Žilina	148,6 vt.
5. Kodeš J., Liberec	144,1 vt.
6. Štastný J., Praha	139,4 vt.
7. Pich Z., Praha	124,3 vt.
8. Sommer F., Liberec	122,6 vt.
9. Zeman V., Č. Budějovice	120,1 vt.
10. Bežička M., Liberec	120, - vt.
11. Pavlišta J., Liberec	120, - vt.

Klasifikováno 74 modelů, 11 havarovalo nebo se nedostavilo ke startu.

Kategorie A-1 - senioři - prvních 10:

1. Špulák L., Pardubice	247, - vt.
2. Horyna V., Hradec Králové	240,6 vt.
3. Maršala J., Nitra	234,7 vt.

4. Veselý Z., Praha	226,2 vt.
5. Starý F., Pardubice	214,3 vt.
6. Volkman L., Praha	146,9 vt.
7. Ríčař S., Hradec Králové	140, - vt.
8. Mašek J., Hradec Králové	132,6 vt.
9. Šlepek J., Nitra	131,6 vt.
10. Mene F., Pardubice	126,83 vt.

Klasifikováno 45 a 9 havarovalo nebo se ke startu nedostavilo.

Týž den byla odletána kategorie A-2 - bezmotorové modely. Letos byla již tato kategorie úspěšně letána v několika krajských soutěžích. Nikoliv tedy jako loni, kdy byla záležitostí modelářů z Kladna a Zvolene. Celková úroveň byla dobrá. Samokřídlo zaznamenalo dokonce překonání loňského výkonného národního rekordu. Sportovní komise při Ústředním aeroklubu tento výkon zaregistruje.

V této kategorii bylo přihlášeno 29 modelů. Na start se dostavilo 11 junioři a 12 senioři, 1 se nedostavil.

Kategorie A-2 - junioři - prvních 5:

1. Svítal V., Plzeň	64,4 vt.
2. Matějka F., Praha	52,9 vt.
3. Mrkos E., Ústí n/L.	46,2 vt.
4. Vavrinec V., Žilina	38,6 vt.
5. Antoš Z., Ústí n/L.	38,3 vt.

Klasifikováno 11 modelů.

Na obálce: Makety na letošní CMS v Brně seřazené na startu. Vpředu kameraman Čs. státního filmu.

Kategorie A-2 - senioři - prvních 5:

1. Dobrota A., Nitra	123,5 vt.
2. Kratina F., Kladno	72,7 vt.
3. Hájek V., Praha	62,8 vt.
4. Šlepička J., Praha	47,8 vt.
5. Hamouz Z., Kladno	45,6 vt.

Klasifikováno 12 modelů, 1 se nedostavil ke startu.

Kategorie F - kluzáky, výhradně určená pro žáky nižších tříd, byla odstartována také tento den. Do CMS zde postoupila a přihlášky řádně poslalo 12 modelářů. Startovalo jich však pouze 9 a 1 havaroval. Zavedení této kategorie do rámce CMS nám mělo ukázat výsledek nejméně modelářů, i když byla kategorie F málo zastoupena (výsoký limit?), přece jen ukázala, že se nejméně modeláři dobře čítá. Modely Kamila Brauner a z Kladna, olomoucké Fr. Škobrtařové i ostatních žáků tomu nasvědčovaly. Jde nyní o to, tyto mladé žáky podchytnout a nechat vyrůst tak, aby z nich byla skutečně kvalitní záloha dorostu pro letectví a to nejen po odborně, ale i po ideové stránce. A to je povinnost starších modelářů. V případě olomouckých se toho nebojíme!

Kategorie F - žáci s tyčkovými křídly - prvních 5:

1. Brauner K., Kladno	61,- vt.
2. Kratochvíl J., Brno	60,5 vt.
3. Kubát Jar., Č. Budějovice	53,6 vt.
4. Čech A., Olomouc	36,5 vt.
5. Müller V., Hradec Králové	36,1 vt.

Klasifikováno bylo 9 modelů, 1 neklasifikován.

Druhý den byly na medlařeckém letišti odstartovány kategorie volných motorových modelů, B-1, C-1 a E. Vodní modely měly startovat na volné vodě na Kněžské přehradě, avšak vzhledem k otočení větru nebylo možné na přehradě startovat. Bylo nutno narychlo vybudovat jednoduchou nádrž na letišti, takže i tato kategorie byla odletěna.

V kategoriích B-1 modely s gumovým pohonem překvapili brněnští modeláři novými konstrukcemi modelů, které velmi dobře létaly s gumou tuzemské výroby. Přesto se ukázalo, jak je nutné, aby materiálové oddělení ÚV zajistilo výrobu kvalitní tuzemské gumy pro modelářské účely. Zajímavé je v této souvislosti sdělení přítomných maďarských modelářů, že jejich modely létají s kulatou gumou o průměru 1 mm. Je vidět, že máme již konstrukce modelů vysoké úrovně, které ve spojení s kvalitní gumou budou schopny světových výkonů.

Tato kategorie se stala po právu záležitostí brněnských a gottwaldovských modelářů. Z přihlášených 45 modelů kat. B-1 se dostavilo ke startu 13 juniorů a 29 seniorů. Výkony vítězných juniorů i seniorů byly téměř rovnocenné. Také radostné poznání!

Kategorie B-1 - junioři - prvních 10:

1. Petr V., Brno	205,3 vt.
2. Fiala O., Brno	166,6 vt.
3. Neruda J., Gottwaldov	164,1 vt.
4. Janda Boh., Ostrava	148,8 vt.
5. Vacek B., Brno	86,4 vt.
6. Kožený J., Kladno	75,8 vt.
7. Harapát J., Kladno	52,6 vt.
8. Anděl O., Praha	51,61 vt.
9. Šmíd M., Olomouc	49,9 vt.
10. Gimler J., Praha	47,33 vt.

Klasifikováno 13 modelů, 2 neklasifikovány pro havárii nebo nedostavení se ke startu.



Před nádražím v Brně stál účastník CMS transparent.

Kategorie B-1 - senioři - prvních 10:

1. Somr J., Gottwaldov	229,2 vt.
2. Čunderlík J., Bratislava	187,5 vt.
3. Hemola J., Kroměříž	173,16 vt.
4. Liska Z., Ml. Boleslav	164,3 vt.
5. Král P., Brno	152,4 vt.
6. Kubala M., Ostrava	151,6 vt.
7. Filipp D., Bratislava	142,9 vt.
8. Hájek V., Praha	140,16 vt.
9. Mužný L., Ostrava	128,1 vt.
10. Brežňan L., Žilina	120,- vt.

Klasifikováno bylo 29, neklasifikováno 5.

Velmi dobré výkony byly podány ve vodních modelech v kat. B-1. V kategoriích C-3 - vodní modely se spalovacím motorem - byl pouze 1 účastník-junior, takže nemohl být hodnocen do soutěže.

Kategorie B-3 - pouze senioři:

1. Hemola J., Kroměříž	121,33 vt.
2. Michal M., Olomouc	79,4 vt.
3. Popelář V., Praha	76,83 vt.
4. Šaroch V., Karlovy Vary	32,- vt.
5. Švácha M., Karlovy Vary	13,16 vt.

Klasifikováno 5, neklasifikováno 1.

Proti loňské CMS jeví se v kategoriích C-1 - volné modely se spalovacími motory

lepší se situace. Mnohem vyšší počet účastníků - 26 juniorů a 38 seniorů - a také vyšší výkony. Nutno též konstatovat daleko vyšší spolehlivost motorů této kategorie, takže byl minimální počet těch, kteří museli odstoupit proto, že nenastartovali motor. Svědčí to o zvýšené kvalitě motorů sériové výroby i o zvýšení odbornosti samotných modelářů.

Kategorie C-1 - junioři - prvních 10:

1. Volný J., Brno	184,3 vt.
2. Sekerka M., Praha	177,06 vt.
3. Jiřoněk L., Kolice	170,6 vt.
4. Rutar B., Ostrava	137,3 vt.
5. Olšák V., Gottwaldov	111,6 vt.
6. Šlechtba P., Jihlava	103,2 vt.
7. Fruhauf J., Praha	102,33 vt.
8. Bella, Žilina	84,8 vt.
9. Scheufler K., Ostrava	82,- vt.
10. Kříž P., Jihlava	80,7 vt.

Bylo klasifikováno 22 soutěžících, neklasifikováni byli 4 pro havárie.

Kategorie C-1 - senioři - prvních 10:

1. Hájek V., Praha	241,9 vt.
2. Kadlec F., Olomouc	176,1 vt.

Záběr ze slavnostního zahájení CMS v ZK Gottwaldovských sádkách.





Pohled na osmé startovní místo – měřiči při práci. Vzadu mezi dvěma antenami vidíte jednoho z brněnských radioamatérů, kteří udržovali spojení se štábem.

3. Kutl F., Hradec Králové	166,4 vt.
4. Vendruška M., Praha	142,3 vt.
5. Macháček A., Praha	131,9 vt.
6. Procházka V., Praha	128,06 vt.
7. Nondák M., Ostrava	123,4 vt.
8. Ryba V., Ostrava	118,6 vt.
9. Mrázek V., Ostrava	103,6 vt.
10. Meac Fr., Pardubice	103.— vt.

Bylo klasifikováno 20 soutěžících, neklasifikováno 10 pro havarie a nedostavení se ke startu.

Kategorie E, letos rozdělená na modely s rotujícími křídly a modely s křídly mávavými, byla ještě slabší než dříve. Je to kategorie neprávem opomíjená, která dá-

vá modelářům široké pole působnosti. V této oblasti nám stále modeláři-výzkumníci zůstávají mnoho dlužni. Co možností, co problémů k vytvoření této kategorie skýtá. Letos byla odlétána jen první část kategorie E, totiž modely s rotujícími křídly, již se zúčastnilo 5 juniorů a 4 seniorek. I když výkony byly dobré (112,1 vteř. vítěz), přece jen nejsme spokojeni se stagnací v konstrukci. Jsou to stále ty sloupky jednou tříhranné, jindy čtvercového průřezu, nahofe i dole opatřené vrtulemi, které se vznášejí vzhůru a po dohození svazku se kácí beznadějně k zemi.

A helikoptery, které se tak dobře osvědčily v letectví a vypomáhají v tolika

Československé reprezentanti družstvo pro utkání s Maďarskem. Odleva soudruzi: Hrazdica, Husička, Herber, Gürtler, Zatočil, Baitler, Sladký.



MODELÁŘI DOPORUČUJÍ

kolem „Celostátní“ v Brně

Z dopisů, které jsme dostali do redakce od účastníků letošní CMS, vybrali jsme některé podstatné návrhy na zlepšení příští CMS i další práce v modelářské skupině Seznamu, které otiskujeme:

● Úpravu bodování naší celostátní soutěže dle dohody na aktivu modelářů v pátek 25. 7. 53:

- logaritmické bodování 3 letů s dolní hranicí 60 vt. a horní hranicí 5 minut
- výsledné pořadí je stanoveno prostým součtem bodů 3 letů
- opravný start do 10 vt. ve všech kategoriích, 1 x při přetažení 20 vt. u motorů.

● Svolat celostátní konferenci zástupců krajů a činných modelářů krajů.

oborech lidské práce, ty přece vypadají jinak. Těšíme se, že na CMS 1954 uvidíme v této kategorii opravdové novinky úspěšně létající!

Kategorie E-1 – junioři:

1. Vávra J., Bratislava	65,4 vt.
2. Vlk F., Liberec	43,8 vt.
3. Ryba J., Liberec	27,6 vt.
4. Nálečka V., Liberec	24,1 vt.
5. Gmber J., Praha	21,3 vt.

Klasifikováno 5 soutěžících.

Kategorie E-1 – senioři:

1. Šitár J., Bratislava	112,1 vt.
2. Hájek V., Praha	71,5 vt.
3. Kalina K., Ostrava	57,9 vt.
4. Kančík Z., Ostrava	41,6 vt.

Klasifikováno 4 soutěžících.

Odpoledne 25. července na hřišti Spartaku Zbrojovka, kdy se létaly upoutané dvapádky, bylo nejslabším místem celé soutěže. Zde zapomenuli mnozí soutěžící, že právě jejich dochvilnost a přítomnost vůbec je prvním předpokladem organizace. Z tohoto důvodu nebylo možno začít a skončit v plánovaném termínu.

Z dvaceti přihlášených modelů se dostavilo ke startu 5 juniorů a 8 seniorů, ostatní buď havarovali nebo se ke startu nedostavili. Úroveň výkonů byla vcelku velmi dobrá. Modely čtyř juniorů a dvou seniorů létaly rychlostí nad 140 km/hod. Jistě výkon velmi dobrý, uvážíme-li, že není daleko doba, kdy dosažení této rychlosti bylo mezinárodním rekordem.

Kategorie D-1a – modely 2,5 cm³ – junioři:

1. Vecka J., Praha	146,94 km/hod.
2. Dřístíčka J., Jihlava	146,94 km/hod.
3. Pech Z., Kladno	144.— km/hod.
4. Pech J., Praha	142,86 km/hod.
5. Vodička Z., Praha	136,36 km/hod.

Klasifikováno 5 a 1 se nedostavil ke startu.

Kategorie D-1a – senioři – prvníh 5:

1. Zatočil M., Brno	159,29 km/hod.
2. Pavliš A., Brno	149,38 km/hod.
3. Šmejkal V., Ústí n/L.	136,88 km/hod.
4. Baitlerová V., Praha	135,9 km/hod.
5. Jaroš R., Gottwaldov	115,38 km/hod.

Startovalo 8 modelů, 6 neklasifikováno pro havarie a nedostavení se na start.

● Vypracovat propozice pro CMS 1954 v nejkratší době, aby přišli „Čelostátní“ byla tak dobrá, jako v r. 1950 v Partyzánském, 1951 v Gottwaldově a 1952 ve Zruči.

● Úpravu bodování maket. Zjevně odstupňování bodů:

- a) shodnost se vzorem (detašně rozvět a bezpodmínečně přiložit věrohodný podklad)
- b) provedení modelu
- c) rychlost (podřadná složka)
- d) start (podobný skutečnému letadlu)
- e) jednoduchá manévrovací schopnost (stoupání, klesání)
- f) přistání.

● Vzhledem k neuskutečnění mezinárodního závodu v Brně, jak nám jej sliboval Letecký modelář č. 7, uspořádat mezinárodní zimní soutěž větroňů a motorových modelů při „Gottwaldovské zimě“, která má k tomuto podniku všechny předpoklady. Je nutné ihned začít, i když je 5 měsíců čas!

V kategoriích upoutaných modelů s motory o obsahu 5 a 10 cm³ se projevil neutečený stav v motorech. Kromě několika prototypů vlastní konstrukce nemáme solidní motor této kubatury, schopný seriové výroby. Je to zaviněno hlavně tím, že socialistický sektor u nás vyrábí seriově jen motorky 2,5 cm³. Zde je nutno ihned zasáhnout a vést připravit alespoň po jednom typu motorky 5 a 10 cm³ tak, aby byl schopen seriové výroby.

Tento nedostatek se projevil v počtu účastníků v kategoriích D-1b a D-1c. Prvá z nich byla obsazena pouze třemi závodníky, druhá – desítky – byla reprezentována pouze Jiřím Gütlerem, takže nemohla být v soutěži hodnocena.

Kategorie D-1b – U-modely 5 cm³ – pouze senioři:

1. Baitler J., Praha 160, – km hod.
 2. Doležal A., Prostějov 109,09 km hod.
- Klasifikování 2, neklasifikováni 1.

Kategorie D-1c – U-modely 10 cm³ – 1 senior:

Jiří Gütler, Olomouc 206,89 km hod.

Lepší situace je v upoutaných modelech s pulsačním motorem – v kategorii D-1d (trysky). Zde bylo přihlášeno 8 modelářů, z nichž 5 závod ukončilo a 3 nebyli klasifikováni. Můžeme být hrdi, co do výkonů modelů i co do konstrukce a spolehlivosti motorů. Díky úmorné práci našich pokusníků-tryskařů, s. Husičky, Paura, Svatoše, Špatiny a jiných, bylo dosaženo dobrých úspěchů.

Modeláři se u těchto modelů i motorů vezměs odpoutali od cizích vzorů a staví úspěšně vlastní konstrukce. Příkladem je celokovový model soudruha Sladkého z Brna, který má všechny znaky původ-

Obrázky odshora:

Soudruha Vipíor (vlevo) a Kolč zhotovovali přímo na startovní náhradní vrtule pro řa, reprezentaci družstva. – Soudruha Jiří Trnava (uprostřed) startuje s pomocníky kraj U-model s rozměry 2,5 cm. – Bodovací komise při hodnocení maket.





Čs. reprezentant v akrobacii M. Herber a maďarský akrobat G. Krizsna se svým vzorným provedením akrobatickým modelem, který připravuje na start.

nosti. Stejně tak i ostatní modely kategorie D-Id. Rychlosti těchto modelů se většinou pohybovaly nad 200 km/hod. Při létání s nimi je nutno stále zdůrazňovat povinnou péči o zajištění maximální bezpečnosti a trvat na všech nařízeních.

Modely čs. reprezentačního družstva: od spodu nahoru – drozpůlka, pětka, desítka, tryška a akrobat.



Kategorie D-Id – U-modely s pulsačními motory – pouze senioři:

1. Sladký J., Brno	240, — km/hod.
2. Göttsch K., Praha	236,84 km/hod.
3. Görtler J., Olomouc	211,76 km/hod.
4. Hladil Z., Gottwaldov	209,30 km/hod.
5. Kartouz J., Brno	180, — km/hod.

Klasifikováno 5, neklasifikováno 3.

Letos po první se vyskytla v CMS upoutaná samokřídla. Přihlášených modelů bylo celkem 7, z toho 4 modely modelářů z Banské Bystrice. Bohužel na startu jsme viděli pouze dva – jeden o obsahu 2,5 cm² soudruha Jiřího Trnky z Prahy, jemuž model létal rychlostí 130 km/hod. a druhý byla tryška slovenského modeláře, který s modelem nestartoval.

Škoda, že neletali všichni přihlášení. Mohlo být zajímavé srovnání těchto modelů, mohly být i národní rekordy. Doufejme, že v příštím roce již uvidíme víc nových průkopnických konstrukcí toho druhu!

Druhou novinkou CMS a velmi úspěšnou – byly makety, to je přesně létající kopie skutečných letadel. Tato kategorie byla do nedávna neprávem přehlížena s poukazováním na hravost a podobně. Letošní početná a úspěšná účast maket v CMS vyvrátila tyto námitky a postavila je v soutěžích na místo, které jim po právu patří. Zhotovit maketu skutečného letadla znamená nejprve dopodrobna letadlo poznat a prostudovat, pak poznatky vtělit do modelu, který má už jiné zákonitosti a nakonec „naučit“ tento model létat. To je slušný počet problémů, jejichž řešení pomáhá zdokonalovat a prohlubovat znalosti modelářů a dává jim mnoho pro další práci v letectví. Navíc pak dobře provedené a létající makety jsou nejúčinnějším propagačním prostředkem, který přitahuje obecenstvo.

Vzhledem ke skutečné „mezinárodnímu výběru“ vzorů pro makety, který jsme viděli na CMS, bude nutno urychleně vydávat schematické výkresy letadel mírového tábora, pokud je bude možno uvolnit, a dát tak našim modelářům vzory, a s nimi se jistě setkáme na příští CMS. Modeláři pak nebudou muset stavět podle detailních výkresů, vydávaných v zahraničních časopisech, ale budou se snažit propagovat leteckou techniku naši i spřátelených států.

Makety na CMS vynikaly většinou skutečně pěkným, někdy až „výstavním“ provedením, takže mnohdy vznikaly pochybnosti, zda opravdu také létají. A ukázalo se, že létají všechny! Zvlášť je nutno vyzdvihnout práci soudruha Braunera staršího, jehož maketa obojživelného letadla je výtvozem vskutku pozoruhodným. Rovněž práce soudruhů Benka, Kratiny, Ing. Nápravníka, Baitlera a ostatních byly vynikající.

Při hodnocení maket bylo vedle rychlosti hodnoceno provedení a podobnost makety se vzorem skutečným letadlem. Při sestavování tabulek nebyly zkušenosti a byla nadhodnocena rychlost, která u maket nemůže být hlavním činitelem. To se nejvíce projevilo právě u s. Braunera, jemuž by bylo po zásluze patřilo vyšší umístění.

Kategorie D-3 – makety – junioři:

1. Horák Vlad., Kladno	66,67 km/hod.
2. Harapát J., Kladno	55,90 km/hod.
3. Vojta J., Ústí n/L	64,75 km/hod.
4. Schuh J., Č. Budějovice	59,60 km/hod.

Klasifikováno 4.

POUČENÍ Z CHYB

Modelářská skupina ÚV Svazarmu se na schůzi dne 4. srpna zabývala sebekriticky zhodnocením letošní celostátní modelářské soutěže konané v Brně. Při podrobném rozboru přípravy a provedení soutěže se ukázaly všechny chyby, jichž se vedení soutěže dopustilo, a které byly příčinou, že letošní CMS byla organizací méně hodnotná, než soutěže předcházející.

Se strany pořadatele byly hlavní chyby: Nedostatečný kontakt modelářské skupiny ÚV s KV Svazarmu Brno, který soutěž prakticky prováděl.

KV Svazarmu Brno nezapojil do organizace CMS všechny složky Svazarmu, ale pouze několik jednotlivců.

Modelářská skupina ÚV nekontrolovala dost přesně přípravy a spojila se často ujistěním jednotlivců, že určité úkoly jsou zajištěny, a nakonec se ukázalo, že tomu tak není. Důsledkem toho bylo improvizování na místě i v důležitých věcech.

Z těchto hlavních chyb vyplynuly organizací nedostatky, které se v průběhu soutěže projeví, a na něž si jednak i jedni stěžovali na místě, jednak v dopisech redakci LM. Jsou to zejména:

Ubytování na různých místech, namísto hromadného ve stanech přímo na letišti, které se tak osvědčilo v SSSR. – Létání různých kategorií na různých, hodně vzdálených místech. – Nezajištěná doprava. – Zanedbání startovních vodních modelů. – Nedostatečné sledování rekordních letů modelů mot. letadlem (bez barografu nebo bez komisaře). – Nedodržování časového programu. – Špatné umístění startovního vzhledu k větru. – Letecký provoz na letišti během soutěže. – Nedostatečné ocenění kategorií maket. – Nepokroplená startovací dráha pro U-modely. – Rozdělení cen v době, kdy již byly známé výsledky a jiné.

Část viny na nedostatcích letošní CMS neseu však také účastníci:

Ukázalo se, že je třeba kádry modelářů do této soutěže vést jiným způsobem a učinit umožnit jen těm, kteří mají smysl pro pořádek a disciplínu, a kteří jsou si

Kategorie D-3-makety – senioři – první 5:

1. Kratina F., Kladno	86,12 km/hod.
2. Brauner E., Kladno	62,02 km/hod.
3. Nápravník E., Ing., Praha	53,28 km/h.
4. Bebo V., Praha	286,75 km/hod.
5. Hodan J., Plzeň	62,28 km/hod.

Klasifikováno 10, neklasifikováno 3 pro havarie.

Zcela zvláštní pozornosti zaslouží kategorie upoutaných modelů akrobatických, taktéž nová v CMS. Byla sice málo zastoupená, ale velmi úspěšná. Soudruzi Mir, Herber, Zeleněk, Liška a Karel Göttsch v ní ukázali lety, které nadchly každého diváka. V této kategorii je skutečně důležitý každý prvek: Dokonalá konstrukce, dokonalá stavba modelu, naprosto bezpečný běh a výkon motoru v každé poloze, hluboké znalosti konstrukce a obsluhy modelu i motoru, bystrý postřeh a jistá ruka.

Z předvedených akrobatických odnesli si modeláři i četná diváků nespomenutelný dojem.

vědomí, proč vůbec do celostátní modelářské soutěže přišli.

Modeláři si musí uvědomit, že aktivy, konané každý večer v soutěžních dnech, slouží jim samým. Tam si mohou objasnit vše, čemu snad ještě dobře neporozuměli. Tuto možnost však některé kraje nevyužily a nebyly schopny vyslat ani placeného instruktora. Nad tím je třeba se pozastavit!

Napříště bude nutné veřejně ukázat i na ty modeláře – „esa“, kteří dva měsíce před soutěží vykládali, že je nemožné provést soutěž v Brně, a na otázku „proč“, odpovídali vyhýbavě a bez zájmu o zjednotění nápravy. Jejich zájem byl – provést soutěž „u nás“!

Tito soudruzi mají dost odborných znalostí a mohli pomoci, ale z místního patriotismu a z osobní jeitnosti jsou celku málo prospěšní, i když jsou členy vedoucí strany ve státě a kryjí se její legitimací.

Modelářská skupina ÚV Svazarmu si ze všech nedostatků i kládů letošní CMS vzala poučení a je přesvědčena, že příští soutěž v rámci celostátní spartakiády vyvine tak, jak si to všichni představujeme a přejeme. Modelářská skupina ÚV bude také napříště všechny důležité akce připravovat tak, aby se na nich více než dosud podílela masa modelářů v základních organizacích prostřednictvím modelářských skupin při KV a ÚV Svazarmu.

Nakonec modelářská skupina ÚV Svazarmu vyvoluje díky a uznání za spolupráci všem složkám lidové správy, které pomohly v provedení CMS v Brně. Zvláště děkuje skupině pilotů motorových letadel a brněnských radioamatérů svazarmovců za jejich významnou pomoc při CMS.

Konečně je třeba vyzdvihnout i obětavou práci soudruha Zdeňka Husičky, kterému věnoval našemu reprezentativnímu družstvu nejen po celý týden přípravu svého táboru, ale i při soutěži sám. Jeho pomoc je tím cennější, že nedal tělesného ani duševního vypětí, které jeho nynějšímu zdravotnímu stavu jistě neprospělo. S. Zdeňku Husičkovi patří náš dík a uznání v míře nejvyšší.

Václav Mariánek.

Úkolem závodu bylo poznat maďarské modeláře a modelářství, navázat s nimi styky a změřit úroveň našeho modelářství s nimi. Závod byl lán v kategoriích 2,5; 5; 10 cm³; trysky a akrobati, v každé po jednom závodníkovi. V každé kubitě byly dva lety, pro pořadí rozhodl lepší výkon. V závodech zvítězili Maďaři těsným vítězstvím 8:7. Kategorie dvapůlek se stala kořistí E. Horvátha před M. Zatočilem v poměru 165,1 ku 163,6 km/hod. Stejně i v pětých zvítězil maďarský modelář Kun proti Baitlerovi, 176,5 ke 133,3 km/hod. V kategorii desítek byli taktéž lepší Maďaři – I. Gombóez proti Gártlerovi 195,7 ke 191,5 km/hod.

Trysky se staly naší záležitostí. Výborně připravený J. Šladký zvítězil rychlostí 225 ke 210,5 km/hod. Maďar J. Bárd.

Kategorii akrobatů získal pro nás M. Herber z Prahy, který proti G. Krizsmovi získal 206,05 ku 81,98 bodům.

Závod ukázal klady i slabiny obou družstev po stránce technické. Ukázal však také nové, skutečně socialistické sportovce z obou států. Nebyla to sovětská žemnost, vedoucí až k zákeřnosti, jak ji známe z kapitalistických zemí. Byla to upřímná snaha pomoci druhému k vítězství. Jinak není možno nazvat výpomoc Maďarů našim závodníkům speciálním palivem, kterého se nedostávalo, nebo upřímnou pomoc soudruha Husičky maďarským soudruhům, anebo přátelské zapojení modelu a instruktů v akrobacii nabídnuté našim Herberem maďarskému soudruhovi.

Na hřišti Spartaku Zbrojovky ukázali naši i maďarští modeláři – účastníci mezinárodního utkání – jak má vypadat poměr soutěžících mezi sebou.

Během soutěže, vždy večer, bylo v sále Závodního klubu Gottwaldových strojů jen hodnocení dne a příprava pro příští den. Při tom byly uskutečňovány rozpravy o způsobu uspořádání CMS 54 a o Leteckém modeláři. Na těchto večerech mají modeláři z celé republiky možnost jednou do roka pohledovat o modelářství. Bohužel mnozí z nich, včetně vedoucích, se na tyto schůzky nedostavili, což je jistě k jejich vlastní škodě i ke škodě modelářů jejich kraje.

V hodnocení dne bylo poukázováno na časté organizační závady, které se v CMS vyskytly. Ano, přišli málo svazarmovci pořádatelů kraje bylo zapojeno do příprav a projevovala se stará zkušenost, že lze těžko žádat na jednom nebo jen několika jednotlivcích dokonale a všemné zvládnutí všech úkolů. Mnohé bylo také možno odstranit na místě větším pochopením a větší chutí k pomoci se strany soutěžících. Avšak kde zůstali plachtaři,



Předseda letecké sekce ÚV Svazarmu s. Grepl a předseda KV Svazarmu Brno s. Ondráček blahopřejí k vítězství nejmladším účastníkům CMS – žákům K. Braunovi a J. Kratochvíli a předávají jim ceny.

parakutisté a motornisté z kraje Brno, kteří své úkoly převzali a nesplnili?

Jak zdatné si naproti tomu počínala skupina radiistů, která pod vedením krajského náčelníka soudruha Borovičky obětavě a iniciativně působila po celou dobu soutěže. Jím patří dík a stejné tak i soudruhům motorovým letcům.

Celostátní soutěž modelářů Svazarmu 53 skončila. Měla své klady, které nám musí být pobídkou k ještě vyššímu vypětí sil. Měla své záporny, které si musíme sebekriticky uvědomit a vyvodit z nich důsledky, aby příští soutěž v roce 1954 znamenala další krok vpřed. Máme veškeré předpoklady k dosažení dalších úspěchů.

Zdar celostátní modelářské soutěži 1954!

Napsal Antonín Zrna, předseda modelářské skupiny ÚV Svazarmu.

Foto Karel Čepura (1), Jiří Smola (10).

Kategorie akrobatických modelů – pořadí:

1. M. Herber, Praha	105,25 bodů
2. Z. Liška, Ml. Bolešlav	84,41 bodů
3. K. Götze, Praha	79,32 bodů
4. J. Pečenka, Plzeň	9,25 bodů
5. G. Klemm, Praha	9,16 bodů
6. F. Hruza, Praha	7,08 bodů
7. V. Ryba, Ostrava	6,83 bodů

Odpoledne 26. července bylo na hřišti Spartaku Zbrojovka odstartováno mezinárodní utkání Maďarsko-Československo v létání s upoutanými modely. Proti sobě nastoupila družstva ve složení:

Maďaři: vedoucí Nasztanovics, Horváth Ernő (2,5 cm³), Kun László (3 cm³), Gombóez István (10 cm³), Bárd István (tryška) a Krizma Gyula (s akrobatickým modelem).

Českoslováci: vedoucí soudruzi Husička a Hruza, Zatočil Miroslav, Brno (2,5 cm³), Baitler Jiří, Praha (5 cm³), Gártler Jiří, Olomouc (10 cm³), Šladký Josef, Brno (tryška) a Herber Miroslav, Praha (s akrobatickým modelem).

ZTRACENÉ MODELÝ:

● 2. srpna utelěl na modelářské soutěži v Chabařovicích u Ústí n. Lb. motorový model s motorem Frog 2,5 cc. Popis: Křídla žlutá, trup červený (trubkový). Na modelu je štítek s adresou OV Svazarmu Litoměřice. Zdáme náleze, aby model na tuto adresu odevzdal!

● 9. srpna utelěl z letiště Šumperk model Šleha směřem na Velké Losiny. Popis: Trup modelu černý, křídla bílá s červenými nátičnými oblouky, výškovka bílá, rov-

něž s červenými oblouky. Na směřovce adresa: Jan Hanousek, Zborovská 16, Šumperk. Náleze necht na tuto adresu oznámit, kde byl model nalezen!

● 11. srpna v 11,45 hod. utelěl model větřový z Dubčehovic u Prahy směřem na Mníšek pod Brdy – Dobříš. Je to pokusný model s novými profily postavými v modelářském středisku Vikančice. Model je celý bílý, s červeně nastříkaným nápisem „Jitka“. Nálezeť laskavě hláste na adresu: Frant. Stoček, učitel, Anglická 420, Dubčehovice u Prahy!

0 stretnutí modelárov ČSR-Maďarsko okrem pretekov

JOZEF ERTL, BRATISLAVA

Na stretnutí s maďarskými modelármi sa naši modelári veľmi tešili. A akoby aj nie. Veď stretnúť sa s modelármi, ktorí sú na tabuľke svetových rekordov po sovietskych modelároch na druhom mieste, znamená výmenu skúseností a prehĺbenie priateľstva medzi našimi národmi.

Na stanici v Brne

privítali milých hostí zástupcovia ÚV Svazu armády, KV Svazu armády a zástupcovia závodu Klementa Gottvalda v Brne, ktorý prevzal patronát nad miestom Maďarska. Po krátkom a srdečnom privítaní odobrali sa hostia do hotela, kde sa po dlhotrvajúcej ceste osviežili. Popoludní si prezreli maďarskí modelári Moravský Kros. Prirodne krásy jaskyne Macocha, ktoré okúzliť už toľko cudzincov, zanechali aj u nich hlboký dojem.

Slávnostné otvorenie súťaže

ktoré bolo večer v závodnom klube Gottwaldových závodov, sa začalo zahrnutím hymien ČSR, Maďarska a SSSR. Účastníkom Celostátnej modelárskej súťaže 1953 i stretnutia ČSR-Maďarsko privítali riaditeľ pretekov s. Zrna. Jeho úprimné a milé slová, ktorými privítal maďarských modelárov, vyvolali dlhotrvajúci potlesk. Za hosti sa poďakoval vedúci maďarského družstva, politický pracovník ústredia MRSZ (Sväzu maďarského letectva) Ferenc Nasztanovics, ktorý žiadal prítomným účastníkom celostátnej súťaže veľa zdaru a dosiahnutie vynikajúcich úspechov. „Želám vám, súdruhovia, - nkončil svoj krátky prívet, aby sa čoraz viac rozrastali rady vašich leteckých modelárov, pretože tým sa posilujú rady odhodlaných obrancov vlasti a bojovníkov za svetový mier.“ Po ukončení tohto slávnostného aktu odobrali sa modelári do inej miestnosti, kde pre nich pripravila kultúrna brigáda závodného klubu ROH závodu Kl. Gottvalda pestrý zábavný program. Týmto sa vyčerpal program prvého dňa pobytu maďarských modelárov v našej vlasti. Na druhý deň nasledovalo očakávané stretnutie modelárov, takéto naozaj modelárske. Cesta na letište Medlánsky ubehla rýchlo. Celostátna súťaž

už bola v plnom prúde; nad letišťom kráľovali modely vetrošňov. Prvá otázka našich hostí sa však pochopiteľne týkala modelárov „učkárov“. „Je tu aj súdruh Gürtler?“ „Budeme hovoriť aj so súdruhom Sladkým?“ A pochopiteľne padla aj otázka: „Bude tu aj súdruh Husička so svojím rekordným modelom?“ Odpoveď na všetky otázky naraz som samozrejme nestačil, no nebolo ani treba. Pochopiteľne, že tam boli. Všetci. Už ich čakali.

Nasledovalo úprimné stískanie rúk a o chvíľu sa už široko rozvinula debata o modeloch a o práci okolo nich. Pri tejto sa samozrejme znovu uplatnila tá stará, osvedčená „letecká“ reč. Na čo nestačil už tlmočník (a otázok bolo veľa), to sa vysvetľovalo posunkami.

Počas tejto rozpravy sa pri každej príležitosti ukázal krásny rys novej, pokrokovej mládeže: súdružská spolupráca a vzájomná pomoc. Zistilo sa napr., že maďarský modelár by potreboval k oprave kúsok balzy alebo preglejky, už to aj mal v rukách. Naopak, keď bola reč o nedostatku „čarovnej“ pohonnej smesi nitrometán medzi našimi modelármi, maďarský pretekár László Kun z nej ochotne ponúkol nášmu pretekárovi na súťaž, aby stáli na mieste pretekov ako vyrovnaní súper.

Hľa, krásna vlastnosť pretekárov, o akej sme do nedávnej minulosti len túžili. Takéto bolo prvé stretnutie našich modelárov s modelármi Maďarska, na ktorom sa ukalo priateľstvo skutočne úprimné a trvácne, priateľstvo, aké sa môže vytvoriť len medzi pokrokovou mládežou sveta, ktorej vzorom je mládež sovietska.

Ažda nie je ani náhodné, že práve v tom čase sa stretla mládež rôznych národností v Bukurešti, aby demonštrovala svoje odhodlanie bojovať za družbu medzi národmi a za svetový mier.

Sobota, deň prehliadky závodu Kl. Gottvalda

Maďarských hostí privítali zástupcovia ZO KSČ a závodnej rady. Zástupca závodnej rady srdečne privítal hosti a v krátkosti oboznámil súdruhov a prácou v závode, po čom sa vybrali naši hostia na prehliadku pracovišť.

Vedúci inžinier závodu vysvetľoval súdruhom prácu na jednotlivých pracoviskách. Po prehliadke, s ktorou boli súdruhovia nadšení, pobehli sa maďarskí hostia znovu do kancelárie závodnej rady, kde im predseda ZR odovzdal dar patronátneho závodu: kryštálovú vázu s kyticou ruží a karafiátov. Pri tejto príležitosti im v krátkosti spomenul históriu závodu. Krásne stavby, ubikácia robotníkov, interný úľah, závodná kuchyňa a ostatné miestnosti tam veru za kapitalizmu neboli. Majitelia továrne nemali záujem o to, aby aprjemili robotníkom pracovné prostredie.

Dar závodu prevzal vedúci maďarského družstva. Poďakoval sa za pozornosť a uistil zástupcov závodu, že si odnášajú tie najkrajšie spomienky. „Práve vám, súdruhovia, - povedal nakoniec s. Nasztanovics - „aby ste i naďalej dosahovali ešte krajšie pracovné výsledky, ktoré budú najúčinnejším prínosom v boji národov za svetový mier.“

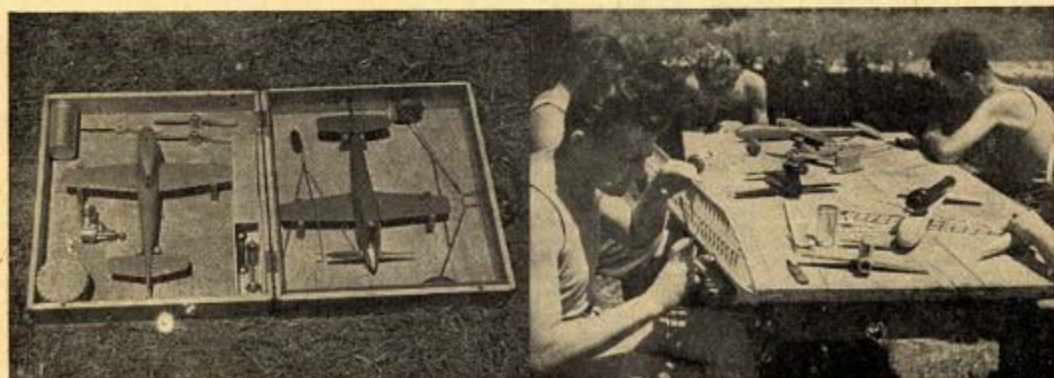
Pomaly sa približila aj noc - deň pretekov. Podľa tituluku nebudeme sa zaoberať so samotnými pretekmi, ale si pohovoríme

o práci a úspechoch účastníkov pretekov doma

Pretekár v najnižšej kategórii (2,5 cm), no vekovo najstarší, Ernő Horváth je nositeľom odznaku „Vynikajúci modelár“. Takto vedúci modelárskej školy v Erdu pri Budapešti modeluje už od roku 1923. Jeho skutočne krásne vypra-

Vzorne usporiadané batôžiny so súťažnými modelmi, ktoré mali v tejto úprave všetci maďarskí hostia.

Maďarskí reprezentanti pri práci na modeloch na prípravnom stretnutí, na ktorom sa zúčastnili pred odjazdom do ČSR.





Sándor Ernő Horváth.

cované modely i celá prenosná „dielnička“ vzbudili záujem obdiv našich modelárov.

Sándor Horváth sa zúčastnil na pretekoch po prvý raz roku 1932, kedy získal v kategórii modelov s gumovým motorom druhé miesto časom 1 min. 16 sek. Po tomto prvom úspechu rozhodol sa však stavať vetrom a so svojím prvým vetrom, ktorý označil HEV-14, získal na niekoľkých celoštátnych súťažiach prvé miesto. Roku 1939 vytvoril s tým istým modelom prvý maďarský medzinárodný rekord preletom trate 22,3 km, čo zaregistroval aj FAI.

Roku 1941, ako mi neskoršie súdruh Horváth prezrádza s dávkou humoru, ktorým je medzi svojimi známymi, vrátil sa ku svojej prvej láske. Znovu stavil modely s gumovým pohonom, z ktorých najúspešnejší bol MRg-6. S týmto modelom neskoršie, po oslobodení, obsadil na I. medzinárodných pretekoch Sovietskeho svazu a ľudových demokracií prvé miesto súčasne časom 29 min. a preletom trate 45,3 km zlepšil medzinárodný rekord.

Prvé modely s mechanickým motorčekom začal stavať r. 1944, kedy ako víťaz pretekov dostal známy motorček „Super Atom“. Najúspešnejším modelárskym

rokom bol pre s. Horvátha iste rok 1952, kedy vytvoril 10 národných a 4 medzinárodné modelárske rekordy.

V kategórii do 5 cm si spomíname na s. László Kuna. Sympatický s. Kun už modeluje 10 rokov, no, prvý úspech na pretekoch dosiahol až r. 1946. Zpočiatku sa zaoberal stavbou vetrom. Motorové modely začal stavať roku 1948, kedy vyhral na pretekoch motorček „Delmo“ 5 cm. Stavba modelov s mechanickými motorčekom sa odvtedy široko rozvinula, pretože dovoz motorčekov bol bohatý. Boli tam známe motorčeky Super Atom, Jide, Delmo, Micon 5 cm. Micon 10 cm. AMM-4, TSAMI, FILIPICEV, McCoy 19, McCoy 29, REA 2,5 cm, REA 10 cm, PENNA 10 cm a konečne celá séria motorčekov Tigre počnúc od 1,23 cm až po G-21 5 cm o výkone 0,8 HP.

Prvý rekord v kategórii mechanických motorčekov dosiahol s výborným motorčekom Super Atom. Jeho vodný model lietal 24 min., preletal trať 17,6 km a výšku mal 1200 m. Týmto modelom získal prvé miesto r. 1951 v Poľsku. Dovoľ veľkého množstva motorčekov umožnil, že sa stavba upútaných modelov značne rozšírila. Tu som súdruha Kuna prerušil a požiadal som ho, aby nám povedal niečo

o skúsenostiach v kategórii 5 cm.

„V tejto kategórii“ – začal s. Kun hovoriť – „som bojoval takmer 2 roky, než som dosiahol prvého úspechu. Prvé problémy som mal s umiestnením palivovej nádrže. Motorík so žhavými sviečkami sú na to oveľa háklivejšie ako motorky detonačné. Po vyhotovení niekoľko nádrží rôznych tvarov a rôzneho umiestnenia som dosiahol to, že mi motorček chodil asi 1,5 km pri maximálnych otáčkach.“

Po vyhotovení 52 kusov vrtul rôznych tvarov k motorčeku Dooling 29 som dosiahol to, že mi lietal s modelom štandardne 189–190 km/hod. Vtedy prišiel rad na výrobu nitrometánu. Nasledoval ďalší rad skúšok. Dĺžka tejto rady bola však obmedzená, pretože nitrometán bolo málo. Keď som konečne zistil správne nastavenie rozprašovania nového paliva, let modelu sa natoľko zrýchlil, že sa model utiahol s lanka. Tu som mal v palive 25% nitrometánu. Keď som si model opravil, znova som sa pokúsil o prekonalenie rýchlostného rekordu. Starostlivo som chránil posledných 6 cm³ nitrometánu, z ktorého som rozrobil 36 cm³ pohonnej látky, potrebnej k jednému letu. Pri prvom štarte bez nitrometánu lietal model 173 km/hod. Hneď na to pri druhom štarte s nitrometánovou smesou som dosiahol 203 km/hod, čo znamenalo nový národný rekord.“

„A v čom vidíte rozdielnosť pri stavbe modelov medzi našimi modelármi?“ – prerušil som ho.

„Podstatný rozdiel vidím v tom, že my menej lietame. Jeden dôvod toho je, že naše modely sú oveľa ľahšie a nevydržia bez poškodenia viac ako 30–40 štartov. Ďalší rozdiel je v tom, že naši modelári sa nešpecializovali len na určitú kategóriu. Sam tiež pretekám vo všetkých kategóriách. Roku 1952 som napr. vytvoril 12 národných a jeden medzinárodný rekord. Medzi týmito sú rekordy sťahových, voľne lietajúcich i upútaných modelov. Je však nesporné, že s vývojom záne sa u nás špecializácia.“

Stretnutie a hlavné pohovory s česko-



Sándor István Gombóc

slovenskými modelármi vzbudily v nás veľa nových myšlienok. Doma ich budeme skúmať a s výsledkami oboznámime i našich milých priateľov – československých modelárov. Ja dúfam, že sa čoskoro znova stretneme.“

Pretekár v kategórii 10 cm István Gombóc má kratšiu prax. Modeluje len 4 roky. Prvý raz sa zúčastnil na súťaži sťahových modelov, kde dosiahol v kategórii normálnych mikrofilmových modelov 11. miesto časom 5 min. 8 sek. Potom začal stavať voľne lietajúce modely, a to vetrom a gumák. S týmito modelmi obsadil v miestnej súťaži klubu dve druhé miesta. V ďalšom roku sa už prebojoval do Celostátnej súťaže, kde už získal veľa cenných skúseností. Táto súťaž ho prinútila k tomu, že prestal stavať modely vo veľkom množstve a začal stavať starostlivo presne a svedomite. Jeho práca priniesla aj ovocie. Získal bronzový odznak výkonného modelára a od Svazu (RST) dostal motorček 2,5 cm. K tomuto motorčeku postavil svoj prvý upútaný model. Neskoršie dostal 10 cm motorček Micon 60. Postavil k nemu model a za tri týždne vytvoril časom 178,2 km/hod nový národný rekord.



Sándor László Kun.



Sándor István Bárd



Súdrž Gyula Krizsina.

Súdrž István Bárd začal pred šiestimi rokmi so stavbou Wackefeldových modelov. Upútané modely s tryskovým motorom stavia len od r. 1951. Pre nedostatok dobrých motorčekov je však táto kategória u nich dosť slabá. Motorček „Üttörő“ (Pionier), ktorý sa v Maďarsku vyrába, sa pre malý ťah motora (1,4–1,6 kg) nehodí pre rýchlostné preteky. Po dlhom skúmaní vyrobil jeden iniciatívny modelársky krúžok lepšie motorky, podobné Dynajetu. Pre zlý materiál je však životnosť motorčeka veľmi malá, rába vydrží asi 30–40 štartov a klapky iba 5–6 štartov. No, ťah motora je už lepší: 1,7–1,9 kg. Váha 39 dkg. Na poslednej súťaži doma dosiahol s Bárd s týmto motorčekom v kategórii upútaných samokridel rýchlosť 224,5 km/h.

Piaty pretekár maďarského družstva je s. Gyula Krizsina. Prvé modely stavil s gumovým pohonom a dosiahol s nimi na súťažiach niekoľko úspešných letov. Roku 1951 sa zúčastnil na II. medzinárodných pretekoch s vodným modelom na gumový pohon a s upútaným modelom s motorčekom 2,5 cm. Tu sa mu podarilo zlepšiť maďarský rekord v kategórii 2,5 cm na 94 km/h, tento čas neskôr zlepšil na 106 a 124 km/h.

Počas svojej modelárskej činnosti vytvoril niekoľko národných rekordov a v kategórii upútaných samokridel s motorčekom 2,5 cm zlepšil medzinárodný rekord na 135 km/h.

Od roku 1951 je pracovníkom MRSZ a neskoršie vedúci Ústrednej výskumnej dielne. V tejto dielni sa zaoberali súdruhovia aj s problémom riadených modelov a podarilo sa im vyriešiť riadenie na 800–1000 m. Tu postavený model vetra vykonával rádiovým riadením niekoľko úspešných letov. Teraz sa súdruhovia zaoberajú riadením modelov na pohon s mechanickým motorčekom.

So stavbou akrobatických modelov sa maďarskí modelári ešte nezaoberali. Skúsenosti, ktoré si od nás odnášajú a ktoré im v tejto kategórii ochotne poskytol náš vynikajúci „akrobat“ Herber, im v práci iste pomôžu.

Takáto bola stručná modelárska činnosť účastníkov stretnutia ČSR–Maďarsko. Nehoda by však naša reportáž úplná, keby „nevyspovedali“ vedúceho družstva s. Ferenc Nasztanovicsa.

Tak ako ostatné krajiny ľudovej demokracie, i Maďarsko sa rozvíja mohutným tempom. Denne rastú nové závody, školy a obytné domy.

Samozrejme, s týmto tempom hospodárskeho a kultúrneho rozvoja musia súčasne kráčať aj modelári a preto sa Svaz rozhodol založiť stovky nových modelár-



Súdrž Ferenc Nasztanovics

ských krúžkov a podstatne zlepšiť prácu už fungujúcich krúžkov. V skvalitnení práce a úspore materiálu veľmi pomohli ústredím MRSZ vydané smernice pre prácu a činnosť modelárskych krúžkov.

Koncom minulého roku otvorená Ústredná výskumná dielňa znamenala novú víťazstvo socialistického letectva. Podľa sovietského vzoru vydáva Výskumná dielňa knihy, články, usporiadať prednášky a takto populárnou formou, no predsa vedecky, učí a vychováva mladé modelárske kádre – budúcich letcov. A výsledky nenechajú na seba dlho čakať. Druhé miesto na tabuľke svetových rekordov jasne dokazuje, že vynútenie sovietskych skúseností znamená cestu k víťazstvu, cestu k sláve.

Několik drobností z modelářské praxe

L. Janda, Svazarm Jilové

Po dojetí se mnohý čtenář rozlobeně septá: „Proč to tam dávají, vidíte já to dobře všechno znám.“ Pro takové máme pohotovost odpovědi: Vždyť vy máte zkušenosti a když jsou lepší než tyto, proč je neposleďte k uveřejnění? Když každý dal tiskem k dispozici alespoň hrušku svých zkušeností, mnohemu by šla práce lépe od ruky.

Každý ví, že kaseinové lepidlo vydrží rozdělané dvě, nejvýše tři hodiny. To je málo, zvláště při potahování. Můžeme si však udělat lepivý výtažek z kaseinu. Tento výtažek, dobře uzatčen ve skleničce, vydrží týden, v chladném prostředí až 14 dní. Rozděláme si hrušku kaseinu (asi jako na kostru) a necháme asi hodinu v klidu stát. Ve skleničce se rozdělí lepidlo na dvě vrstvy – vespod bílá vinná voda a na ní žlutavá průsvitná vrstva lepidla. Toto lepidlo opět použijeme – musíme dát pozor, abychom nešli také vopru. Raději necháme ve skleničce trochu výtažku, než aby se nám dostalo vopru do lepidla. Do skleničky se zbylým výpuem nalijeme trochu vody (asi stejné množství, jako jsme získali výtažku), zamícháme a necháme znovu asi hodinu ustát. Opět se objeví vrstva žlutavého výtažku, nyní trochu řidšího. Slijeme opět popsaným způsobem. Postup můžeme opakovat ještě po třetí, ale nyní

býchem již nedostali dokonalejších lepivých vlastností kaseinu. Lepidlo při potahování nanášíme sešřiznou peroutkou, t. zv. „maľovačkou“, kterou trochu zrážime.

V zájmových kroužcích často potřebujeme lak na jednoduché modely. Použití nějakého nitrolaku by bylo nevhodné, neboť modeláři – začátečníci obvykle u prvních modelů potah brzy zničí. Proto potah stříkáme laciným lihovým lakem. Do čtvrtlitrové láhve nalijeme asi 200 cm denaturovaného lihu a do něj nasympeme asi 50–70 gramů drobně roztroušeného pečlivěho vosku libovolné barvy. Přesné množství záleží na kvalitě vosku. Lahvičku uzatkneme a necháme 12–24 hodin stát v klidu. Rozpouštěcí doba je u vosků různých druhů nestálá. Úplně se rozpustí pouze vosky starší výroby, novější se pouze vyluhují. Na kvalitě laku to ale nemá vliv. Lak musí být sytý barevný. Slijeme pouze průsvitnou část, a lak, který zůstane na dně lahvičky, vylijeme. Lak se musí stříkat vícekrát než nitrolak, neboť je poměrně řidký. Pro impregnaci proti vlhku je nutné stříkat alespoň třikrát. Tento lak silně vypíná potah, proto pozor na zhoršení nosných a stabilizačních ploch!

Pro silné namáhané části modelů, nebo pro plošky modelů hydroplánů je vhod-

ný, kopálový lak (dostanete v Chemo-droze) silně rozředěný terpentínem. Již při prvním lakování dává silné lesklý, téměř zrcadlový povrch. Tento lak schne asi 24 hodiny. Zplodiny hoření výbušné směsi u detonačních motorů je však silně leptavý. Poněvadž je lak křehký, můžeme do 100 cm laku rozmíchat 0,5 cm ricinového oleje, aby se vrstva laku na modelu nelámala.

Na stříkání těchto laků si zhotovíme jednoduchou „stříkací pistol“. Hlavní částí je tak zvaná fixírka, u které zaletujeme kloub, aby se nám během stříkání nesložila. Kdo nemá pájku, může pantík opatrně oklepat. Pozor: Sklepnutá trubíčka se velmi těžko narovnával! Delší trubíčka fixírky provlékne a zalepíme, či zatmčíme v jednom otvoru dvakrát vrtané zátky. Celou zátku uzavřeme lahvičku 100 cm, která bude sloužit jako rezervár laků. Nedělá-li nám trubíčka fixírky 5 mm nad dno lahvičky, musíme ji nastavit bužirkou (ipagnetu) přibližně silu. Ulohu kompresoru zastanou naše modelářské plíce. Na vzduchovou (kratší) trubíčku fixírky nenasažujeme žádné hadičky, ztěžka by se nám foukalo. Postup stříkání si osvoji každý velmi brzy. Musíme stříkat stejnoměrnou, raději slabší vrstvou, zvláště u lihového laku. Všechny zvláště tekutiny musí být velmi řidké, jinak by hrozilo „porušení sklípků plicních“. Nemusíme snad podotýkat, že stříkání jedlivo zkusíme na kusu bílého papíru. Tam se naučíme stříkat stejnoměrně.

»VODOMIL«

vodní model s gum. motorem

Plán na straně 142

Vodní modely všech druhů patří u nás stále ještě mezi kategorie, které naši modeláři zanedbávají. Zabyvali jsme se touto otázkou již několikrát — naposledy v předcházejících dvou číslech LM. Slibili jsme modelářům pomoc v tom, že uveřejníme plány a stavební postupy osvědčených vodních modelů.

Po „Hydré“, kterou jsme již uveřejnili, přinášíme další, velmi dohrý a na několika soutěžích osvědčený model „Vodomil“ souboru Hemoly z Kroměříže. Doporučujeme modelářům, aby se stavební vodních modelů skutečně věnovali, protože již v příštím CMS, která asi bude provedena jinak než dosavadní CMS, bude létání a vodní modely a s jinými zanedbanými kategoriemi pravděpodobně podmínkou účasti.

Chtěli-li, aby naši modeláři po příkladu modelářů sovětských se stali mistry svého oboru, musíme k tomu také použít stejných metod, to je přejít od úzké specializace v jednotlivých kategoriích na všechny kategorie a zejména na ty nejzanedbanější.

Data s Vodomil:

Rozpětí	1000 mm
Délka	895 mm
plocha křídla	10,20 dm ²
plocha výškovky	3,53 dm ²
váha	168 g
profil křídla	Davies
profil výškovky	Clark Y 80%
vrtule sklopná	Ø 389 mm
váha svazku	60/70 g

Než jsem začal na modelu pracovat, uvažoval jsem hlavně o velikosti. S ohledem na lepší váhový poměr u menších modelů a hlavně přiblížení k menšímu odporu daných plováček, rozhodl jsem se pro model menších rozměrů.

Model je poměrně jednoduché konstrukce a trochu zkušenější „gumičkář“ jej snadno postaví. V současné době je i balza, její spotřeba na stavbu je minimální.

Stavba trupu: Trup je stavěn na koso. Stojiny a diagonály osminkujeme na 1,5×1,5 mm. Nástavec na trup pro uchycení křídel sestavíme až po dohotovení celého trupu. Materiál: Podélný smrk 2×2, stojiny a diagonály smrk 1,5×1,5, výplň balza 2 mm — překližka 1,2 mm.

Nosná plochy: Křídla jsou stavěna ze dvou polovin a spojena po dohotovení vlepemí balsového špalíčku mezi prvá žebra. Konce žebér, které vsunujeme do odtokové hrany, natřeme v délce asi 25–30 mm řidkým lepidlem. Žebra se nekontrolují ani pevnějším. Tento způsob doporučuji hlavně při žebrech s dýhy. Náběžná křídla + 3 až 4 stupně. Materiál: Náběžná hrana balza 6×5, horní nosník 2×1,5, spodní smrk 3×1,5, odtoková hrana balza 3×14, žebra balza 1,5, oblouky bambus 2×1,5 mm.

Výškovka: Po dohotovení výškovky ji opatrně zlomíme do žádoucího obráceného V a lomy zakápneme acetonovým lepidlem. Po zaschnutí výškovku přilepíme do výřezu trupu. Materiál: vřeteno balza. Náběžná hrana 3×5, nosník 3×1,5 (tvrďák), odtoková hrana 6×2,5, žebra 1,2 (okraje 2 mm).

(Konec na str. 142)

Modelářské kroužky ve školách



Pracujeme v kroužku mladších žáků – stupeň A

Práce na školách se začíná rozšiřovat naplno. Začínají se tvořit kroužky – někde jsou již ustaveny a největší zájem je ještě opět o kroužek letecko-modelářský. V úvodním čísle našeho časopisu jsme přinesli všechny potřebné pokyny k tomu, aby takový kroužek leteckého modelářství mohl začít pracovat. V tomto čísle uvádíme již podrobné směrnice k prvním dvěma tematickým podrobným osnovám, s nimiž začínáme.

1. Úvodní rozhovor (1 hod. přednáška)

Když se kroužek po prvé sejdě, aby tím začal vlastní činnost, seznámíme vzájemně všechny jeho členy a v rozhovoru vedeném jako beseda vysvětlíme pojem letectví, nejvýšejiššího oboru technické činnosti lidstva. Další body této besedy, plynule na sebe navazující, udávají tato hesla: Úloha letectví v míru a ve válce, lidové a sportovní letectví, doprava letectví a vojenské letectví. Československé letectví, letectví v ostatních lidové demokratických státech. Sovětské letectví – nejlepší a nejmodernější na světě – zajišťuje míru mezi národy. Úloha J. V. Stalina při vybudování sovětského letectví za Veliké vlastenecké války. Úkol Svazarmu, zvláště letecké sekce. Poslání modelářství ve Svazarmu. Modeláři – budoucí letci, mechanici, konstruktéři.

Závěrem úvodního rozhovoru vysvětlíme program kroužku mladších žáků a provedeme organizaci celého kolektivu. Členové kroužku si zvolí předsedu, propagačního referenta a hospodáře, kteří tvoří samosprávu kroužku. Předseda je mluvčím kolektivu a spolu s propagačním referentem a hospodářem odpovídá vedoucím instruktorovi za činnost, pořádek a kázeň v kroužku.

2. Balon [2 hod. přednáška, 4 hod. stavba]

Po ukončení úvodního rozhovoru a besedy připravíme žáky na další schůzku, která bude již delší a potrvá 2 hodiny, což je nejkratší možná doba, aby se mohla rozvinout práce v praktické stavbě modelů; zároveň lze tuto dobu věnovat zajímavému výkladu, aniž se projeví rozptýlení pozornosti nebo únava. V této schůzce provedeme výklad o balonu a v dalších schůzkách stavíme model balonů na teple vzduchu. Postupujeme podle těchto hesel (přednáška) a směrnice (stavba):

Přednáška:

Historie balonů. Rozdělení balonů a vzducholodi. První ruční a četní balonoví letci. Gintkovskij – konstruktér první celokovové vzducholodi. Schéma balonu, jednotlivé části. Použití balonů v nyní době (vědecké účely, sondážní a meteorologické balony, za války balonové uzávěry – obrana Moskvy). Sovětská startosférační

vzduchoplavci. Proč balon létá. Populární vysvětlit Archimédův zákon.

Stavba:

Zhotovení balonu na teple vzduchu a jeho vypuštění. Stavbu provádějí skupiny po 5 až 7 žácích. Podle schémat zhotoví pruhy balonu. Jejich slepování. Konečná úprava balonu na dolní části. Pokusné vypuštění balonu. Není-li hrdvábny neb již vhodný papír, zhotoví se balon z novinového papíru.

Vypuštění balonu při školní slavnosti.

Při vypuštění možno provádět hru. Chytání balonu. Vysvětlit při daném větru a jeho síle, kde asi balon přistané.

Literatura a pomůcky:

Stručně uvedená hesla k oběma tematickým „Úvodní rozhovor“ a „Balon“ jsou podrobně rozvedena v knížce „Poznáme letectví“ od M. Hořejšího, kterou vydalo Naše vojsko. O balonu, jeho historii, technických základech a stavbě modelu, pojednávají zejména str. 7–21.

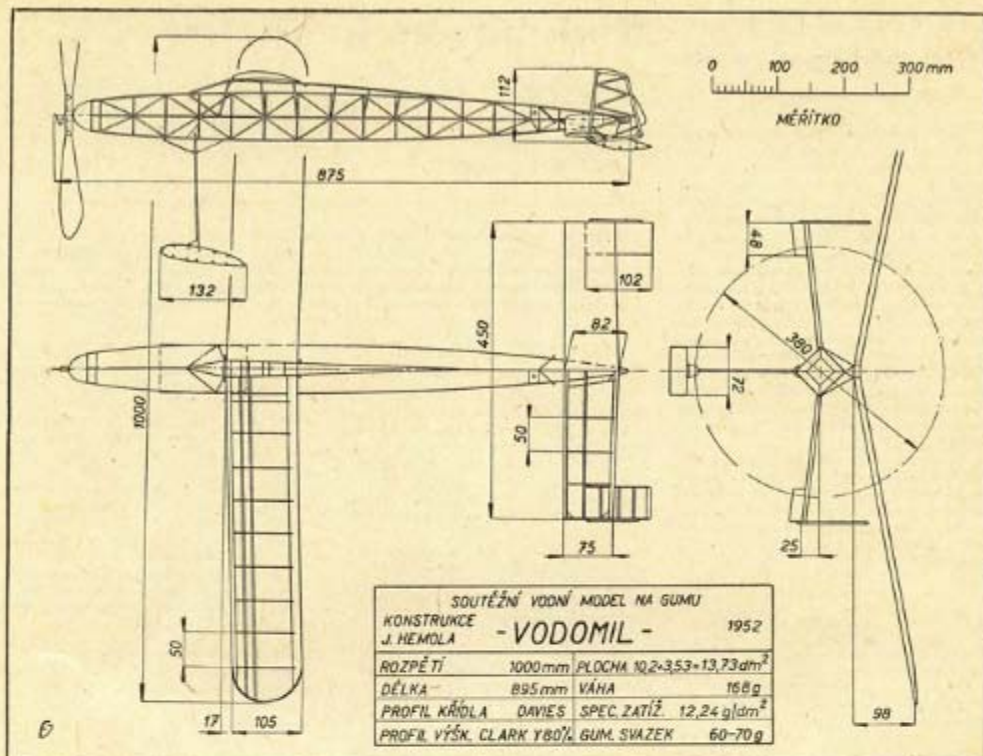
Stavbu balonu provádíme buď podle uvedených knížek nebo lépe podle plánu balonu na teple vzduchu, kde je schéma balonu ve skutečné velikosti. Plán ve skutečné velikosti na stavbu balonu a stavební potřeby mají na skladě modelářské prodejny Svazarmu: Praha 1, Pařížská 1; České Budějovice, Biskupská 2; Liberec, Moskevská 18; Olomouc, Riegrova 11; Ostrava 1, Dimitrova 30; Bratislava, Herlanovo nám. 16.

UPOZORNĚNÍ ŠKOLÁM

Rádně ustanoveným školním modelářským kroužkům bude pro školní rok 1953–54 přidělován modelářský materiál zdarma. Ty kroužky, které řádně ohlásily své založení na O V Svazarmu, budou zásobovány z KV Svazarmu, kam bude materiál hromadně zasílán. Kroužky, které nehlásily své založení do 30. června 53, jak bylo OV Svazarmu prostřednictvím MŠVU oznámeno, budou zásobeny podle možnosti s přebytků, neboť nejsou vztahy do plánu na zajištění materiálů. OV Svazarmu budou také kontrolovat využití materiálů na školách.

Kroužky, na které se nedostane s přebytků materiálu přidělovaného OV Svazarmu, mohou si obstarat materiál v vlastních prostředcích v model. prodeji. Svazarmu, jejichž adresy výše uvádíme.

Dne 20. září se koná ve Dvoře Králové n. Lab. V. ročník „Memoriál Oldy Macha“. Soutěží se v kategoriích A, B, C o pohár pořádající organizace. OV Svazarmu ve Dvoře Králové n. Lab. zále na pořádání zájemcem podrobné podmínky.



Směrovky – sestavíme pomocí špendlíků obě najednou. Pro připevnění fletneru použijeme plíšku z hliníkové trubky od zubní pasty, který dáme dvojmo. Materiál: celé balo. Okraje: přední 3×3, horní 7×2, zadní 6×2, spodní 7×3 mm. Diagonály 2×2, fletner 1,5 mm.

Placátky: Bočnice jsou z balu, prkénka 2 mm. Hlavní plovák má pro uchycení vzpěry hliníkové trubičky, které s ohledem na namáhání jsou přivazovány nití ke dvěma smrkovým nosníkům stý 4×2,5 a 3×2 mm. Ostatní nosníky jsou balové 2×2, přední a zadní 5×3 mm.

Vrtule – sklápěná 380 mm, vyřezaná z topolového nebo lépe vrbového špalíčku. Duralový střed je plech 0,6–0,8 mm. Osička ocelový drát 1,6 mm, obvyklá zarážka se zpružinou z ocel. drátu 0,8 mm. Vrtule se skládá gumíčkami. Rozměr špalíku na vrtuli: 27 × 47 × 380 mm.

Gum. motor – bodá pásková guma. Svaček je 1450 mm dlouhý, přelosen a mírně copován. Je uchycen na elektronových hladíčkách. Váha svazku u prototypu 60 g.

Platok: Nosná plocha, výškovka, směrovky – kondenzátorový nebo hedvábný papír. Trup a plováčky výškovky nejslabší kablo, hlavní plovák střední kablo.

Lakování: Největší péči věnujeme plovákům. Použijeme nitrolaku v poměru 2 díly ředidla na 1 díl nitrolaku. První nátěr nám promočí papír i zevnitř, takže potah je čistěte impregnován i z vnitřní strany. Celkem natřeme plováčky 10×. Výškovku, která trpí částečným stříkáním vody, natřeme 5×.

Pro lakování ostatních částí použijeme téhož laku v poměru 1 : 1. Trup natřeme 4×, křídla a směrovky 3×.

Sestavení: Po důkladném zaschnutí přilepíme plováčky pomocí hustšího laku na výškovku a konečně přilepíme směrovky, které rovněž přichytíme (asi 10 mm) k bočním plovákům.

Hlavní plovák je přitážen (důkladně, neboť by při tvrdém přistání přerazil spodní nosník trupu) gumovými nitěmi k přednímu háčku na trupu. Dozadu je tážen plovák konopnou nití uchycenou na druhém háčku trupu. Rostažením ocelových záchytek na plovákové nože hladce vsunujeme záchytky do trubiček, což nám usnadňuje transport modelu. Dbejte, aby hlavní plovák byl dostatečně upevněn. Chvění znemožňuje hladký start a znoklidiňuje let modelu.

Zalétávání: provedeme nejprve na souši. Motorový let seřizujeme podkládáním hlavice, správné seřízení je asi 2 stupně dolů. Svaček snese asi 350–380 otáček. Model při startu s vodní hladinou je naprosto bezpečný, po odlepení letí asi 10 m těsně nad hladinou a pak prudce stoupá. Průměrný výkon dobře zalétaného modelu je s vodní hladinou 55–70 vt. bez termiky. Model na „Letenském poháru“ 1953 dokázal přistát na Berounku uprostřed toku a čekat „sedě“ na plováčkách až jej kanoisté dopraví na břeh.

Model při startu z vody nikdy nepostrkuje, nebudnete zrychlení, model se překlopí a máte ponorku. Chcete-li modelu pomoci, při startu mírně přitlačte záď trupu s výškovkou do vody a sledujte

vitr, který vám žene vlnky pod hlavní plovák. Taková vlnka pomáhá hlavnímu plováku odskočit a tím se urychlí odlepení modelu.

Jan Hemola.

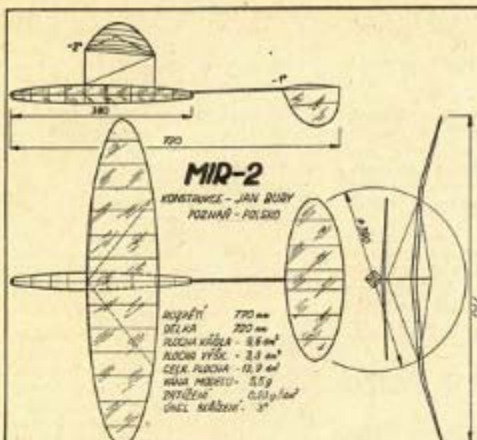
Nové národní rekordy sovětských modelářů

(1) Sportovní komise Ústředního aeroklubu SSSR schválila jako nové všeobecné rekordy vynikající úspěchy sovětských sportovců-leteckých modelářů. Na počátku června proletěl v přímé čáře rychlostí 90 km hod. volný model letadla typu „Létající křídlo“ s gumovým motorem třídy I A konstrukce V. Kumanina. Tím byl předcházející rekord překonán o 33,75 km hod.

O několik dnů později dosáhl model letadla stejného typu s mechanickým motorem třídy I B konstrukce F. Kučerova při letu v přímé čáře rychlostí 58,06 km hod., čímž byl předcházející rekord překonán o 8,41 km/hod.

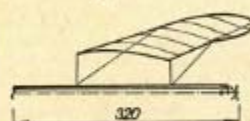
● Na polský čtenář, sovětský Alexander Kozlov, Regodon NIKP, Armii Gornovoj 2, Pskov, by si přál doplnit o některých sovětských modelářích. Doufáme, že se mu některý z našich modelářů brzo ohlásí!

● Čtenáři, kteří se zajímají o články Radiové řízení a Paliva pro modelářské motorky, upozorňujeme, že vše články budou pokračovat v příštím čísle. Mnozí jsou je zvláště s ohledem na rozsáhlou reportáž o ČMS.

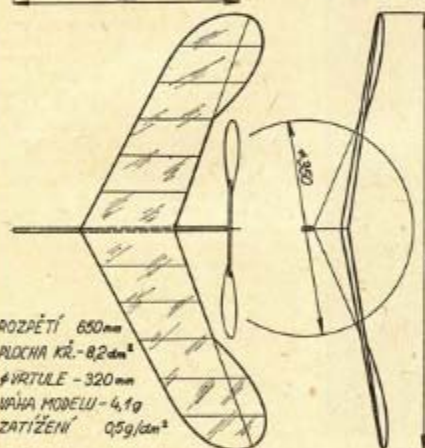


MIR-2
KONSTRUKCE - JAN BURY
POZNAŃ - POLSKO

ROZPĚTÍ 770 mm
DĚLKA 380 mm
PLOCHA KŘÍDLA 11,6 dm²
PLOCHA PRŮŘEZU 2,1 dm²
CELK. PLOCHA 12,9 dm²
HÁVA MODELU 3,5 g
ZATÍŽENÍ 0,03 g/cm²
ÚHEL NÁKLON 3°



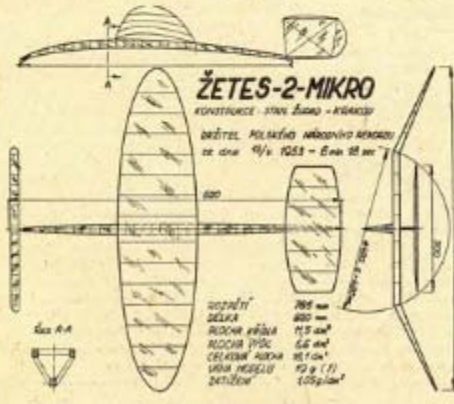
MIR-3
KONSTRUKCE
JAN BURY - POLSKO



ROZPĚTÍ 650 mm
PLOCHA KŘÍDLA 8,2 dm²
DĚLKA 320 mm
HÁVA MODELU 4,1 g
ZATÍŽENÍ 0,05 g/cm²

ŽETES-2-MIKRO
KONSTRUKCE - STAN ŻURAD - KRAKÓW

DĚLKA 320 mm
DĚLKA PRŮŘEZU 170 mm
CELK. PLOCHA 12,9 dm²
HÁVA MODELU 3,5 g
ZATÍŽENÍ 0,03 g/cm²
ÚHEL NÁKLON 3°



ROZPĚTÍ 650 mm
DĚLKA 320 mm
PLOCHA KŘÍDLA 8,2 dm²
PLOCHA PRŮŘEZU 2,1 dm²
CELK. PLOCHA 12,9 dm²
HÁVA MODELU 4,1 g
ZATÍŽENÍ 0,05 g/cm²

(K) Blíží se konec sezóny létání modelářů venku a pomalu přijdou opět na řadu modely pokojové. V této kategorii jsme v posledních dvou letech docílili v ČSR pozoruhodných úspěchů, i když ještě nedosahujeme výkonů modelářů v ostatních lidové demokratických zemích. - Přinášíme stručnou zprávu o první celostátní soutěži pokojových modelů v Polsku, aby naši modeláři měli představu o současném stavu a mohli porovnat s našimi výkony.

Když se v r. 1951 konala ve velké kryté hale ve Wrocławu (má výšku přes 40 m), první soutěž pokojových modelů, málokdo tušil, že za rok se tu sejdou soutěžící celého Polska a soutěž bude mít celostátní rámcem.

Iniciativa prvních soutěží této kategorie patří do r. 1950 - 51 poznaňským modelářům, kteří ve skromných poměrech (malé haly) začali tento úsek modelářství rozšiřovat. Také výkony nebyly velké. Tak jeden z nejlepších polských modelářů Jan Bury z Poznaně dosahoval času jen málo přes 3 min. a tyto výkony se ještě spojovaly s jeho velkou zkušeností.

Jedinou pomocnou pro stavbu tohoto druhu modelů byla přeložená brožurka z ruského originálu a trochu plánů a poznámek ve starších číslech "Skrzydła i motor".

Letošní ročník soutěže se konal 10. května 1952 ve velké hale ve Wrocławu, jež patří k největším v Evropě. Byl velkým krokem dopředu, neboť v porovnání s poslední soutěží v r. 1951 natno vyzdvihnout hojnost samostatných konstrukcí a bezvadného zpracování modelů. Stejně tak v otázce výroby a zpracování mikrofilmu dosáhlo se značného pokroku především zásluhou wrocławských modelářů v čele se známými modeláři Stefanem Bombolem a Kosmowskim. Soutěž začala v 9.00 h, rano a lety byly jen průměrné. Teprve model Stanislava Żurada docílil času 3,41" a překonal dosavadní krajší rekord. Od této chvíle se výkony silně zlepšily. Byly splněny 2 podmínky pro získání zlatého odznaku - letem modelu Jana Buryho 5,17" a Sylwestra Kujawy 5,12". Dále krásné lety samokřídla s. Żurada, které byly kolem 4 min., a lety vrtulníku až ke stropu Wrocławské haly.

Soutěž skončila v 18.00 hod., ale ještě přes hodinu létali soutěžící a pokoušeli se o získání podmínek pro zlatý modelářský odznak.

Krásný průběh této soutěže je výsledkem usilovné a obětavé práce Zdzisława Pachlewitze a dobré práce sportovního komisaře Ing. Władysława Niesioje. Soutěže se zúčastnilo celkem 37 modelů těchto kategorií:

A	Normální a papírovým potahem	14
A1	Normální a mikrofilmovým potahem	5
B	Bezčasé, potažené papírem	8
B1	Bezčasé, potažené mikrofilmem	3
C	Speciální, potažené papírem	6
C1	Speciální, potažené mikrofilmem	1

Výsledky soutěže ve vteřinách:

A			
1.	Jan Bury (Poznaň)	288	317 289
2.	Stan. Żurad (Kraków)	221	203,5 266
3.	Edmont Witkowski (Poznaň)	257	230 64
4.	Andrzej Mroczek (Kraków)	155	176 18
	Mimo soutěž Jan Bury	370"	nový polský rekord

A1			
1.	Sylwester Kujawa (Poznaň)	312	342 163
2.	Tadeusz Woźny (Wrocław)	225	152 171
3.	Stefan Bombol (Wrocław)	273	10 205

B			
1.	Jan Bury (Poznaň)	99	86 276
2.	Marian Kosmowski (Wrocław)	37	81 84
3.	Edmund Witkowski (Poznaň)	95,5	64 35

B1			
1.	Sylwester Kujawa (Poznaň)	96	236 234
2.	Stefan Bombol (Wrocław)	100	86 75
3.	Tadeusz Woźny (Wrocław)	0	41 0

C			
1.	Stanislav Żurad (Kraków)	52	76 64
2.	Kazimierz Strykowski (Kraków)	28	32 42
3.	Jan Bury (Poznaň)	101	113 73

C1			
1.	Sylwester Kujawa	48	33 23



Školní větroň »SUPER-NEPTUN«

Popis k plánu pro modelářské kroužky, který je přiložen k tomuto číslu v měřítku 1:1.

Tento model je zjednodušená verze A-dvojký „Neptun“, uveřejněná v LM5/53 v souvislosti s mezinárodní soutěží v zakopaném v Polsku. Konstrukce tohoto zjednodušeného Neptunu byla dána požadavkem úspory materiálu (překlíčka) a některými změnami, které vyplývaly z dalšího zkoušení modelu Neptun po návratu z Polska. Doufám, že tento model vel-

mí jednoduché stavby pomůže překlenout mezera, která nám vznikla vyřazením větroňů nad 34 dm. Školní „Sluky“, stavěné s menšími či většími úspěchy v modelářských kroužcích, nestačí svou velikostí požadavkům kladeným na modely typu A-2.

V podstatě jde o dobré A-dvojký hlavně o kvalitu nosné plochy, spojenou se správným vyrovnávacím účinkem kormidel. Hranatý trup nemá natolik škodlivý účinek, aby dobré letové vlastnosti mo-

dělu zhoršil na podprůměrné. Létá-li model podprůměrně, hledíte chybu především v chybných úhlech křídla, v nevhodném profilu, v chybném vyvážení a seřízení. Snad toto tvrzení bude mít odpůrce, pracující hlavně teoreticky, ale myslím, že teprve u modela postaveného ve větším počtu a létaného v každém počasí, dá se mluvit o vhodnosti konstrukce pro širší masy modelářů.

Super-Neptun není vrcholný unikát v A-dvojkách, ale je to model, který i při méně dokonalém zpracování podá standardní výkony. Vzhledem k tomu, že tenké profily (Benček a pod.) jsou pro začátečníky stavěbně obtížné, ponechal jsem po úvaze ještě osvědčený profil MVA-301.

Několik poznámek ke stavbě

Trup je řešen s ohledem na nejmenší spotřebu překlíčky a tvarem co nejjednodušší vzhledem k tomu, že model je určen pro začátečníky. Bočnice trupu vyrobíme známým způsobem (jako u Sluky) v šablóně ze špendlíků. Jelikož na plánu je trup z tiskových důvodů přerušen, překreslete si nejdříve konec trupu na průsvitný papír a přilepte na plánek tak, abyste měli celý tvar trupu se strany veškeru. Nechte-li plán zničit hrad při stavbě prvního trupu, přetáhněte si přes něj průsvitný papír, dříve než začnete klást bočnice trupu.

Hlavici vyřizneme ze smrkového prkénka škrpíme, opracujeme a nožem vypícháme zářez. Potom zasadíme a zaklízíme bočnice (pojistíme špendlíkem), koncovou část lehce svážeme gumou a vlepujeme rozpěrky. Hotový trup rovnáme a necháme zaschnout. Po zaschnutí vlepujeme směrovku a startovací háčky. Boky a spodek trupu v rozsahu hlavice a startovacích háčků zesílíme potažením překlíčkou nebo silnou kreslicí čtverkou (naznačeno na plánu) a zabrousíme do obrysu trupu.

Křídlo je dvousměnkové – žebra navlékneme na nosníky předem ohnuté. Umístění žeber si naznačíme na nosníky předem. Vložíme nejdříve náběžnou listu a teprve nakonec odtokovou listu, kterou připravíme tak, že ji nařezáme pilkou, ohneme do špendlíkové šablony (místa rozřazení předtím namažeme lepidlem), necháme zaschnout a až nakonec obrousíme úkos. Část listu až k zalomení brousíme šboru, od zalomení ke konci křídla potom plynule tak, že konec je úplně zbroušen zespoda. Důležité je dobře přiklízit překlíčkové stojiny na nosnících – mnoho to neváží a křídlo je jimi dokonale vyztuženo proti ohybu. Koncový oblouk křídla provede bud a bambusu Ø 3 mm nebo z pedigu Ø 4 mm.

Výškovka je dělená, jednoduché lehké stavby. V místě styku nosníku a středního žebra jsou přilepena dvě překlíčkova oka, mezi která vkládíme pro seřízení lnu překlíčku, zabrousíme a vyztužíme trojúhelníky překlíčky. Provedení nám ukazuje detail zakreslený na plánu ve výškovce. Na odtokovou listu výškovky přivážeme drátěný háček, na který se uchytí gumíčka, přidržující výškovku k háčku na trupu. Druhým gumíčkem namotáme kolem výškovky a kolku před náběžnou hranou. Výškovka je tedy uchycena otceně a pružně. Guma, která odklápí výškovku při použití dostřáku, je napnutá mezi překlíčkovým okem na výškovce a drátěným okem. Při opětovném vytáhnutí výškovky po přístání s dethermalizátorem dejte pozor, abyste neuklípili gumíčku mezi sedlem a výškovkou.

Před potažením nezapomeňte celou konstrukci modelu obrousit, aby všechny

9. ročník »Memoriálu Č. Formánka« v Praze

„Umírám mlád, ale věřím, že naše oběť nebude marná a že vám všem, kteří zůstanete, dá náš život šťastný mír a budoucnost.“ Těmito slovy plnými odhodlání a víry v budoucnost, končí poslední dopis modeláře, vlastence Čenka Formánka. Bylo to 17. listopadu 1944, kdy monotonní hlas z radia vyvolal mezi jinými ostatních popravených i jméno Čenka Formánka. Nebylo mu dopřáno dožít se slavných dnů osvobození, na něž se tolik těšil. Čeněk Formánek položil život za vlast. Byl to život plný modelářské práce. Desítky dobrých modelářů, kterým byl instruktorem a řada plánů úspěšných modelů, hlavně větroňů, kterých dosud používáme při školení, jsou důkazem velkých zásluh Čenka Formánka o rozvoj leteckého modelářství v ČSR.

Po svém příchodu do Prahy v r. 1937 založil se Č. Formánek zejména o stavbu těžkých modelů větroňů. Mladší modeláři snad ani dnes nevědí, jak před tím u nás bezmotorové modely vypadaly. – Bývaly zhotoveny ze „špejle“ kulatého průřezu, jednoduchý potah hedvábným papírem a bambusová žehárka. Známý školní kluzák „Formánkova – 401“ přinesl revoluční obrát ve stavbě větroňů. Po něm následovaly další: Školák, Ostříž, Sokol, Albatros; řada gumáků a motorových modelů, plachetnic, modely aut – až do osudného roku 1944.

Spolupracovníci a žáci Č. Formánka založili v r. 1945 velkou větroňářskou soutěž, kterou každoročně vzpomínají jeho památky. Devátý ročník Memoriálu Čenka Formánka bude pořádán 11. října 1953 na letišti v Čakovicích u Prahy.

Tak jako minulé léta, bude i letos soutěží předcházet modelářský večer, připravovaný na 10. října. Program večera bude tvořit modelářská přednáška a promítání nových modelářských filmů.

Základní propozice MČF si během 8 ročníků vyžádaly úprav. Tak na příklad letos se bude startovat v družstevní [hodnotě se ovšem pouze jednotlivci], budou dva povinné starty a logaritmičké bodování, které je nesporně spravedlivější. Logaritmičké bodování nemůže být nikdo poškozen, udělá-li oha starty. Propozice jsou důkladně zpracovány, aby bylo zabráněno nejistotám. Není náhodou, že všechny minulé ročníky MČF proběhly bez jediného protestu. Pořádající organizace se pečlivě připravuje též na vlastní provádění soutěže. Všechny podrobnosti budou obsaženy v nových propozicích a pokynech, které budou včas rozesílány krajům a všem zájemcům na vyzvání.



Lišta pro podání přihlášek končí 30. září 1953.

Veškerou korespondenci řiďte výhradně na adresu: Okresní sekretariát Svazarmu Praha VII, Třída obránců míru 24. Ohluku označte v levém horním rohu „MČF“.

Věříme, že Memoriál Č. Formánka se stane i letos velkým manifestačním sletem všech modelářů-větroňářů z celé republiky. Věříme, že modeláři z Čech, Moravy i Slovenska se tu sejdou, aby čistým sportovním soutěžením a ukázkovým vystupováním na této Velké zemi Československa pro bezmotorové modely vzdali čest památce Čenka Formánka. Věříme, že dobrou přípravou soutěže a dobrovolnou kázní všech soutěžících se stane MČF nejlepší soutěží letošního roku. Modeláři, dokážeme svoji kázní, že jsme hodnými následovníky odkazu Čenka Formánka, že dovedeme bojovat za zachování míru a jako on, je-li zapotřebí, nasadit svůj život za svobodu národa!

—tt—

učme se od sovětských modelářů

Smerové zariadenie pre modely

Podľa Krylja rodiny 2/53 spracoval Ján Vydra.

Úspešný rozvoj sovietskeho letectva a modelárstva je výsledkom usilovnej a svedomitej práce pri konštrukcii, stavbe a letaní. Na dlhé trate vyhovuje iba model kvalitatívny. Smerové nestabilný model nielenže mení svojvoľne smer, ale i v zákrutách stráca na výške.

Prax ukázala, že namontovaním gyroskopického zariadenia na model znemožníme svojvoľné vychýlenie modelu do strán viac než o uhol $+ 5^\circ$.

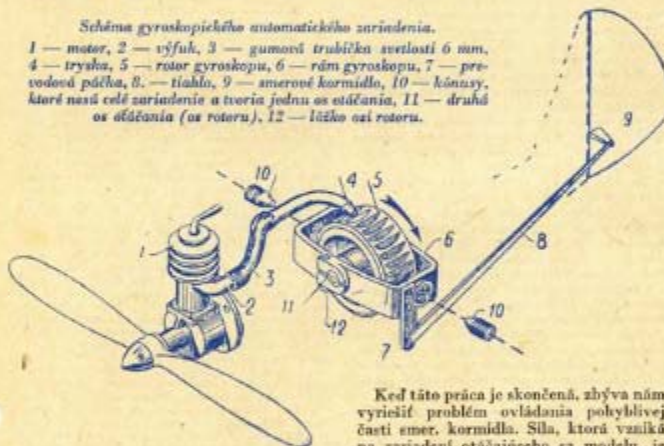
Princíp práce automatického zariadenia spočíva na vlastnostiach gyroskopu — voľne sa otáčajúceho telesa uloženého v dvoch na sebe kolných osiach. Pri nütenej zmene polohy osi otáčajúceho sa modelu, otáčajúci sa rotor (5), ktorý je uchytený na ráme, núti model pomocou

prevodového mechanizmu zachovávať daný smer letu. Princíp a popis zariadenia vidíte na obrázku. Prvky, použité pri stavbe, sú z nepoužitých leteckých prístrojov. Montáž zariadenia na model nie je namáhavá. Rám rotora, na ktorom je uchytené ťažko, je svieraný dvoma kónusovými hrotmi. Hroty majú závit, ktorým sú nesené v trupe. Pre tento účel budú zaglejdme do trupu 3 mm preglejku, alebo celú túto časť vyrobíme z kovu a ako celok sa bude dať do trupu vkladat.

Je potrebné, aby rotor a jeho os boli pevne uchytené v ráme, aby nemohli meniť svoju polohu vzhľadom k osi rámu. Túto úpravu musíme urobiť preto, aby v lete bola dodržiavaná požadovaná výchylka $+ 5^\circ$.

Schéma gyroskopického automatického zariadenia.

1 — motor, 2 — výfuk, 3 — gumová trubička svetlost 6 mm, 4 — tryska, 5 — rotor gyroskopu, 6 — rám gyroskopu, 7 — prevodová páčka, 8 — ťažko, 9 — smerové kormidlo, 10 — kónusy, ktoré nesú celé zariadenie a tvoria jednu os otáčania, 11 — druhá os otáčania (os rotora), 12 — lúčka osi rotora.



»SUPER-NEPTUN« (dokončené)

spoje byly hladké a nenarušovaly potah. Potahový papír — střední kablo po vypnutí lakujeme 1× bezbarvým výpinným lakem a 1× barevným lakem, který činí model dobře viditelným ve vzduchu i na zemi.

Nakonec znovu upozorňuji, že model je určen jako pokračovatel A-dvojky pro modeláře-začátečníky, pracující v kroužcích. Dá se o něm říci, že je pokračováním známého školního větrného Sluka, který značně předčí výkonem. S tohoto hlediska je třeba, aby se pokračující modeláři dávali na plán i popis. Doporučuji věnovat velkou péči nejen stavbě modelu, ale hlavně létání s ním a ovládnutí jej za všech podmínek. Je zejména důležité naučit model správně kroužit v plochých zatáčkách. Toho se nejlépe docílí vynutím jedné poloviny křídla dopředu.

Napište nám, jaké máte výsledky s tímto modelem při stavbě v kroužcích a pošlete nám obrázky! Přístří plán, složený v měřítku 1:1 do celého nákladu LM, bude v čísle 11.

ZBRAŇ HRDINY

Ve dnech, kdy sovětské letectvo honalo nálety nad pohraničními území Východního Pruska, přišli k pláhu mladí letci. Chodili po letišti, prohlíželi si letadla, bezdvovali z techniky.

„Vidíte jistě již letadlo poručíka Gračova?“ tázal se plukovník-inženýr. „Ne? Pojďte, já vám je ukážu, je to zbraň hrdiny.“

Odvědli dástojníky k letadlu Po-2, u kterého byla doslova demolována kabina, prošílená nádrže a v hřidlech seily velké díry. Celý částečně jediné motor, směrové kormidlo a lós-letné výřhové kormidlo. „Což s takovým poškozením může letadlo ještě létat?“ ptal se předchápene jeden z nováčků. „A představa si, že letí!“, odpověděl inženýr. A celých 60 km. A současně ještě odrazil útoky „Messerschmitt-110“.

Stalo se to za nočního bombardování nepřátelských táborů. Gračov úspěšně spustil bomby. Na zemi vypukl požár, rozlehl se výřhový, v tom okamžiku se k němu přiblížil „Messerschmitt-110“ a zahájil po něm palbu.

Gračovův stroj se zahoupal s hřídla na hřídlo a padal dolů. Pilot přitáhl kormidlo a třikrát střeloval. Náhled na velkou bolest v zádech, poručík dohřál vyrovnaný stroj. Nepřátelský letec se vrhl na Gračova znovu, ale ten se obrátil a umkl nepřátelskému stíhači. Nepřátelský stíhač jej minul, ale nespokojil se tím a zadržoval se.

Gračov musel opět dovedeným manévrem unikl. Zesláhen ztrátou krve, nemohl již pozorovat své okolí, nemohl složit hlavou, ale věděl, že přistát nemůže. Pod ním bylo nepřátelské území.

Pokud letěl, bránil se střelbou a ani z nevědomí, kdy ho „Messerschmitt“ opustil. Po celou dobu hleděl na kompas a udržoval směr na východ. Neutílel mluvit na mysl, že musel za každou cenu dosáhnout svého letiště. A to se mu podařilo. Když jeho družci přiběhli k poškozenému letadlu, Gračov i jeho navigátor leželi v bezvědomí v kabině.

„Mladí letci porovdli ruce k šapěm. „Ale oni byt živi!“ rychle povědli inženýr. Pro nás je tento případ povzrův tím, že lidé častěji na život a svoje letadlo zachránili. V dovedných rukou sovětských letců vzitých malý letadlový stroj ve vzdušném boji z vyčkalovaným německým stíhačem.

Světový rekord leteckého modeláře

(t.) V Alma-Atě se konaly 6. republikánské závody konstruktérů modelů letadel Kazachstanu. Radiem řízený model letadla s mechanickým motorem, který postavili pracovníci almatinské radiové dílny Petr Velickovskij a Pavel Gorynin, udržel se ve vzduchu jednu hodinu 36 minut 52 vteřin a dosáhl výšky 1.050 metrů.

Přistání modelu bylo provedeno s velikou přesností — ve vzdálenosti 7 metrů od místa vzletu. A tak P. Velickovskij překonal svůj předcházející rekord.

MODELÁŘSKÝ VÝZKUM A VÝVOJ

Nechceme v modelářství ustrnout, protože to znamená jít zpět. Jít vpřed znamená však neustále hledat nové cesty, nové metody, neustále zlepšovat svou práci. Konáme-li tuto činnost systematicky a pláňovitě, můžeme mluvit o výzkumu a vývoji.

Nejdříve si feknáme o vývoji: Většina modelářů dělá zasnadil chybu v tom, že stavi všechno, co je právě napadne. Naprostě bez systému přebíhají modeláři od větroňů k upoutaným modelům a p. Máme na mysl modeláře, kteří již stavějí vlastní konstrukce, neboť je samozřejmé, že v průběhu základního modelářského výcviku se musí každý nejdříve seznámit se všemi kategoriemi. — Je pravda, že tyto přeletavci mají obvykle povšechné znalosti ve všech kategoriích, ale nemožno dosáhnout potřebné dokonalosti v žádné z nich, protože obor letectví je velmi obáhlý. Naproti tomu modelář, který se specialisuje jen na určitý úsek, zvídá lépe svou práci a má možnost hlouběji studovat všechny problémy. Stává se odborníkem své práce.

Ale i při specializaci na určitou kategorii dojdeme brzy k názoru, že naše práce není žádáné výsledky. Vyzkoušeli jsme již tolik různých typů – a výsledek? Většinou chaos! Proč si nestanovít jeden vhodný typ a na něm neustále pracovat a zlepšovat jej? Ano – to je správná cesta! Odstraňování nedostatků a chyb v konstrukci rostle kvalitu modelů. A tomuto způsobu práce říkáme vědy.

K zlepšování letových vlastností modelů nestačí však odstraňovat chyby a nedostatky, musíme hledat také nové metody konstrukce, nové stavební materiály a způsoby, zkoušet nové tvary, byt neobvyklé, avšak zdůvodněné. A tím vlastně provádíme výzkum.

Vývoj a výzkum se musí stát součástí leteckomodelářské výchovy jako její nezbytná složka. Musíme si ovšem uvědomit, že úspěchu zde nedocílíme nářez bez povídky práce. Provádět výzkum, to znamená mít úspěchy, být často zklamán zbytečnou prací, ale vždy znovu začínat. A když dojdeme k úspěšnému dokončení práce, ani na okamžik se nesmíme zastavit, ale musíme pracovat dál na nových problémech. Je samozřejmé, že docílené výsledky si neponecháme pro sebe, ale dáme je k dispozici všem modelářům, od nichž naopak čekáme, že oni nám povědí zase své zkušenosti.

Jistě se budete ptát: Jak provádět výzkum, když nemáme potřebné zařízení? Na tuto otázku je jediná odpověď: – Vlastním přičiněním se k technickému vybavení dopracovat! A potom – provádět výzkum neznámou jen sedět u aerodynamického tunelu a „ofukávat“ modely. Provádět výzkum znamená zkoušet na příklad na modelech nové, dosud nepoužívané nebo málo známe profily, řešit otázky nesymetrického uložení částí modelu, nosných trupů, samokřídla, křech, tandemů atd. Problémů je velké množství.

Provádět výzkum předpokládá:
a) pracovat systematicky na předem
vymezených úkolech.

b) nedat se mýlit a odradit přechodnými neúspěchy a „dětskými nemocemi“,

c) nečinít závěry z několika málo zkoušek na jediném modelu.

d) publikovat nejen úspěšné zkoušky, ale také záporné výsledky, neboť ty jsou při výzkumu důležité tak, jako úspěchy.

Nezbytným předpokladem pro úspěch ve vývoje a výzkumné práci je právo v kolektivu. I úmorná výzkumná činnost jedince nemůže mít očekávaný výsledek. Průběh práce bude zdolňován a zhodnocen výsledků nepřesně. Kolektivní metoda výzkumných prací bude naproti tomu pružnější, přesnější a snadnější kontrolovatelná.

Milan Hájek

Melani Hajek.



LETADLOVÉ TRYSKOVÉ MOTORY

Jako svazek B Velké vojenské knihovny vyšla v překladu mjr. J. Kubíčka kniha A. L. Kijashina I. P. Altunova: Letadlové motory. Kijashin a Altunov knihu je tvořila třemi odděleními částmi. První část odvodňuje některé vzájemné vazby mezi motorem pro dráhalet vysokých podévkových a typůvokových rychlosti letu, podává stručně historii a princip činnosti osádkového motoru, vysvětluje základy termiky a dynamiky plynů a uvádí rostlinní trovkových motorů.

Drahá část vysvětluje základní funkce a konstrukce motorů zážehových i vznětových a to jak bezkompresorových, tak s kompresorem, poháněným motorem (ústrovním, či turbínovým).

Třetí část knihy je věnována dále nejrozšířenějším typům motorů: pístovému motoru, turbokompresorovému. Autoři zde vysvětlují tepelné pochody v tomto motoru, různé jednotlivých jeho částí, jeho konstruktivní zvláštnosti, zvláštnosti jeho provozu a převádění toku motoru s pohonnou skupinou, tvorbou vrtulí a pístovým motorem.

Klášeklova a Altmanova práce je typickým příkladem, jak se v SSSR zapravová popularizace zemědělské literatury. V knize jsou způsobem pro každého přístupným pochoply základní etapy, jak theorie, tak i konstrukce tryskové motory. Teorie je podávána postupně od výkladu základních pojmů až k poměrně složitým vztahům, vysvětlujícím pochody v proudění vzduchu.

Překlad mjr. J. Kuhtěka a odbočená úprava ppk. dr. Ing. O. Hadravský jsou zřejmé, až na drobné nedostatky. Vypůjčky ze spíše a tedy zároveň, v čestném domluvu na desíci přenosů uvažujících (na př. u motora je lépe hovořit o výkonnosti, výkony má letos — rychlost, stopování atd.), přilpění a neuvyku, jako je tomu u celé řady podobných slov, které se

Kniha vydala Naše vojsko a prodává se za 20 Kčs. Je ji možné více doporučit všem těm, kteří se chtějí více seznámit s životem a prací našich vojáků. Je to však věc naprosto správná a do hloubky psaní o fúzi a konstrukci stále více rozvíjejících trendů našich vojáků.

POMÁHAME

Společná značka LM 9 ÷ pořadové číslo

● 1 Koupím číslo 1 a 2 LM roč. I. + 2. roč. II. V. Horák, Křehová II, Lipová 21. ● 2 Za jakékoli hodnotné věcné knihy, mějte též dobrodružné, dár detekci. motor Atom Super 1,8 v chabě a motor 2,5 cm nedodávající. V. Pivčoka, Dazov Mladý, A.Č. Čechov 623. ● 3 Dám model Favorit, elek.

[illegible]

Společná značka LM 9 ÷ pořadové číslo

● 1 Koupím číslo 1 a 2 LM roč. I. + 2. roč. II. V. Horák, Křehová II, Lipová 21. ● 2 Za jakékoli hodnotné věcné knihy, město též dobrodružné, dár detekci. motor Atom Super 1,8 v chadi a motor 2,5 cm nedodávající. V. Pivčoka, Dvůrův Mlýnský, A.Č. Čechovič 623. ● 3 Dám model Favorit, elekta

POZNÁVÁME ČESKOSLOVENSKOU LETECKOU TECHNIKU

Popis letounu „Avia Bk 534“ k plánu na poslední straně.

V posledních letech před druhou světovou válkou byla letadla Avia 534 standardní výzbrojí stíhacích letek našeho vojenského letectva. Mezi piloty byla tato letadla velmi oblíbená pro vysokou ovladatelnost a bojovou obratnost. Krátký start a značný rychlost stoupání byly tehdy velice výhodné. Přesto stíhací letky operovaly mnohdy na nedokonalých polních letištích.

Při mezinárodní sportovní soutěži v Curychu zvítězili naši letci převážně na těchto strojích nad modernějšími stroji německými.

Již při zhracení německé Wehrmacht vykonaly tyto stíhací letky velmi platné služby. Při slovenském národním povstání bojovali na nich totiž naši letci proti okupantům ze základny na letišti „Tri Duby“ u Zvolene.

Tyto o další úspěchy našich strojů jsou důkazem, že již v tehdejší době naši inženýři a technici dovedli udělat letadla vynikajících kvalit, jestliže k tomu měli možnost. Tato skutečnost nám ukazuje v prvé řadě politiku tehdejší buržoazní vlády, která kupovala v rámci „spojenosti“ špatná letadla ve Francii, aby se sardelkami cítila mocipánům a naše letadla rovněž přitom nechávala v nezaměstnanosti.

Letoun Avia Bk 534 byl vyztužen stíhací dvouplošník, poháněný 12válcovým vodou chlazeným řadovým motorem Avia 12 Ydr o výkonu 650 KS s kovovou nebo dřevěnou dvoulistou vrtulí.

Křídla měla dva ocelové nýtované nosníky, k nimž byla přinýtována žebra, rovněž nýtovaná, s ocelovými trubek. Celá konstrukce byla vyztužena ocelovými dráty. Horní křídlo bylo třídlínné: bakluchy potažené plechem a vnější křídla s křídélky, obojí potažena plátnem. Spodní křídlo bylo dvoudílné. Křídla byla vzájemně vyztužena vzpěrami N a profilovými dráty. Křídélka byla staticky i dynamicky vyvážena.

Trup tvořily jednotlivé demontovatelné celky. Kostra trupu byla z oceli, trubek spolu snýtaných a sešroubovaných a vyztužena profilovými dráty. Přední a zadní část potahu trupu tvořily odnímatelné plechové kryty, střední část měla na dřevěné karoserii potah plátnem.

Pilotní prostor byl chráněn posuvným krytem. Palubní deska měla kompas, variometr, rychloněm, zatáčekoměr, výškoměr. Pro kontrolu motoru teploměr vody a oleje, tlakoměr paliva a kompresoru, otáčkoměr a několik jiných přístrojů výstroje. Za výškově nastavitelným sedadlem pilota byl prostor pro radiové přístroje.

Rízení ruční bylo pákové, nožní pedálové. Převod byl proveden lany přes převod. páčky, v křídlech a k výškovému kormidlu táhly.

Ocasní plochy měly ocelovou kostru stejné konstrukce jako křídla. Potah byl plátněný. Stabilizační plocha byla vyztužena dvěma páry vzpěr a byla stavitelná za letu. Směrové a výškové kormidlo bylo staticky i dynamicky vyváženo.

Podvozek byl pevný s dělenou osou, opírávaný olejopneumatikými tlumiči. Kola i vzpěry podvozku měly profilované, odnímatelné kryty. Na ostružinu bylo otočné a odpružené kolečko.

Jaká je úroveň v modelech s gumovým motorem

Pro srovnání výsledků dosažených v kategorii modelů s gum. motorem v letošní CMS v Brně a hlavně na letošním Letenském poháru v Praze se srovnávanými výkony v cizině, přinášíme výsledky soutěže „Wakefield 1953“, konané 3. srpna 1953 v Anglii za účasti 57 soutěžících v nejvyšší 4 členných družstvech ze 17 států.

V letošním roce jsme u nás zaznamenali v kategorii gumáků prudký vzrůst, jehož příčinou je hlavně to, že některé skupiny našich modelářů se specializují výhradně na modely s gum. motorem (na př. Brno) a novými konstrukcemi podstatně zlepšují výkony. Je to dokladem, že modeláři správně pochopili výzvy v LM k zlepšení práce v této do nedávna zanedbané u nás kategorie. Srovnání našich výsledků s níže uvedenými výsledky z ciziny ukazuje, že si musíme udržet vzrůstající linii v kategorii gumáků za každou cenu! Jestliže modelářská skupina ÚV Svařárny zajistí výkonnou gumu alespoň pro naše nejlepší modeláře, není pochyb o tom, že již v příštím roce budeme i zde schopni mezinárodní soutěže a pokusů o rekordy.

Výsledky Wakefieldu 1953 — první 10:

1. Foster J.	USA	5'00"	5'00"	5'00"	= 15'00"
2. O'Donnell	GB	5'00"	5'00"	5'00"	= 15'00"
3. Scott E.	Argentina	5'00"	5'00"	5'00"	= 15'00"
4. Reich G.	USA	5'00"	4'59"	5'00"	= 14'59"
5. Ferberová L.	Belgie	5'00"	4'55"	5'00"	= 14'55"
6. Nilborn J.	Švédsko	4'53"	5'00"	5'00"	= 14'53"
7. Blomgren J.	Švédsko	5'00"	4'40"	5'00"	= 14'40"
8. Saamannová I.	Německo z.	5'00"	5'00"	4'34"	= 14'34"
9. Kammendorf L.	Itálie	5'00"	4'33"	5'00"	= 14'33"
10. Ewans E.	GB	4'32"	5'00"	5'00"	= 14'32"

Uvedené výsledky jsou stejné, nebo jen nepatrně lepší než v roce minulém. Nelze je ovšem pokládat za světové, protože se soutěže nezúčastnili modeláři lidové demokratických států, z nichž modeláři sovětští a maďarští drží většinu světových rekordů v kategorii modelů s gum. motorem.

Vodní chladič byl umístěn pod trupem mezi vzpěrami podvozku ve vzduchovém kanálu. V přední části trupu byl kruhový kanál vzduchu pro chladič oleje.

Výzbroj letounu tvořil 1 kanon 20mm střelící osou motoru (vrtule) a dva kulomety po obou stranách trupu, umístěné v aerodynamických výčnělcích. Střelce podélnými žlábkami v krytech motoru, okruhem vrtule, s níž byly synchronizovány. Pod křídlo mohly být zavěšeny pumy.

Rozměry a výkony letadla:

rozpětí	5400 mm	váha prázdná	1631 kg
délka	8100 mm	váha letová	2222 kg
výška	3100 mm	max. rychlost	406 km/hod.
nos. pl.	23,56 m ²	dostup	10600 m
		stoupavost do 5000 m	za 5 min.

Letoun byl natřen šora tmavozeleně, zdola blankytně modře. Písmena bílá, ve znaku lev v bílém poli. Výsostné znaky červenomodro-bíle; modrá směruje dopředu, červená dovnitř, bílá vně ke koncům křídel.

J. F.

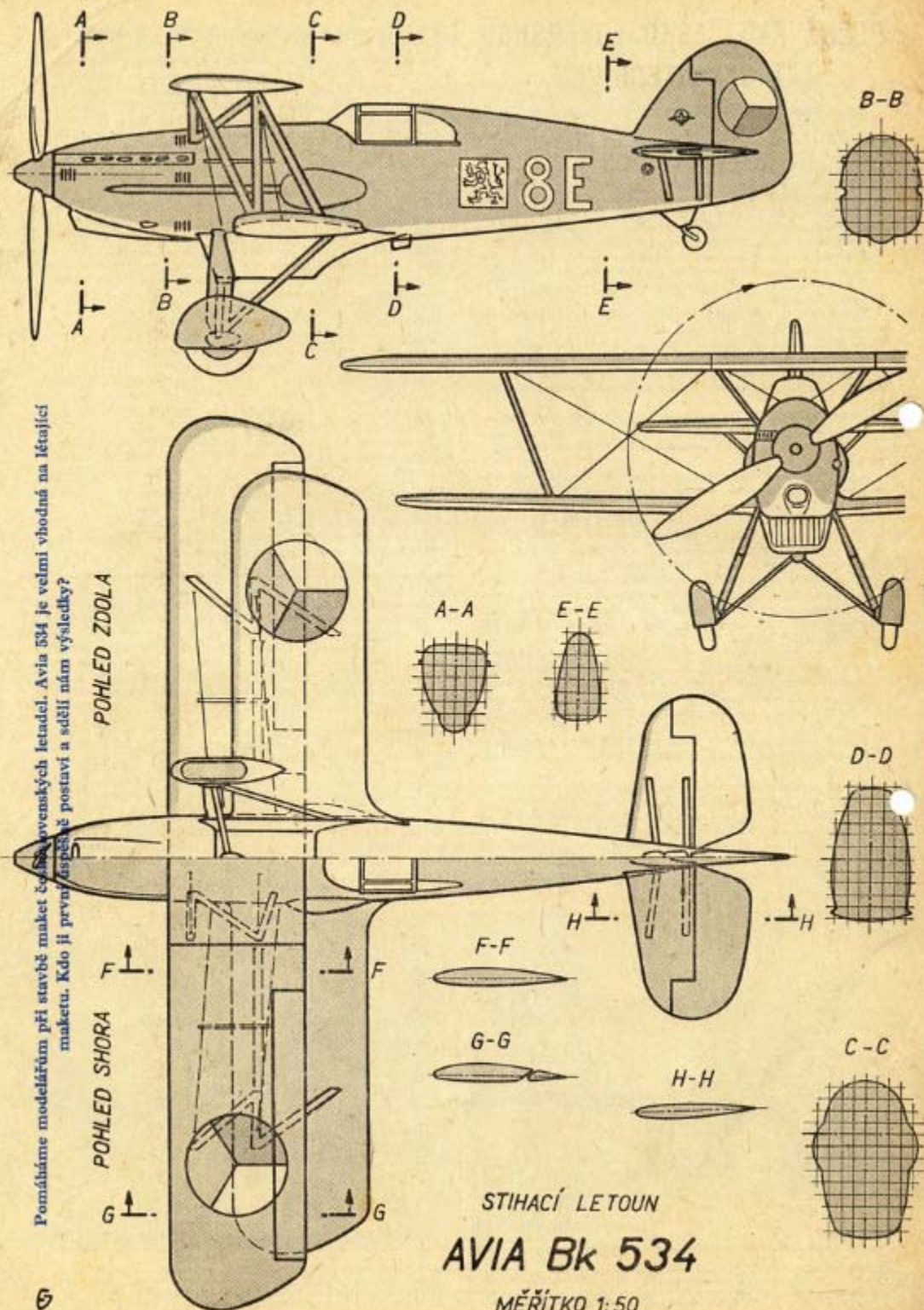


Letadlo Avia Bk 534 — pohled šikmo zpědu a se strany.

Pomáháme modelářům při stavbě maket československých letadel. Avia 534 je velmi vhodná na létající maketu. Kdo ji první úspěšně postaví a sdělí nám výsledky?

POHLED ZDOLA

POHLED SHORA



STIHACÍ LETOUN

AVIA Bk 534

MĚŘÍTKO 1:50