

Letecký

9

ZÁŘÍ 1954
ROČNÍK V
CENA 1,30 Kčs



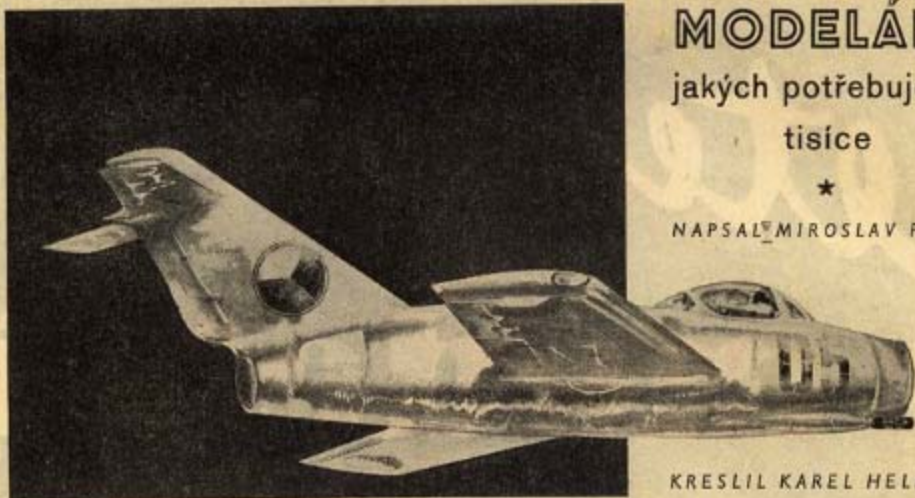
modelář



MODELÁŘI, jakých potřebujeme tisíce

★

NAPSAL MIROSLAV PAVEL



KRESLIL KAREL HELMICH

Mezi mladé modeláře přišla skupina vojáků. Piloti nadporučík Střelecký, poručík Veselka a Kráb, mechanici rotný Seatl a Hvizda a desátník Marek. Návěsta letců se neomezila na pouhou besedu, ale měla, jak se sami modeláři Jarka Seatl a Mírek Seda vyjádřili, pracovní charakter.

Zprvu kluci pokoušeli hlavně po těch se slatými náramentky, jak budou umět vzít do ruky hoblík, pilku, ražpi a ostatní nářadí.

Nu a když se i neúspěšný František Mráček přesvědčil, že podle umění postavít se k práci téměř nerozezná mechanika od pilota, byly všechny pochybnosti ty tam. Za ten večer sestavili mladí modeláři společně s vojáky dva nové modely — „Benzináček“ a samokřídlo. Práci si dobře rozdělili a díky celému kolektivu mohli již druhý den večer jít se dvěma modely zaletnout.

Tentokrát šli bez svých „odborných poradců“, jak je nazval Mírek Seda. Ti měli noční klidání, nemohli se proto slavnostního ohlášení — přesto vzeleu společně postavených modelů zúčastnit. Ale slíbili, že až budou mít čas, tak zkusí, aby mohli jít společně letat.

Zatím co „benzináček“ hned napopravě si veselé pokrukoval a bez ohýny skončil svůj „záletávek“, samokřídlo si postavilo klam a „utíkálo“ na jednu stranu. Přes veselkou náhanku se to nepodařilo napravit ani členům kroužku ani jeho vedoucím učitel Kladivou. A tak se postupně vytrádovali všichni, Mírek Seda, František Mráček, Jarka Opluštíl, Jarka Seatl a další, ve startovním motorovém modelu.

Když byl na řadě poslední — Karel Friedrich, zaburčely na letišti motory.

„Kluci, naši soudruzi Střelecký, Veselka a Kráb polatí . . .“, s pýchou vykřikl Mírek Seda a oni i ostatní natahovali lky směrem k burčícímu hlásku. Za chvíli motory stíchly.

„To provedli motorovou zkoušku“, prohlásil jeden z nich, který bydlí nedaleko letišti, což ho opravňuje k tomu, aby se cítil být mezi mladými modeláři nejpopulárnějším odborníkem. Měl pravdu, protože za chvíli se turbíny stiháček rozehřály

z noue. Tentokrát se však vzápětí objevily na obzoru i první letouny. A pak další a další.

Za několik dnů bylo opět v modelářské dílně živo. Mladí konstruktéři neupřesňovali, kdy se otevrou dveře a vyjdou . . . Kdo? — No přece samozřejmě staří známí. Vojáci — letci.

A již jsou tady. Hned pření, který vstupní do dveří — desátník Marek, nese nějakou krabici, pečlivě zabalenou.

Po srdečném uctívání se odval rotný Hvizda: „Tak jak jste dopadli před týdnem?“

Nemusel dodávat z čim, hde a oě se jedná. Všichni rozuměli. O přelet, jeden přes druhého se snažili vypravovat. Konečně se přibohal dozvěděl, že včera letalo již i samokřídlo, a že se připravují vylat svého nejlepšího modeláře na okresní soutěž.

„A kdo to bude?“ se zájmem se otázal nadporučík Střelecký. „Kdo? Třeba to bude moci být i jeden z vás“ — odpovídají vojákům modeláři. „Uspořádáme si soutěž kroužků a to nejen v odborné práci a znalostech, ale i ve sportovních ústředních. No a kdo dosáhne nejvíce bodů, ten pojede na okresní soutěž s motorovým modelem. Ale pro vás, kdybyste se chtěli doopravdy ucházet o prvenství, budeme muset stanovit vyšší limity, aby to bylo zpravedlivé.“

Srdečně se všichni zasmáli a vojáci se s díky zřekli možnosti ucházet se o prvenství. Ne snad, že by se báli, ale v kroužku nejsou ještě dlouhou dobu a chtějí si řádně členství se všemi právy a povinnostmi teprve zasloužit.

„Ale když budete soutěžit, tak to uděláme jinak“ — říká desátník Marek. „Dnes jsme vám totiž chtěli dát malíčky dárek, ale necháme si to až na zakončení soutěže kroužků. Vítěz bude moci nejen startovat na okresní soutěži, ale dostane i tuto malou mňetku . . .“

Desátník Marek otevřel krabici a na stál položil pěkně vypracovaný model proudového letounu. Mladí modeláři se sešli kolem stolu, aby lépe viděli. Mňetka se líbila všem. Většina z nich si umínilo, že

model proudového letounu musí získat. Učiní vše, aby byli nejlepší!

Přiblížil se den soutěže kroužků. Po sobotních odborných shromážděních vedl s náskokem tři body Mírek Seda před Františkem Mráčkou a Karlem Friedrichem. Bylo již jasné, že o vítězi se rozhodne právě mezi těmito modeláři, protože patřili i mezi nejlepší sportovce.

V úteru na šestdesát metrů zletěl Mírek, druhý byl František a třetí Karel a také pořadí zůstalo stejné. Ve shoku vyvážel si však nejvíce vedl Karel, a protože skočil o dvacet centimetrů více než Mírek a František, ujal se vedení. Poslední disciplína, překonávání překážkové dráhy, měla rozhodnout o vítězi. První běžel František, druhý byl Mírek. Karel překonal velmi pěkně překonanou bariéru, jako lastička se podplížil pod ostatními dráhami, ale na hladině uklonil, padl a ušel si vrym v hotánu. Závod nedokončil. Ztratil zpousta bodů a v celkovém pořadí se umístil až na šestém místě.

Všichni blahopřáli Mirkovi k vítězství. Ten měl radost. Vždyť pojede nejen na okresní soutěži, ale získá i mňetku. Když se však podíval na Karla, na jeho bolestí pokrivenou tvář, začal v něm vnitřní boj.

A vybojoval jej sám se sebou vítězně. „Prohlašuji vítězstvím kvalifikačního závodu Mírka Seda a vedle povolení reprezentace našeho kroužku na okresní soutěži mu předám i i částkou činu našich patronů . . .“

Poslehl nebratí konce. A Mírek, když se vše ušlo, přiblížil se o slovo.

„Děkuji vám a alluji, že i vaší pomocí bude náš kroužek dobře reprezentovat na okresní soutěži. A toho „tryškáte“, jako tu částkou činu, tu dávám tedy Karlovi, který nebyl toho nešťastného pádu na hladině, by ji určitě dostal. Vezmi si to, Karle, právem ti patří . . .“

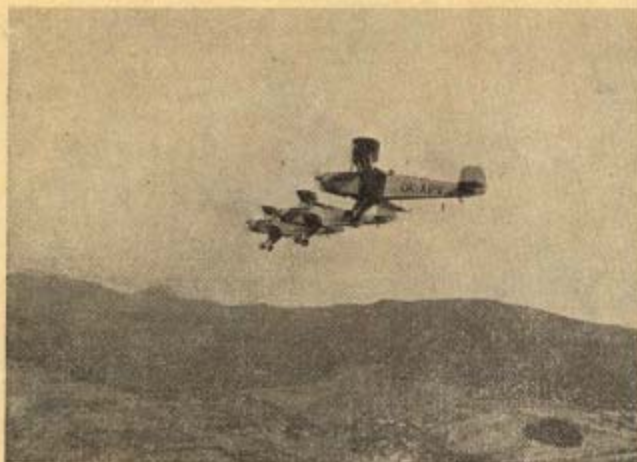
Co k tomu dodat více? Vskutku nic. Vždyť celý příběh, jeho zakončení, hovoří samo. Práli bychom si jen, aby nám v modelářských kroužcích vyrůstali podobní uštědilí modeláři a aby nám přicházely stále radostnější zprávy o jejich všestranné činnosti.

Podíl našeho národního hrdiny Julia Fučíka na vítězném boji pokrokových lidí o mír, svobodu člověka, o socialistickou společnost zná celý svět. Jeho jméno si dala na svůj prapor pokroková mládež celého světa, s jeho jménem jsou spojeny tužby vykořisťovaných lidí, kteří ve Fučíkovi vidí příklad pro vítězný boj se starým světem.

Zápase se starým světem Fučík vyrůstal, řídě se ve svém životě a revoluční práci zásadami marxismu-leninismu, který z něho vykoval předního bojovníka proti všemu bezpráví. Pracující první republiky četli bojová slova Julia Fučíka v dobách slavných stávek na severu, četli jeho reportáže o výstavbě socialismu v Sovětském svazu, slyšeli jeho hlas na schůzích a přednáškách, kde burcoval proti vykořisťování, směle načrtával perspektivu vítězné budoucnosti. Buržoasie první republiky Fučíka pronásledovala, boje se jeho pera a slova, vřezla ho, ale nic z toho nemohlo vymýtít z Fučíkova srdce jeho heroickou lásku k lidu. Ještě horečnatěji se vrhal do nových a nových zápasů s prvým přesvědčením, že kapitalistický řád bude zničen a že i u nás nastoupíme k budování socialismu.

Když proto kapitalistická buržoasie vydala naši zemí nacistům, bylo pro Julia Fučíka samozřejmostí pokračovat v boji, tento boj ještě zesílit a získávat pro něj nové a nové vojáky z řad těch, kteří vyrůstli z pracujícího lidu a kteří měli odvahu disciplinovaně bojovat proti okupantům. Fučíkův boj, který vyvrcholil za doby nesvobody, byl jen logickým pokračováním jeho dřívějších zápasů za první republiky. O tom svědčí jeho poslední dílo, které nám zanechal — Reportáž, psaná na oprátce, v níž Julius Fučík uložil své vyznání komunisty a v níž nás zavázal s revoluční bdělostí chránit každou vymoženost pracujícího lidu. Velikost Fučíkova slavného boje potvrzuje i dokument, který našli sovětsí vojáci v Berlíně. Tento dokument svědčí o tom, jak statečně se choval Fučík před nacistickým soudem. Jak by při čtení tohoto dokumentu před námi oživila heroická postava Jiřího Dimitrova z lipského procesu, jako by před námi vyvstávali hrdinové Mladé gardy, Zoja Kosmoděmjanská a všichni ostatní, kteří vmetali do tváře vztekých cesáků slova pohrdání a nezvratné víry ve vítězství nad nimi.

Jít ve stopách Fučíkova odkazu znamená bojovat za lepší, nový svět, neustát v boji proti imperialismu, neúnavně budovat socialistickou společnost a s revoluční ostražitostí chránit náš dnešní radostný život. Být, bez přestání být, aby nikdo nemohl zničit historické dílo, které dnes máme před sebou.



PŘEHLÍDKA NAŠICH LETCŮ

(kř) Dozněly hukot motorů nad rozlehlými plochami letišť. Skončila přehlídka našeho letectva od těch nejmenších — od leteckých modelářů, až po ty nejvyšší — vojenské proudové stíhače. Uvěchly nadšené ovace statisíců našich pracujících, kteří přihlíželi vrcholným ukázkám letectva umění vojenských i svazarmoských letců na oslavách Dne československého letectva.

Ještě dlouho, dlouho však budou účastníci této úctyhodné podívané vzpomínat, jak mistrovsky ovládají své stroje strážci našeho vzdušného prostoru. Z leteckých dnů odcházeli všichni nebyvale posileni ve víře v morální sílu a vysoké odborné kvality našich letců i dokonalost výrobků pracovníků leteckého průmyslu.

To, že po boju vojenských letců čestně odstáli i letci Svazarmu, je pro všechny příslušníky našeho sportovního letectví, modeláře, plachtaře, motoráře i parašutisty velkým porobuzením — ale také vážným závazkem. Veliké bylo nadšení, se kterým se všichni na letěcí dny připravovali. Kolikrát mladí modeláři znovu předělávali své modely, kolik náhradních směn musel odpracovat mnohý plachtař či motorář, aby mohli úspěšně dokončit přípravu a na letěcím dni ukázat opravdu to nejlepší? A tato práce neznamená marnost! Musíme jít stále dál a výš! Musíme se učit staré stále lépe a dokonaleji modely, ještě lépe ovládat větronoše, motorové letouny i padáky.

Budeme a chceme také dělat proto, abychom dokázali našemu lidu, že na nadarmo nám vytrhají ruce nejlepší podmínky k rozvoji leteckých sportů. Abychom dokázali, že se dobře připravujeme hájit svoji krásnou vlast proti každému nepříteli.

Věříme, že příští hromadné vystoupení našich sportovních letců na 1. celostátní spartakiádě v roce 1955 bude ve znamení dalšího vzstupu našeho letectví.

Horní obrázek je z nácviku svazarmoských pilotů-sportovců, dole jedna z proudových stíhaček čs. vojenského letectva, které se zúčastnily oslav Dne letectva





Ústřední výbor Svazarmu uspořádal ve dnech 31. července až 1. srpna 1954 v Kralupech n. Vlt. závěrečné kolo celostátní modelářské soutěže.

Nejlépejší modeláři ze všech krajů republiky, v počtu přes 450, bojovali na letošní CMS poctivě a houževnatě o hrdé tituly přeborníků v jednotlivých kategoriích i o nejlepší pořadí na dalších předních místech. Příznivé počasí, dobrá práce sportovních rozhodčích, výhodné ubytování ve stanech přímo na letišti a výborné stravování pomohly, i přes některé nedostatky, o nichž se dále zmíníme, uskutečnit soutěž dobrou, která v průměru předčí loňskou CMS v Brně.

ZAHÁJENÍ

CMS byla zahájena již ve čtvrtek 29. července večer nástupem účastníků na letišti v Kralupech. Po vztyčení vlajky Svazarmu promluvil k modelářům místopředseda ÚV Svazarmu major Karel Grepl. Jeho projev přinášíme celý:

Soudruzi a soudružky — letošní modeláři!

Jméno Ústředního výboru Svazarmu ottám zde vás všechny, kteří kvalitami svých modelů všech kategorií proboujete jste se v silné konkurenci okresních i krajských kol do úřebolně, pro vás jako přímé účastníky vysoce čestné celostátní letecko-modelářské soutěže, která právě v těchto dnech probíhá.

Naše modelářská soutěž probíhá v době, kdy všechny nás pracující lid pod vedením naší slavné Komunistické strany Československa z velikým zancitmentem plní a v život usadí usazení slavného X. sjezdu strany, směřující k dalšímu zveřejnění životní úradné všech pracujících v nás a k utužení míru na celém světě. Velké vítězství sil téžora míru, dosažené na nedávně skončené ženevské konferenci, stále vzrůstají a výrazněji získává přerahu zásluhou všech pracujících, po míru toužících lidí, a to nejen v zemích lidových demokracií, Sovětského svazu, ale i v širokých masách pracujících kapitalistického světa. Jestliže X. sjezd naší rodné Komunistické strany Československa znovu podtrhl důležitost obranných schopností naší armády, pak jistě velký tento úkol připadá také naší vlastenecké organizaci Svazu pro spolupráci s armádou, v níž předovšetím naše mládež se nejen seznamuje s obrannou problematikou, ale tuto si také v potřebné míře osvojuje.

Jestliže z usazení posledního zasedání

ÚV Svazarmu vyplývá požadavek podstatně rozšířovat nejen členskou základnu, ale i akrolititit všechny druhy výcviku a sportu v naší vlastenecké organizaci, pak tento požadavek platí v plné míře pro všechny druhy leteckého sportu, který v tomto výcvikovém roce zaznamenává další neustálý rozvoj a vzestup, jak dokazuje účast i výsledky dosažené na soutěžích všeho druhu leteckého

*

Na titulním obrázku je Václav Petr z Brna se vzorně provedeným modelem s gum. pohonem, v pozadí stanový tábor. Dole místopředseda ÚV Svazarmu major Karel Grepl při zahajovacím útrojevu.



sportu i účasti na mezinárodních soutěžích i závodech. Skvělých výsledků bylo letos dosaženo v krajských plachtařských soutěžích, které nám ukázaly řadu nových, mladých kvalitních letců, kteří překonali čestné národní rekordy. Je to patřitelným zjevem, že mnozí tito letci vědí na dosavadně dnes letecké kvality právě svým modelářským instruktorům, kteří jim umožnili osvojit si již v leteckém modelářství značné letecké znalosti, které jako piloti-plachtaři rozšířili a prohloubili. Účast právě vás nejmladších z řad mládeže na této celostátní modelářské soutěži znovu jen potvrzuje, že neustále roste řada mladých modelářů, z nichž vzejdou nejen dobří letošní konstruktoři, ale třeš tak velkou základnu pro naše příští letecko-plachtaře i motorové letce.

Soudruzi letošní modeláři! — Přišli jste na celostátní modelářskou soutěž všech krajů naší republiky, jako vítězové krajských kol v jednotlivých kategoriích. Přicházíte do této soutěže se svými nejlepšími modely, které jsou výsledkem vaší obětavé a houževnaté práce v tomto úseku leteckého sportu. Naše soutěž ukáže nám všem, kterým dalším směrem bude nutno se ubírat, aby výsledky byly v příštím roce ještě lepší.

Naš Svaz pro spolupráci s armádou hlade velký důraz na neustálý rozvoj leteckého modelářství a vytvořil také podmínky pro jeho další rozkvět zřícením vývoje leteckého modelářského střediska, které nám již v blízké době přinese výsledky ve prospěch celého hnutí.

Pokládám za nutné při této příležitosti připomenout vám leteckým modelářům, že všechno, čeho se vám k naší činnosti dostává, je výsledkem péče naší strany a pracujících lidí, což vás nutně musí zavazovat k čestnosti a hospodárnému využití všeho, čeho se vám v tak hojně míře dostává.



Pro další rozvoj leteckého modelářství je třeba, aby všichni funkcionáři a orgány Svazarmu všech stupňů patřičně docenili tento druh sportu, který je nejen širokou základem pro všechny druhy leteckého sportu, ale také základem přístih akčních pracovníků ve Svazarmu ve hnutí vůbec.

Prohláší tímto Celostátní letecko-modelářskou soutěž 1954 za zahájenou, očekávám, že pravidla soutěže budou čestně podle slibu zachována a přeji proto všem účastníkům nejlepší výsledky v čestném soutěžení.

PRVNÍ SOUTĚŽNÍ DEN

Pátek 30. července

Kategorie A — bezmotorové modely

První soutěžní starty byly odstartovány již v 8.30 hod. ráno za poměrně ještě nepříznivého počasí. Souvislá oblačnost, dosti silný vítr a blízký les, za kterým již při zalétávání modely hrady zmiely — to všechno nebylo předpoklady k dobrým výsledkům.

Přece však již okolo osmé hodiny začala působit termika a ulétl také první model, bohužel však při značném letu. Během dne se ukázalo, že startovité (celkem 7) byla rozložena příliš daleko od sebe, takže na příklad první startovité bylo většinou bez termiky, kdežto se startovité čísla 6 a 7 bylo dosaženo nejlepší výškové. První a druhý model v celkovém pořadí startovaly z těchto posledních startovit. Při tak důležitě soutěži jako je CMS by bylo vhodnější buď vzájemně měnit startovité jako na letošním mistrovství světa, nebo určit menší počet startovit. Časově by to bylo možno zvládnout, neboť první soutěžní den byl ukončen již před 16 hodinou.

Logaritmické hodování, po dlouhé době opět zavedené, vedlo k vyhovující. Nesporně zde získává model se třemi vyrovnávacími starty, což znamená bezpodmínečně každý let mimo poslední ukončit časovačem (dethermalizátorem).

Technická úroveň bezmotorových modelů proti loňskému roku stoupla pouze nepatrně. Provedení modelů bylo však velmi dobré, až na několik výjimek, které tím více byly do očí. Modely, které nedosahovaly svými výkony ani limitu okrajní soutěže, měla technická komise vyloučit ze soutěže, neboť se dostaly do CMS jen nezodpovědným postupem funkcionářů při měření limitů ve výškových okrajích a krajských soutěžích.

V kategorii A ve třídě juniorů ze 68 soutěžících zvítězil 16letý svazák Ladislav Dostál z Hradce Králové. Létal s větroměrem Cemis starší, který si sám trochu upravil.

Ve třídě seniorů zvítězil ze 159 účastníků soudruh Procházka u KA Ústí n./L., který se svým průměrně vypracovaným modelem po dvou třináctiletých letech dosáhl při třetím startu času přes 20 minut. Jeho model je velmi jednoduché koncepce s křídlem o poměrně malé šíř-

losti. Trup má plochý, čtyřúhelníkový, na koso postavený, výškovku zalomenou do mírného V a zařízenou jako časovač. Model je postaven celý z našeho materiálu, při čemž váhový limit není překročen. Soudruh Procházka je činný jako modelářský instruktor a tento model fešil jako školní, při čemž jeho výkony jsou nadprůměrné.

Na soutěži jsme však viděli modely po technické stránce lépe řešené. Velmi pěkný model měl slovenský soutěžící Milan Kulifay z KA Košice, který se také umístil na druhém místě. Soudruh Kulifay použil skofepinové konstrukce trupu s vhodně umístěnou kabinou.

Další pěkně řešené modely měli soudruzi Pavlovský z Prahy, Čížek a Brauner z Kladna, Jirásek z Mníchova Hradiště a Kaucký z Rudné. Tito soudruzi se již nedřeli tak přísně jen účelovosti a normální koncepce modelu větromě. Snažili se vylepšovat výkony jemným vypracováním celého povrchu aerodynamickými přechody, eliptickým průřezem trupu a případně i vhodně umístěnou kabinou. Kabinu již není pouhou ozdobou modelu, ale je použita na příklad k zvýšení průřezu trupu, nebo k umístění adresy soutěžního, která v případě ulétnutí neztříští svou čitelnost. Soudruh Brauner z Kladna pak připravuje ve své „A-dvojce“ právě v kabině kyvadlové zařízení pro řízení směru letu při létání na svahu.

Použití profilů bylo vesměs známé, a nás již používané. Laminární profily jsme na žádném větromě neviděli. Některé modely měly boční závěs (pardubické družstvo, soudruzi Kulifay a Pavlovský). Jinak skoro každý model měl fideletnou směrovku po vypnutí do kruhu.

Soudruh Píll z České Skalice měl na křídle volně přilepenou klapku, která při vleku se rychlostí naplnila v jedné rovině s tělovou profila, takže nekladla odpor a model šel po šňáre přímo. Po vypnutí se klapka svou vahou kloní dolů, takže přivede model do zatáčky. Zalomení křídla bylo převážně do W a v zásadě více vyhovuje než jednoduché.

Znovu se potvrdilo, že nestačí postavit pěkný bezmotorový model, ale velmi důležité je ovládat i techniku startů. Příkladem zde budí opět soudruh Kulifay, který má model tak bezpečně „v ruce“, že ho doveče vytáhnout až nad hlavu a zavést přímo do termického kominu. Celkově se i po této stránce úroveň od loňska zlepšila.

Výsledky kategorie A — junioři

1. Dostál Ladislav, Hradec Králové — 6765 bodů.
2. Majer Alois, Ostrava — 6133 bodů.
3. Šnydr Jaromír, Č. Budějovice — 6623 bodů.
4. Kuběna Ivan, Ostrava — 6538 bodů.
5. Kratochvíl Jiří, Brno — 6468 bodů.
6. Galbas Josef, Cottwaldov — 6388 bodů.
7. Hanel Petr, Praha — 6385 bodů.
8. Kužel Milan, Ostrava — 6360 bodů.
9. Dostál Zdeněk, Olomouc — 6290 bodů.
10. Knebl Lubomír, Ústí n. L. — 6214 bodů.

Uvádíme prvních 10, celkem bylo hodnoceno 69 soutěžících.

Výsledky kategorie A — senioři

1. Procházka Oldřich, Ústí n./Lab. — 6765 bodů.
2. Kulifay Milan, Košice — 6765 bodů.
3. Čížek Radoslav, Praha — 6745 bodů.
4. Havlíček Jiří, Pardubice — 6661 bodů.
5. Franc Josef, Hradec Králové — 6623 bodů.
6. Motl Lumír, Pardubice — 6568 bodů.
7. Košťál Jiří, Čes. Budějovice — 6551 bodů.
8. Cikrý Jaroslav, Olomouc — 6443 bodů.
9. Rozsypal Vladimír, Ostrava — 6420 bodů.
10. Finke Milan, Hradec Králové — 6379 bodů.

Uvádíme prvních 10, celkem bylo hodnoceno 159 soutěžících.

DRUHÝ SOUTĚŽNÍ DEN

Sobota 31. července

Kategorie B — modely s gum. pohonem

Skutečně nás překvapila vysoká úroveň modelů s gumovým pohonem, které startovaly druhý soutěžní den. Již při pátečních zalétávacích letech bylo vidět, že bude velmi těžké určit předem vítěze. Modely brněnských modelářů, které svým zpracováním byly nejlepší v soutěži, sice svými posunovacími vrtulemi nedosahovaly takových výšek jako na příklad modely soudruhů Čížka, Lisýho nebo Hájků, zato však měly o mnoho delší motorový let.

Jediné soudruhu Resovi z brněnského družstva se podařilo sklobit pomaloběžnou vrtuli, to je dlouhý motorový let s velkou výškou. Jeho model dosahoval při použití gumě T-56 doby chodu motoru okolo 90 vteřin a největších výšek soutěže. Jeho vítězství bylo tedy zcela zasloužené.

Snad nejpracnější a nejlépe provedený „gumák“ z celé soutěže měl další brněnský soutěžící — Václav Petr, který se umístil jako třetí. Petr fešil sice model známou brněnskou školou, ale snažil se ještě vylepšit výkony lepším aerodynamickým vypracováním (eliptický trup a konce nosných ploch). Svazek měl z maďarské gumy, při čemž výška docílena motorovým letem byla dostačující, zejména při čistém klouzavém letu.

Pražský Vladimír Hájek, který skončil jako druhý, létal se svým známým „gumákem“ konstrukce Ludvíka Němce: Křídla na baldachýnu, poměrně krátký trup, rychlé vrtule, guma T-56. Všechny tři lety měl soudruh Hájek poměrně vyrovnané. Jeho model létá spolehlivě za každého počasí.

Smělu měl tentokrát favorizovaný Zdeněk Lisák, jehož model při druhém a třetím startu viditelně vletl do sestupného proudů. Lisákův model velmi překřep stoupá a motorový let se s gumou Pirelli pohybuje okolo 45 vteřin.

Pražský soudruh Odvávka jediný předvedl model s předními převody na dva svazky. Odstranil tím skoro úplně u našej gumy prodlí počáteční kroutící moment a styl letu jeho modelu je stejný jako u zahraniční gumy. Model v klouzavém letu je velmi citlivý na termické proudy.

Celkově se na prvních místech většinou umístili soutěžící se zahraniční gumou.



Je vidět, že pro vrcholné soutěže stále naše guma nestačí. Všechny modely měly časovače - většinou na výškovku. Jen hlenější modeláři používají vesměs a s úspěchem časovače padákové. Sklápeči vrtuli a podvozek měl skoro každý model. Většina soutěžních modelů startovala bezpečně ze tří bodů.

Stagnace se bohužel v této kategorii projevila u slovenských soutěžících, z nichž ani jediný nezasáhl do bojů o titul přeborníka.

Hodnotíme-li kategorii modelů gum, pohodem jako celek, vidíme zde silný vzestup jak ve vypracování modelů, tak ve výkonech. Bohužel však velmi malou zásluhu na tomto vzestupu mají pracovníci oddělení LPS při UV Svazarmu, kteří stále ještě nezajistili kvalitní gumu (třeba maďarskou kulatou) pro větší počet výkonných modelářů. Zahraniční guma různých značek, která zde je, je získávána velmi obtížně, mají ji pouze někteří jednotlivci a rozhodně nám nepomůže v masovém rozvoji této kategorie, spíše naopak.

Výsledky kategorie B - junioři

1. Vančo Norbert, Košice - 5636 bodů,
2. Klíma Josef, Ústí n. Lab. - 5826 bodů,
3. Krosiba Ivan, Bratislava - 3983 bodů,
4. Němeček M., Bratislava - 3850 bodů,
5. Křížan Ivan, Bratislava - 1672 bodů.

Celkem soutěžilo a bylo hodnoceno jen 5 (!) soutěžících.

Výsledky kategorie B - senioři

1. Reš Emil, Brno - 6765 bodů,
2. Hájek Vladimír, Praha - 6630 bodů,
3. Petr Václav, Brno - 6607 bodů,
4. Král Petr, Brno - 6563 bodů,
5. Popelář Vladimír, Č. Budějovice - 6518 bodů,
6. Somr Josef, Gottwaldov - 6490 bodů,
7. Hemola Jan, Gottwaldov - 6473 bodů,
8. Havlíček J., Brno - 6445 bodů,
9. Fiala Oldřich, Brno - 6402 bodů,
10. Líška Zdeněk, Praha - 6375 bodů.

Uvádíme prvních 10, celkem bylo klasifikováno 52 soutěžících.

Kategorie C - modely s výbušným motorem

Současně s kategorií B probíhala ve druhém soutěžním dnu soutěž motorových modelů kategorie C. Úroveň volných motorových modelů stále ještě není na takové výši, jakou bychom rádi viděli.

Velkým favoritem byl pražský Hájek, kterému to však „vyšlo“ naplno až na poslední let. Právě u něho se nejedná snad o to, že by model nebyl schopný, ale o krátký motorový let.

Je již na čase, abychom konečně skončili s různými kapátkami a improvizovanými nádržkami a pracovníci našeho modelářského výzkumu aby vyrobili pořídní časovače na omezení chodu motoru.

V této kategorii zvítězil zkušený pražský modelář - senioř Vladimír Procházka, který byl na soutěži velmi důkladně připraven. Jeho model je jednoduché koncepce a můžeme říci, že právě tato jednoduchost při čistém a pečlivém provedení má svůj účel. Soudruh Procházka použil výběrově Macháčkův motor AMA 1,3 cm s pevnou vrtulí a pevným dvonokovým podvozkem. Křídlo modelu je obdélníkové, lomené do W. Výškovka a vyduťtým profilem slouží spolehlivě jako de-thermalizátor.

Za smůlku stojí, že soudruh Procházka důsledně po každém startu ukládá výškovku a křídla do lablonu (viz jeho článek v tomto čísle - pozn. red.).

Rovněž model libereckého soudruha Píklolipa, který byl druhý, byl podobné koncepce jako model Procházka. Tento model létal s motorem BUC 1,5 cm.

Spolehlivě odletal soutěž také pražský soudruh Macháček s modelem Tulák, který má již za sebou bodné soutěže. Při jednom ze soutěžních startů se podařilo pravděpodobně soudruhu Macháčkově překonat československý rekord na vzdálenost v kategorii motorových modelů. Jeho model proletěl trať přes 20 km.

Lepší umístění mohl mít instruktor Rudolf Černý, jehož model byl velmi pěkně proveden, ale bohužel nebyl v motorovém letu směrově stabilní.

Tak zvané motorované větronoše se v soutěži neosvědčily, třebaže byla silná thermika.

Celkově s kategorií volných motorových modelů nemůžeme být spokojeni ani po stránce technického řešení modelů, ani v dosažených výkonech. K většinou rozvoji této kategorie je hlavně třeba, aby konečně byl běžně k dostání československý motorek pro volné létající modely a obšahu 1,5-2,5 i se spolehlivým časovačem.

Výsledky kategorie C - junioři

1. Formánek Miloslav, Ostrava - 6094 bodů,
 2. Gubala Josef, Bratislava - 4255 bodů,
 3. Noha Oldřich, Píseň - 1477 bodů.
- Uvádíme jen 3 soutěžící (!), kteří byli hodnoceni.

Výsledky kategorie C - senioři

1. Procházka Vladimír, Praha - 6762 bodů,
2. Píklolip Miloš, Liberec - 6510 bodů,
3. Macháček Antonín, Praha - 6473 bodů,
4. Rutar Bedřich, Ostrava - 6393 bodů,
5. Hájek Vladimír, Praha - 6262 bodů,
6. Černý Rudolf, Praha - 6277 bodů,
7. Menč František, Pardubice - 6275 bodů,
8. Bella Zlata, Praha - 6220 bodů,
9. Straka V., Píseň - 6027 bodů,
10. Slejška Karel, Pardubice - 5970 bodů.

Uvádíme prvních 10, celkem bylo hodnoceno 44 soutěžících.

K OBRÁZKŮM: Na prvním obrázku nahoře je L. Dožal, žák průmyslové školy strojnické v Hradci Králové, který zvítězil v kat. A-junioři. Létal s větronošem „Cemis“, konstruace V. Horyny, který si posádku upravil. — Na druhém obrázku je přeborník republiky v bezmotorových modelech O. Procházka s typickým modelem elastin konstruace. — Na třetím obrázku je M. Kulířan a na čtvrtém A. Jiroušek, oba z krajského aeroklubu Košice. Tito soutěžníci měli velmi pěkně řešené modely s moderní šokopincovou konstrukcí trupu. — Na pátém obrázku je nejmladší junioř z letošní CMS — 11letý M. Kužel z Krnova, který se Spalákovou „Váškou“ obsadil 8. místo mezi 69 soutěžícími.



TŘETÍ SOUTĚŽNÍ DEN

Neděle 1. srpna

Kategorie D — upoutané modely

Poslední den Celostátní modelářské soutěže byly provedeny starty upoutaných modelů. Soutěžící se přemístili na sportovní stadion DSO Lokomotiva v Kralupcech, kde měl v 8 hodin ráno začít závod. První starty však byly zahájeny teprve okolo 10. hodiny, když členové sportovní komise a funkcionáři upravili startovací dráhu.

Vyalytly se pochybnosti, zda budou včas doletány. Ještě večer před závodem rozhodovala sportovní komise, zda pro velký počet přihlášených modelů maket a akrobatické modely nemají létat na letišti a na stadionu nemá být proveden pouze závod rychlostních modelů.

Po diskusi se závodníci bylo rozhodnuto, že celý závod se odletá na hřišti DSO Lokomotiva v Kralupcech. Proto bylo nutno zříditi tři startovací kruhy místo dvou a eo nejlépe uchrýtlit spád závodu. To se však pořadatelům nepodařilo zcela zvládnout, hlavně v dopoledních hodinách, kdy startoviště zela často prázdnotou.

Povrch všech kruhových drah byl dobře upraven. Pylon však vyhovoval pouze jeden a to na startovišti tryskových modelů. Druhý pylon nevyhovoval a byl příčinou několika havárií modelů s motory do 2,5 cem.

Ve skupině D1a — rychlostní U-modely do 2,5 cem byl letos sveden tuhý boj o titul přeborníka. Nebylo sice dosaženo tak dobrých výsledků jako při loňské CMS, ale je potěšitelné, že se nám zde objevují jména nových modelářů, kteří dosud v této disciplíně nevynikli. Stagnace je však v motorech, neboť se stále létá většinou jen s hračkářskými sounátkovými motory, které jsou zatím u nás nejvýkonnější, nebo s motory vlastní konstrukce a výroby.

Většinou byly použity detonační motorky. Zhanví svíčku v této skupině měl u svého motoru pouze olomoucký soudruh Grulich. Tento závodník překvapil svými krásně provedenými celokovovými modely. Jeho motory měly rotační sounátky a zvláštní kapkovitý tvar žebrovaní válece. Při závodních letech však motor 2,5 cem nešel na plné obrátky, takže do-

sažený výkon neodpovídá vypracování modelu.

Pěkně v této třídě létal desátník Černý, jehož model dosáhl téhož výkonu jako vítězná „dvaapůlka“ Zatočilova (151, 260 km/hod.). O vítězi rozhodl větší počet startů.

Výsledky skupiny D1a — rychlostní U-modely do 2,5 cem

Seniři

1. Zatočil Miroslav, Brno — 151,260 km/h.,
2. Černý Jiří, Plzeň — 151,260 km/hod.,
3. Šmejkal Václav, Ústí — 141,732 km/h.,
4. Grulich Bruno, Olomouc — 112,500 km/hod.,
5. Jaroš Otto, Gottwaldov — 109,090 km/hod.,
6. Dolejš Frant., Praha — 104,348 km/h.,
7. Chalupa A., Gottwaldov — 100,558 km/hod.

Uvádíme výsledky 7 závodníků — seniřů, kteří byli hodnoceni. Další 11 závodníků nebylo hodnoceno. Junioři v této skupině nestartovali.

Skupina D1b — rychlostní U-modely do 5 cem

Potěšitelné je, že se konečně podařilo oživit kdysi nejalší skupinu v upoutaných modelech do 5 cem. Ještě na CMS 1953 létal pouze jediný závodní motor konstrukce G. Buika. Po trpké lekcii v loňském mezinárodním utkání ČSR-Maďarsko, kde jsme prohráli vysokým rozdílem, zaměřili se někteří soudruzi zcela správně na výrobu těchto motorů. Nejúspěšnější jsou soudruzi Sladký a Husička z výzkumného střediska Svazarmu v Brně, kteří zkonstruovali motor „Žhavík 5“, který je zatím u nás nejlepší.

Ostatní motory, které jsme viděli na soutěži, byly zhotoveny většinou amatérsky a nemohou pochopitelně konkurovat dokonalému dílenskému a konstrukčnímu zpracování motoru „Žhavík“.

Výkony dosažené v této skupině jsou poměrně uspokojující — ještě čtvrtý závodník měl rychlost přes 160 km/hod.

Ve skupině U-modelů do 5 cem zvlášť zkušený Zdeněk Husička z KA Brno se svým čistě vypracovaným a zajímavě řešeným modelem. Na první pohled budil model zdání, že není dohotoven (barevně není lakován), ale Zdeněk Husička nám řekl, že konečný finiš nedá modelu dříve, dokud nebude bezvadně zalétán.



K OBRÁZKŮM: Na prvním obrázku nahoře je přeborník republiky v modelech s gumovým pohonem desátník E. Res z VTA Brno. Jeho prvotřídně vypracovaný „gumák“ elastní konstrukce převyšoval výkony mezinárodní úrovně. — Na druhém obrázku vidíte jedinou soutěžící modelářku v letošní CMS, soudrušku Věru Holýšovou z Olomouce, jak startuje svou „gumák“. — Na třetím obrázku je přeborník republiky v motorových modelech soudruh V. Procházka z Prahy. Jeho model vlastní konstrukce byl velmi jednoduchý, vynikal však správním a pečlivou přípravou (viz článek s. Procházka na str. 207). — Na posledním obrázku dole je soudruh M. Pfiklopil z Jablonec n. Nisou, který svedl se soudruhem Procházkou tuhý boj o prvenství v kat. motorových modelů.



Modely brněnských soudruhů Zatočila a Zimermanna i pražského Baitlera byly podobné koncepce s motory „Žhavík 5“. Zatočilovi však šel lépe motor a byl zaslužen druhý před Baitlerem, Zimermannem a Grulichem. S. Grulich létal se svým celokovovým modelem, kde má opět zamontovaný motor vlastní konstrukce.

Výsledky skupiny D1b - rychlostní U-modely do 5 cm

Seniři

1. Husička Zdeněk, Brno - 180,000
2. Zatočil Mir., Brno - 171,428
3. Baitler Jiří, Praha - 163,636
4. Zimermann Otto, Brno - 163,636
5. Grulich Bruno, Olomouc - 156,522
6. Kadlec Jan, Olomouc - 141,732
7. Klemm Guido, Praha - 105,082.

Uvádíme výsledky 7 závodníků - seniřů, kteří byli hodnoceni. Junioři v této skupině nestartovali.

Skupina D1e - rychlostní U-modely do 10cm

Jestliže jsme se skupinou do 5 cm byli spokojeni, nemůžeme to říci o skupině do 10 cm. Při nešťastí loňského přeborníka svobodníka Jiřího Görtlera hladce zvítězil Zdeněk Husička rychlostí 194,595 km/hod. před Milanem Vydrnou, jehož model měl starý motor Alko 7, 5 cm, který ve velkém horku nešel do obřátků.

Výsledky skupiny D1e - rychlostní U-modely do 10 cm

Seniři

1. Husička Zdeněk, Brno - 194,595
2. Vydrna Milan, Praha - 99,447.

Uvádíme výsledky jen 2 závodníků - seniřů (?), kteří byli hodnoceni. Junioři v této skupině nestartovali.

Hodnotíme-li souhrnně modely s pístovými motory na letošní CMS, nemůžeme být spokojeni. Ne snad s konstrukcí a vypracováním modelů, které byly vesměs dobré (seniři), ale se stále nevyřešenou otázkou motorů. ÚV Svazarmu po zkušenostech z loňského střetnutí modelářů CSR-Maďarsko zřídil výzkumné a vývojové modelářské středisko v Brně, které má také vyrábět menší serie výkonných motorů. Dosud však vzhledem k malé péči resortních úřadů o vybavení střediska nevidíme ve věci motorů nejmenší zlepšení. Těch pár modelářů, kteří se odhodlají závodit, létá stále s amatérsky vyrobenými motory, které sice nejsou nejhorší, ale nemohou nám nikdy zvednout úroveň v tomto odvětví na masovou základnu.

Jisté není pokroem ani skutečnost, že do letošního závěrečného kola CMS se v upoutaných modelech nedostal ani jediný junior. Doufáme, že činitelé odpovědní za modelářský výcvik ve Svazarmu nepřipustí, aby létání s rychlostními U-modely a případně rekordy se etaly vyžadují starých modelářů, kteří si dovedou motory opatřit, ale že se postarají velmi brzy o to, abychom již konečně měli výkonné motory vlastní nebo zahraniční.

Skupina D1d - rychlostní U-modely s tryskovým motorem

V tryskových U-modelech také zaostáváme. Rychlosti, které byly naměřeny při letošní CMS, nedosahují výkonů v dřívějších letech. Je paradoxní, že tryskové modelářské motorky československé konstrukce jsou výkonem nejlepší na světě a při tom je nevyvážené.

Ve skupině tryskových U-modelů hladce zvítězil československý reprezentant Josef Sladký se svým celokovovým modelem „Střela“ rychlostí přes 227 km/hod. před Jiřím Kartosem, který dosáhl rychlosti 200 km/hod.

Model „Střela“ jsme zveřejnili v LM 10/53. Soudruh Kartos měl dřevěný model se symetrickým profilem, který byl velmi citlivý na řízení. Oba soutěžící jsou příslušníci KA Brno. Další místa obsadili poměrně nízkými rychlostmi Frant. Mostýn z Gottwaldova a svobodník Jiří Görtler z Olomouce.

Výsledky skupiny D1d - rychlostní U-modely s tryskovým motorem

Seniři

1. Sladký Jan, Brno - 227,847
2. Kartos Jiří, Brno - 200,000
3. Mostýn Frant., Gottwaldov - 176,470
4. Görtler Jiří, Olomouc - 165,138
5. Kovář B., Olomouc - 157,489
6. Paur Stan., Praha - 157,206
7. Vystrčil J., Brno - 152,542
8. Matoušek J., Liberec - 146,342.

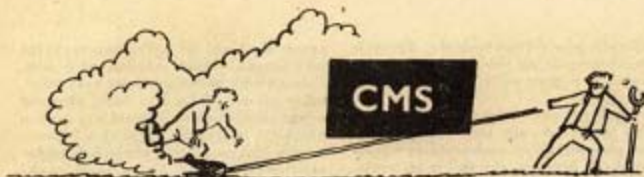
Uvádíme výsledky 8 závodníků - seniřů, kteří byli hodnoceni. Další závodníci nebyli hodnoceni. Junioři v této skupině nestartovali.

Skupina D2 - akrobatické U-modely

Podstatný vzestup proti loňské CMS prodělala pouze kategorie akrobatických U-modelů. Zatím co loni je odletání povinné sestavy stačilo na druhé místo, znamenal letos tento výkon v daleko lepším provedení až šesté, to je poslední hodnocené místo. Je to pochopitelné, neboť naši modeláři měli s ještě mají v tomto oboru co dohánět.

Letošní CMS v kategorii upoutaných modelů značně utrpěla svojí úspěšností. Tím byl poněkud zkrácen i výkon modelářů-akrobatů. Soustředěnosti, tolik

K OBRÁZKŮM: Přeborník republiky v rychlostních upoutaných modelech do 2,5 cm M. Zatočil z Brna předvedl také v letošní CMS, že dokonale ovládá svůj model v rychlé přípravě ke startu i v letu. Soudruha Zatočila, který je členem čs. reprezentativního družstva na Mezinárodní modelářské soutěži v Moskvě, vidíme na prvním obrázku nahoře. — Na druhém obrázku je soudruh B. Grulich ze ZO Svazarmu Prostějov se dvěma celokovovými U-modely (2,5 a 5 cm). Soudruh Grulich startoval s tímto modelem, na němž je vidět charakteristickou vývojovou práci, již v řadě závodů. — Na třetím obrázku dale je des. Černý z Přelbáha, který se umístil s velmi pěkně zhotoveným a dobře řízeným modelem jako druhý ve skupině do 2,5 cm, při čemž dosáhl stejné rychlosti jako přeborník M. Zatočil.



potřebné k dokonalému provádění akrobatických figur, jistě nepospěje bláské prolétávání tryskového modelu, zvláště když o něm je známo, že jeho sklony utrhnou se a lanké nebyly nijak preventivně omezeny (sít!).

Těmito problémy se bude muset věns zabývat komise připravující CMS 1955. Bylo by účelné, kdyby v ní vedle osvědčených organizátorů fungovali jako poradci aktivní zástupci všech kategorií, které se v CMS létají.

Soutěž akrobatů byla letos opět celkem jasnou záležitostí nyní dvojnásobného přeborníka soudruha M. Herbera z Prahy. Na jeho úspěch se rovnoměrně podílejí všechny čtyři základní požadavky akrobatického létání: výkonný motor, vhodná vrtule, správné volení dráky a dokonalá technika letu. Figury předvedené. Herberem nebyly sice stoprocentní, přihledněme-li však k tomu, že s tímto modelem nepovedl ještě více než dvacet startů, a že nemá prakticky možnost tréningu (v Praze není vhodné místo k létání), je to jistě výkon skvělý.

K očekávaným bojům o další místa nedošlo. Druhým v celkovém pořadí je soudruh Kostka z Jihlavy. Jeho model je celkem dobře fceen, ale jistě by mu prospěl výkonnější motor. Neosvojil si také ještě správnou techniku létání. Drží rukojeť oběma rukama blízko těla. To by naavědčovalo příliš citlivému řízení, které u akrobatických modelů je nevhodné. Plná výchylka výškovky, která je vlastně jen nouzová, a která při provádění běžných figur není využita, má odpovídat až plně možné výchylce ruky s rukojetí v zápleti. Ovládnutí výškovky se pak děje pohybem ruky v lokti nebo v rameni. Jen tak lze provádět ladné akrobatické obraty tolik obdivované u přeborníka Herbera, a to v malé výšce (1-1,5 m) při dostatečné bezpečnosti a přesném přechodu z nich do vodorovného letu. Je pochopitelné, že musí být více hodnoceny figury započaté ve výšce 1 m než figury započaté ve výšce 4-5 m. Druhé místo soudruha Kostky je velikým úspěchem, neboť létá s akrobatickými modely teprve přes půl roku.

Výkon třetího závodníka v pořadí výšlešků - soudruha Radoslava Čička svědčí o jeho naprosté nepřipravenosti k sou-
těži. S neseriózným motorem (snad i vli-
vem nevhodné nebo špatně umístěné ná-

drže) nelze provádět úspěšně akrobacii (zvláště nepředeház-li speciální atletická příprava - běh na zad) a není-li napo-
věda vycvičen tak, aby v kritickém oka-
mžiku svým tělem nebránil pilotovi na-
pnout lanka. Jinak následuje zbytečná
havarie, jaké jsme byli svědky a to ještě
nebyl téměř žádný vítr.

Čtvrtý v pořadí, soudruh Francík z Prahy létal s novým motorem AMA 3.6 se žhavicí svíčkou. Není s ním ještě dokonale seznámen a také se mu ještě asi nepodařilo najít k němu nevhodnější nádrž. Jeho model je řekně celkem správně. Až přiměje motor k trvalému dobrému výkonu, jehož je schopen a najde k němu nevhodnější vrtuli, stane se ostatním nebezpečným soupeřem. Francík sám je v akrobacii závodníkem novým a jeho čtvrté místo je cenným úspěchem a podítkem do další činnosti.

Jako pátý a poslední, který byl hodno-
cen, umístil se soudruh Sedláček z Prahy,
který odlétal jen povinnou sestavu. Další
závod byl nucen vzdát pro neoprávňova-
nou poruchu motoru (uvolněný šep v kli-
kovém hřídeli). Po povinné sestavě byl
druhý třetí za Herberem a lze soudit, že
by si byl toto místo udržel. Jeho model je
velmi dobrý. Soudruhu Sedláčkovi musíme
jen vytknout letovou neukázněnost
při povinné sestavě, kdy prováděl ne-
předepsané figury, které pochopitelně ne-
byly hodovány. Je nutné, aby svůj tem-
perament krotil, neboť při volné sestavě
by se tak mohl připravit o cenné body za
obraty, které nebyly provedeny v uda-
ném pořadí. Je nesporné, že v něm roste
nejzávažnější konkurent přeborníka Her-
bera.

Letošní CMS potvrdila naprostou ne-
správnost kdysi propagovaných pomalých
akrobatů. S pomalým modelem nelze
provádět plynulé obraty o větším polo-
měru, nehledě k tomu, že i nepřilí silný
vítr snižuje jeho tah v lankách natolik,
že se stává neovladatelným.

Rychlost akrobatického modelu ovšem
v prvé řadě závisí na výkonném motoru.
S pomaloběžným motorem se nikdo ne-
naučí řádně akrobacii létat. Zato si však
naevíř chybnuv techniku pilotáže a zde-
formuje svůj názor na akrobacii. Čím po-
malější je model, tím menší silou naplněná
lanka a má menší bezpečnost v letu. Zis-
kávat rychlost zvykloum stoupáním vrt-
vule je nevhodné, neboť se nedoporučuje



K OBRÁZKŮM: Na prvním obrázku shora je dvojnásobný přeborník republiky soudruh Z. Husička z Brna, který zvítězil na letošní CMS ve skupině U-modelů do 5 cm a do 10 cm. Přesto, že s Husička obsadil ve skup. do 5 cm první místo, nepodal jeho model, s nímž se chystal překonat rekord, dosud plný výkon. Soudruh Husička se zúčastní jako tech-
nický vedoucí čs. družstva Mezinárodní modelářské soutěže v Moskvě. — Na druhém
obrázku vidíte přeborníka republiky v tryskových U-modelech soudruha J. Studkého z Brna.
Na CMS předvedl, že ovládá techniku létání skutečně suverénně, i když jeho model nepodal
plný výkon. Soudruh Studský je také členem čs. reprezentačního družstva. — Na třetím
obrázku je skromný a snaživý soudruh J. Kartos z Brna, který obsadil druhé místo u trysko-
vých U-modelech.



překročit jeho určitou hodnotu. Tu nelze přesně stanovit, ale pohybuje se pro běžné modely a motory asi v mezích 150—180 mm.

Vrtule pro akrobatický model musí být totiž řezena tak, aby měla nejlepší účinnost při poněkud zpomaleném letu v akrobatických figurách, aby motor při zvýšeném zatížení v těchto případech neodbrzdila a aby dodávala modelu v horizontálním letu dostatečnou rychlost.

Bylo by chybou domnívat se, že na motor o obsahu 2,5 ccm nelze postavit úspěšný akrobatický model. Tuto kubaturu je však možno považovat za dolní hranici pro soutěžní použití.

Velká potíž je též s hodnocením soutěžního akrobatického letu. Povinná sestava, jak jsme viděli na CMS, není už pro naše hodovací komise problém. Dva vodorovné kruhy před každým novým obrátem stačí k promyšlení a nadiktování ohodnocení. Horší je to však v volnou sestavu, zvláště následuje-li obrát za obrátem, jako tomu bylo u vítěze Herbera.

S tímto problémem se bude muset vypořádat skupina časoměřičů v čele se sportovním komisařem ing. Němcem a zorganizovat evičné létání a bodování. Rovněž organizaci startů bude nutno zdokonalit tak, aby hodovací komise měla neustálý přehled o všem co se na startovišti děje.

Při všem pokroku, který od loňska v akrobatických modelech oceňujeme, musíme říci, že jsme očekávali více. Že by to možné bylo, potvrzují výsledky maďarských modelářů — viz článek v LM 8/54! Z loňského mezinárodního utkání u nás si přivezli cenné poznatky a letos již dovedli zorganizovat celostátní soutěž pouze akrobatických modelů, která byla ohebná početněji než naše CMS a ukázala kvalitu řady závodníků, vyskytující se u nás jen ojediněle.

Výsledky skupiny D 2 — akrobatické U-modely

1. Herber Mir., Praha — 655,9 bodů,
2. Kostka Otto, Jihlava — 401,8 bodů,
3. Čížek Rad., Praha 308,9 bodů,
4. Franěk Ivan, Praha 177,44 bodů,
5. Vymazal Josef, Brno — 119,55 bodů,
6. Sedláček J., Praha — 108,95 bodů.

Uvádíme výsledky 6 závodníků, kteří byli hodnoceni. Dalšíh 9 závodníků nebylo hodnoceno.

Skupina D 3 — upoutané makety

V maketách se šelva letos v CMS na startu pěkná řádka modelů, z nichž některé byly provedeny přímo vystaveně.

V první řadě to byla maketa československé trysovky stíhačky „Mig-15“ kladenského souduha Braumera. Bohužel však maketa nebyla zalétána, takže jsme nemohli posoudit její letové vlastnosti. Velmi pěkné byl proveden Heranův „PO-2“ (Kukuruzník). Zajímavý byl jeho pětiválcový motor, kde byly pouze dva válce

pracovní. Zbylé tři byly zhotoveny jen jako atrapa. Obsah motoru byl 5 ccm. Bohužel však motor není ještě vyzkoušen, takže při závodním letu běžel chvílemi poněkud na jeden válec. Efektivní lety se avos „Avii-35“ předvedl s. Kubíček z Liberce. Třetím lankem ovládal předstih benzínového motoru REX 7,5 ccm, takže model provedl bezvadně oba starty za sebou s mezipřistáním a motorem v chodu.

Vítězný „JAK-14“ brněnského modeláře Podrackého nebyl sice co do čistoty práce nejlepší, ale prokázal dobré letové vlastnosti, které rozhodly a nakonec vždy musí rozhodnout o poradi.

Hezky létal také mladý souduh Harapát z Kladna, který s maketou historické „Avie BH-3“ skončil na třetím místě. Letové vlastnosti tohoto modelu jsou dobré, poněkud obtížné je však přistání (model má podvozek v těžišti).

Pěkné též létaly z LM známé makety „Praga-Baby“, které jsou velmi stabilní, při čemž neatržejí schopnost základní akrobacie. S tímto typem se kladenský souduh Dvořák umístil na druhém místě.

Hezky provedenou maketu polského sportovního letounu „Zuch“ předvedl pracovník ÚV Svazarmu Václav Mariánek. Použitý motor byl Ikar 6,3 se žhavičí svíčkou. Bohužel však pro poruchu na motorovém loži neodstartoval. Také souduh Klaban z ÚV Svazarmu startoval s pěknou maketou „Beta-Minor“, postavenou podle LM na motor AMA 3,6 ccm — poslední typ.

Celkové kategorie maket uspokojila. Je to snad tím, že pro stavbu maket není potřeba v tak velké míře těžko dosažitelná balza a vyležené vysokobrátkové motory. Rovněž pořizovací a provozní náklady u maket nejsou tak vysoké jako u rychlostních modelů.

Bodování shodnosti maket se vzorem se proti loňsku zlepšilo, ale stále ještě není na výši. Bude potřeba při hodnocení letu maket vymezit akrobatické obraty a mnohem přesněji než letos bodové odlišovat kvalitu jednotlivých fází letu včetně startu a přistání. Je třeba sledovat i to, aby časoměřiči byli neutrální pokud jde o přítomnost s základní organizací, to je aby nebyli se stejné organizací jako závodníci (viz stejné zkušenosti v článku z Maďarska v LM 8/54!).

Výsledky skupiny D 3 upoutané makety

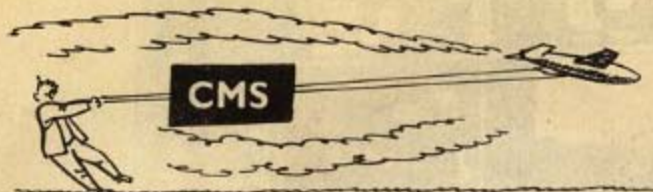
1. Podracký, Brno — 853,3 bodů,
2. Dvořák Fr., Praha — 824,8 bodů,
3. Harapát Praha — 819,1 bodů,
4. Jakubčík Ant., Brno — 818,5 bodů,
5. Horák Vlad., Praha — 809,6 bodů,
6. Svoboda Bohumil, Brno — 806,1 bodů,
7. Pávek Zdeněk, Plzeň — 805,7 bodů,
8. Zgařar M., Karlovy Vary — 804,9 bodů,
9. Zolda Josef, Plzeň — 772,9 bodů,
10. Vlach J., Praha — 750,9 bodů.

Uvádíme výsledky prvních 10. Celkem bylo hodnoceno 26 závodníků, 1 nebyl hodnocen.



K OBRÁZKŮM: Přeborník republiky v akrobatických U-modelích, souduh M. Herber z Prahy (na prvním obrázku nahoře) opakoval na letošní CMS bezpečně svůj loňský úspěch. Zcelažé zaujal svoji volnou akrobatickou sestavu, která byla tak rychlá, že i rozhodčí ji sotva stačili sledovat. — Na druhém obrázku je souduh O. Kostka z Jihlavy, který se umístil jako druhý v akrobacii. Je jedním z modelářů, kteří se během roku elastickým přitínáním naučili pozoruhodně ovládat náročnou techniku letu tohoto modelářského odvětví. — Na posledním obrázku dole je upoutaná maketa sovětského letounu „Jak-14“, s níž zvítězil přeborník republiky J. Podracký z Brna.





UMÍSTĚNÍ DRUŽSTEV KRAJŮ V CMS 1954

1. Pardubice 63,29 bodů; 2. Hradec Králové 36,50 bodů; 3. Č. Budějovice 35,60 bodů; 4. Banská Bystrica 33,70 bodů; 5. Ostrava 30,74 bodů; 6. Košice 26,60 bodů; 7. Nitra 25,20 bodů; 8. Praha 22,95 bodů; 9. Žilina 22,20 bodů; 10. Gottwaldov 21,20 bodů; 11. Olomouc 19,25 bodů; 12. Plzeň 19,15 bodů; 13. Brno 19,10 bodů; 14. Ústí n. L. 16,80 bodů; 15. Liberec 16,28 bodů; 16. Bratislava 13,35 bodů; 17. Prešov 13,35 bodů; 18. Karlovy Vary 6,35 bodů; 19. Jihlava 2,50 bodů.

*

Poznámky k organizaci CMS.

Uvádíme heslovitě několik poznámek k organizaci letošní celostátní modelářské soutěže Svazarmu. Jsou to jednak postřehy zástupců redakce, kteří se zúčastnili celé soutěže, jednak zachycené názory některých modelářských kolektivů.

Těmito poznámkami a zejména kritikou nedostatků chceme pomoci soudruhům, kteří budou připravovat příští CMS i jiné soutěže, aby neopakovali známé již chyby.

● CMS je jedinou příležitostí v roce, kdy se sejdou modeláři pracovníci — hlavně aktivisté — z celé republiky. Nedostatkem letošní CMS proti soutěžím minulým nesporně je, že nebyl uspořádán ani jeden aktiv, na němž by se účastníci navzájem poznali a pohovořili si o problémech výcvikových, organizačních i sportovních, jak se jim jeví v krajích, okresech a základních organizacích.

● Ubytování soutěžících ve stanovém táboře přímo na letišti bylo u nás podle sovětského vzoru vykoušeno letos po prvé a s úspěchem. Má řadu výhod — podporuje brannou připravenost, soutěžící jsou po skončení letových dnů pohromadě, ušetří se čas a prostředky nutné k přepravě do ubytoven atd.

Dobrá organizace ubytování ve stanovém táboře předpokládá ovšem určení velitele tábora, hlídačů a služeb odpovědných za pořádek, kázeň, zařízení a pod. — To všechno jsme letos postrádali.

● Nepochybně nejdokonalejší bylo na letošní CMS stravování. Děkujeme za to obřadnému personálu letištní kuchyně a především soudruhům vojákům, kteří neřítvali čas a námahy, aby zajistili čtyřikrát denně všem soutěžícím stravu, snad nejlepší co do kvality a množství, jakou jsme kdy na CMS poznali.

● Zkušenost říká, že čím širší kolektiv se podílí na organizační přípravě, tím více organizačních opatření se udělá před soutěží, tím méně práce pak naroste při soutěži vlastní a tím více se usnadní průběh.

To by mělo být poučením pro příští soutěže.

CMS má být nejen ukázkou technické vyspělosti a vrcholných výkonů modelářů-sportovců, ale také vzornou ukázkou organizace. Na CMS se scházejí mladí, většinou málo zkušení pracovníci z hnutí, kteří by se zde měli naučit jak organizovat soutěže i jak využít volný čas účastníků k politické práci. — Je chyba, že letos nebylo pamatováno na CMS na to, aby alespoň jeden večer byl vyplněn hodnotným kulturním programem (film, vystoupení souboru a pod. — viz celostátní soutěže v Polsku).

● Kolektiv ostravských soutěžících postrádal hodnocení druhého letového dne a proto si nespokojil vlastní. Ostravští soudruzi nás upozornili, že bylo možno startovních volných modelů lépe organizačně uspořádat způsobem vykoušeným letos při mezinárodních utkání polských a československých modelářů v Ostravě. Zkušenosti v tomto směru zveřejnili ostravští modeláři v LM 7/54.

● V soutěži U-modelů v posledním letovém dne byl vidět nedostatek v organizačním zajištění jak služeb, tak v opomítnutí bezpečnostních opatření. Přesto, že startovalo více než deset trykových modelů, chyběla ochranná síť a práce byli na hřišti připuštěni nejen nesoutěžící modeláři, ale i diváci, kteří nemali nebezpečí.

● Na adresu soutěžících: Je vidět, že v příštích okresech i krajských soutěžích bude třeba věnovat víc pozornosti výcvikové modelářů, kteří se zúčastní závěrečného kola. Kázeň musí být všem účastníkům CMS samozřejmá, musí se chovat jako kulturní lidé, nepohazovat kolem sebe zbytky jídla a pod. — Pořadatelé CMS ovšem musí zajistit na místě potřebná zařízení k udržení pořádku a hygieny (tekoucí voda, záchody, nádoby na odpadky atd.).

● Je škoda, že čas státní film nevěnuje větší péči modelářství. Na CMS by byl mohl pořídit dokumentární snímky pro filmové noviny, nebo pro krátký modelářský film, který se natáčí.

● Mezi přeborníky republiky není letos ani jediný junior. Je třeba, aby modelářští instruktoři zlepšili svoji práci v kroužcích tak, aby nám nevyrostaly modelář-



V zastoupení ÚV Svazarmu zakončil CMS a předal soutěžící ceny náčelník sekce LPS major Frant. Echtner, kterého vidíte na obrázku.

ské primadony, ale abychom modelářství vychovávali nové schopné pracovníky v letectví.

Závěr.

Zakončení CMS 1954 se konalo poslední soutěžní den na letišti v Kralupech. Po závěrečné diskuzi byli vyhlášeni přeborníci republiky v jednotlivých kategoriích leteckého modelářství pro rok 1954, kteří dostali diplomy a přebornické odznaky. Jsou to soudruzi:

Oldřich Procházka — větroně, Vladimír Procházka — motorové modely, des. Emil Rea — modely s gumovým pohonem, Miroslav Zatočil — rychlostní U-modely do 2,5 cm, Zdeněk Husička — rychlostní U-modely do 5 cm, Zdeněk Husička — rychlostní trykové do 10 cm, Josef Sladký — rychlostní trykové U-modely, Miroslav Herber — akrobatické U-modely, Jaroslav Podracký — upoutané makety.

Celostátní modelářskou soutěží Svazarmu 1954 zakončil soudruh major Echtner slovy: „... Děkuji vám všem za krásné výsledky práce a za vás všechny děkuji naší rodné Komunistické straně a vládě naší republiky za lásku a péči, kterou prokazuje Svazu pro spolupráci s armádou, našemu svazarmovskému letectví i modelářství.“

Upozorňujeme čtenáře, že v příštím čísle Leteckého modeláře otiskneme třípohledové plánky vítězných modelů všech kategorií a skupin letošní CMS. Nezapomeňte si toto číslo včas zajistit!



Obrázky svobodník Otakar Šaffek (4),
Karel Patizek (1), Jiří Smola (7).

FOTOGRAFOVALI JSME



C
M
S
1954

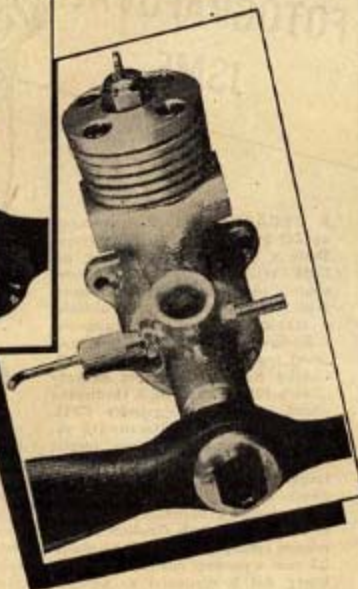
K OBRÁZKŮM: 1. Radioamatéři ze ZO Svazarmu pPří I. Průmyslové školy v Praze XVI. pomáhali při CMS zajišťovat 5 radiostanicemi spojení mezi startovišti a hlídkami pro sledání modelů. Na snímku u stanice soudruh VI. Kovárník. 2. Bodovací komise — od leva soudruzi Ing. Beladič, K. Bittner a P. Lánský hodnotí shodnost makety „Tatra-101“ se vzorem. 3. Hodnotné věcné ceny pro účastníky CMS. 4. Pohled na jedno startoviště větroňů. Časoměřič sleduje model v termice a radioamatér udržuje spojení s hlídkou za letištěm. 5. Vy-dávání občeda soutěžícím. 6. Částečný pohled na zahajovací nástup modelářů. 7. Soudruh Grulich z Olo-mouce (sedí) startuje svůj U-model 2,5 ccm s pomocí ručního startéru, který dal k dispozici s. Šmejkal z Teplíc. 8. Mladí modeláři ze ZO Svazarmu v Kralupech vypustili na zahájení závodu U-modelů balon na teplý vzduch. 9. Nejlepší provedená

maketa tryskové stíhačky „Mig-15“, kterou zhotovil s. Brauner z Kladna. Soudruha Braunera s modelem vidíte také na první straně obálky tohoto čísla. 10. Korejské děti si se zájmem prohlédly vystavené upoutané makety. 11. Část maket, které se zúčastnily závodu. 12. Vzorně uspořádané pomocné zařízení pro U-modely (2 skřínky s nářadím a náhradními díly, ruční startér, elektrický startér). Zhotovil soudruh Šmejkal, který sám startoval v kategorii U-modelů do 2,5 ccm.



SAMOZÁPALNÝ MOTOREK MVVS-1,5/1954

PRO LM NAPSAL ZDENĚK HUSIČKA



*

Na obrázcích nahoře je popísaný motorík ve dvojnásobném provedení — jako detonační a se žhavicí svíčkou. —
Dole je motorík v součástkách.

*

Letecko-modelářské výzkumné a vývojové středisko v Brně již sice bylo organizačně vybudováno z rozhodnutí a za všestranné pomoci ÚV Svazarmu, avšak dosud nebylo možné zajistit jeho chod strojním a materiálovým vybavením. Mnohé přisliby a ujistování různých instancí, které disponují na př. obráběcími stroji, zůstaly až dosud jen sliby, nebo byly splněny tak, že by bylo vhodné přemýšlet modelářské výzkumné a vývojové středisko na zvláštní komisi, jejíž úkolem je rozhodovat, které z předaných

strojů se ještě hodí pro generální opravu a které se hodí již jen pro krot.

Také úprava provozních místností se shodou okolností protahuje již více než půl roku. Tak se stalo, že modelářský výzkum je již částečně v provozu, avšak jen v jedné nevelké místnosti a nezavěšený návtěvník by měl jistě dojem, že přišel do opravný obráběcí stroj, ulopených bývalou Wehrmacht v různých evropských státech a na konci války zanechaných na území ČSR.

Z bývalých plánů a nadějí, kladených

na modelářský výzkum, muselo se tedy zatím hodně slevit. Výzkumná činnost je prozatím omezena jen na studium modelářských motorů pístových a to jen v případě, když pracovníci střediska nejsou právě zaměstnáni opravou a uváděním do chodu některého starého stroje.

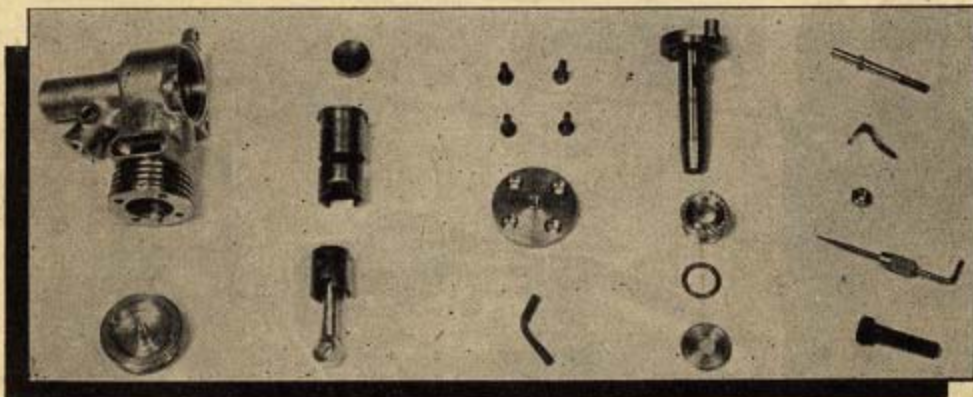
Všechny pokusy a laborování se provádí s motorky bývalé československé i zahraniční výroby a doslova „vypůjčený“ starý nízkootáčkový soustruh slouží ke zhotovení jen nejnemnějších náhradních součástí, které je třeba při zkouškách měnit a přizpůsobovat.

Tento jediný soustruh, který je dosud ve středisku, slouží též k výrobě pokusné 10 kusové série motorků se žhavicí svíčkou obsahu 5 cm a prototypů samozápalných motorků, určených pro elementární výcvik.

Začátkem června t. r. předalo modelářské výzkumné středisko zásobovacímu oddělení ÚV Svazarmu prototyp samozápalného motoru o obsahu 1,5 cm. Prototyp byl vyzkoušen a uznán jako vhodná náhrada za dosud vyráběné motorky NV 2,1 cm. Proto byl předán národnímu podniku START, který vyrábí motorky NV. Tento podnik již zahájil přípravu pro seriovou výrobu nového motoru, navrženo modelářským výzkumným střediskem. Také se uvažuje o tom, aby v modelářských prodejnách Svazarmu byly prodávány plány a stavebnice odlítké tohoto motoru.

Při konstrukci motoru MVVS-1,5 byl brán zřetel na snadnou výrobu, nízkou pořizovací i prodejní cenu a také na to, aby se motorek snadno startoval. Proto byl zvolen větší zdvih pístu než vtátní.

Předložený prototyp splnil všechny tyto požadavky. Bude-li jeho seriová výroba dostatečně přesná a pečlivá, lze očekávat, že se našim modelářům konečně dostane do rukou lacíný, spolehlivý a dostatečně výkonný motorek. Předem je možno soudit, že bude vhodný pro volně létající modely a pro makety.



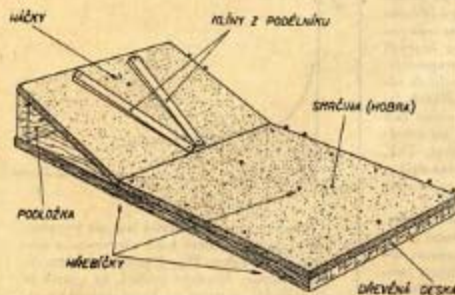
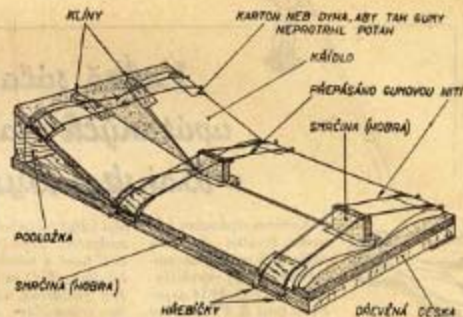
ŠABLONA NA KŘÍDLO A VÝŠKOVKU

ZKUŠENOSTI Z CMS 1954

Jednoduchou a praktickou šablona k zajištění křídla, aby se nepokřoutila, zhotovíme z desky smarčiny (hobry), která se prodává v dostatečném množství v každém Uhelném skladě za cenu cca Kčs 7.— za 1 m².

Na připojených obrázcích je vidět, jak je šablona zhotovena. Při výrobě hlavně dbáme na to, abychom určili správný úhel zvednutí konců křídla a jejich negativu.

Do této šablony ukládáme křídlo ihned po skončení létání.



Uložení v šabloně zaručuje, že se křídlo nepokřoutí i při delším uskladnění, a hlavně že si zachová správné nastavení negativu na koncích. Podobnou šablona si také zhotovíme na výškovku.

Šablona se velice osvědčila, smokne-li model, nebo létáme-li večer, kdy potáh zvlhne a povolí. Uložíme-li zvlhla nosné plochy před uschnutím v šabloně, nemáme se bát, že by model, který při poslední zkoušce večer před soutěží létal vůbec dobře, skončil na soutěži haváří.

Já sám použít šablony na křídla i výškovku již několik let. Letos při CMS v Kralupech jsem vyjmul nosné plochy modelu ze šablony až těsně před startem, abych měl jistotu, že model „půjde“ tak, jak byl zalétán. Ze své letošní zkušenosti na CMS mohu říci, že trochu nepohodlí s přepravou šablony se vyplatí.

Vladimír Procházkas,

přeborník republiky ve volných motorových modelech.

SAMOZÁPALNÝ MOTOREK MVVS-1,5/1954

Dokončení se strany 206

Technické údaje motoru MVVS-1,5/1954

Vrtání 12 mm, zdvih 13 mm, obsah 1,47 ccm, váha bez vrtule 80 g (při seriové výrobě a při liti do kovových forem lze očekávat snížení váhy), max. výška 66 mm, délka 60 mm a šířka 33 mm. Vyplochování křížové (dva výfukové a dva přeploutěcí kanály), osní přes kliku a tři axiální montážní patky.

Časování motoru: výfuk 146°, přefuk 127°, osní začíná 55° po dolní úvrti a končí 48° po horní úvrti.

Otvor difuzeru \varnothing 6 mm a průběžnou dýsou \varnothing 3 mm, to je průtoková světlost difuzeru 20 mm³. Snaží otvor v klice \varnothing 6 mm, průtoková světlost výfukových kanálů 56 mm³ a přeploutěcích 36 mm³. Spodní hrana piestu otevírá výfukové kanály 20° otočení kliky, to je t. zv. dodatečné přisávání vzduchu.

Jako samozápalný točí tento motorek s vrtulí \varnothing 200 mm a stoupáním 150 mm 10 300 ot/min., s vrtulí \varnothing 200 mm a stoupáním 200 mm 9 200 ot/min. a s vrtulí \varnothing 150 mm a stoupáním 275 mm 8 600 ot/min. Uvedené otáčky byly změřeny s palivem: 60% ether, 20% minerální olej D a 20% nafta.

Upraven pro žhavicí svíčku, při kompresi poměru 10 : 1 a s palivem 75% metylalkohol + 25% ricinový olej, točí motorek 8 200 ot/min. s vrtulí \varnothing 200 mm a stoupáním 200 mm. Spoutěba alkoholového paliva při 8 200 ot/min. je 4 cm³ za minutu.

Použití žhavicí svíčky a alkoholového paliva je však možné až po dokonalém zaběhnutí motoru. Při použití žhavicí svíčky sice poněkud klesne kroutidcí moment motoru při nižších otáčkách, avšak je poměrně stálý i při vyšších otáčkách, zatím co u samozápalného způsobu je kroutidcí moment vyšší při nižších otáčkách, avšak nižší při vyšších otáčkách. Vyšší otáčky se rozumějí nad a nižší pod 12 000 ot/min.

Jelikož při použití žhavicí svíčky a alkoholového paliva podstatně klesnou komprese i pracovní tlaky, je samozřejmé, že životnost motoru bude několika násobkem jeho životnosti při samozápalném způsobu. Je-li motorek již tak opotřeben, že jej nelze nastartovat jako samozápalný, je v tomto stavu stále ještě dobře vyhovující pro použití žhavicí svíčky pro start i plný chod motoru.

Je však pravděpodobné, že motorek bude v seriích zatím vyráběn jen jako samozápalný a ne se žhavicí svíčkou. Důvodem k tomu je hlavně nedostatek platin-iridiového drátu, nutného pro žhavicí spirálu svíčky.



MEZINÁRODNÍ ÚSPĚCH ČESKOSLOVENSKÝCH PARAŠUTISTŮ

[ma] Začátkem srpna letošního roku bylo uspořádáno ve francouzském městě Saint Yan světové mistrovství v aeskoku padákem, jehož se zúčastnili reprezentanti Československa, Sovětského svazu, Anglie, Francie, Itálie, Jugoslaviie a jeden reprezentant USA, vyslaný jednou továrnou.

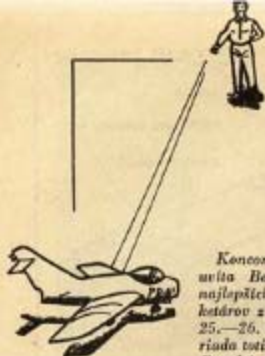
Vyloženým favoritem závodu byl SSSR, kterého uznávaly i velké kapitalistické lity. Avšak tyto časopisy předvídalý, že nejvážnějším protivníkem Sovětského svazu bude Francie, u níž prý překvapení není vyloženou. Při nejhorším však pokládali druhé místo pro francouzské družstvo za jisté.

Jak ukazují výsledky, luse těchto proroků byly klamné. První místo v této těžké mezinárodní soutěži zaujalo bezpečné družstvo SSSR s 1.861,5 body, na nim se umístilo mladé družstvo ČSR, po prvé zastupující čs. parašutistama za hranicemi, s 1.598,5 body před Francií, která dosáhla jen 1.487 bodů.

Družstvo našich parašutistů dosáhlo tohoto významného úspěchu dobrou připraveností, na níž se velkou měrou podíli i pomoc sovětských parašutistů. Také vědomí odpovědnosti za dobrou reprezentaci naší lidové demokratické vlasti podporovalo vůli našich reprezentantů-parašutistů zvíťazít!

Upozorňujeme všechny zájemce, že příručka „Výpočet modelu vrtulové A-2“ od Ěm. Knittla vyjde tiskem koncem tohoto roku.

Redakce.



Velká súťaž upútaných makiet v Banskej Bystrici

Koncom septembra t. r. uvítala Banská Bystrica najlepších modelárov-makietárov z oboj republiky. 25.—26. IX. 1954 usporiadať totiž KA Svätormu Banská Bystrica Velká súťaž upútaných makiet.

Účelom súťaže je pri príležitosti desiateho výročia Slovenského národného posvtenia prehlásiť bratské styky modelárov českých a slovenských, vymeniť skúsenosti v pomerne najmladšom odbore modelárstva — v starobe makiet, oboznámiť širokú masu obyvateľstva s modelárstvom športom a získat pre modelárstvo čo najväčší počet mladých ľudí.

Ako vznikla myšlienka usporiadať túto súťaž? Na sklonku minulého roka sa v banskobystrickej modelárskej dielni zišlo niekoľko starších modelárov, aby sa pripravili na IX. ročník MČF. Pri práci prišla reč na súťaž, na priateľský duch vládajúci na nich, na pomoc a rady skúsenejších modelárov modelárom menej skúsenejším bez rozdielu národnosti. Naraz jeden z nás po chvíľke ticha povie: „Súdržnosť, a čo heby sme usporiadali nejakú súťaž očíššieho rázu, než to by to?“

Modelári nadšene súhlasili a hneď sme sa rozdeľovali o tom, kedy, kde a

akú súťaž by to bola. Uzhodli sme sa na maketách. Modelársky inštruktor KA išiel hneď s návrhom so súdruhom náčelníkom KA, so inštruktorom LPS na KV Svätormu, odišiel to šlo stále k vyšším inštančiam, až sme dostali čierne na bielom, že na 25. a 26. IX. 1954 je naplánovaná v Banskej Bystrici Velká súťaž upútaných makiet.

A tak začiatkom tohto roka sa začala s prácou. Nikto z nás súťaž podobného rázu neorganizoval, sčítali sme teda poznatky z rôznych súťaží, na ktorých sme boli. V prvom rade boli propagácie. Veľké debaty boli o tom, či zaradiť do súťaže akrobacia, alebo nie. Po dlhých debatách sme ju nezaradili. Konečne boli propagácie hotové, zaslané ÚV na schválenie, rozoslané a rozposlané. Tak, jedna starosť došla s hlavy. A teraz ďalšie. Práca je dosť, no veríme, že ju zvládneme a protékári budú spokojní.

Modelárov privíta mesto — starostník, hyspiace starostným ruchom. Desiat rokov po Slovenskom národnom posvtení oblika sa Banská Bystrica rýchlym tempom do nového ráča, v ktorom osláni na budúci rok 700 rokov svojho založenia.

Veríme, že súťaž sa súčasťou najlepších pretekárov republiky a tak prispieje k zvýšeniu úrovne a k splneniu účelu súťaže. Kripner.

Okrem vulkanizovania pridávame do gumy materiály, ktorými bud zvyšujeme jej kvalitu, alebo sledujeme znížiť jej cenu. V druhom prípade ide však kvalita dolu, guma je veľmi málo rozťažiteľná a keď ju po natiahnutí poistime, neskočí na svoju pôvodnú dĺžku.

V modelárstve používaná guma, sú to najmä pásy, niekedy však i kruhový prierez (maďarská guma), ak nie je rezaná, je vyrábaná tak, že gumová masa ide do striekacieho stroja, ktorý nám svojou konštrukciou pripomína mlynček na mäso (viď obr. 1).

Pochod prebieha ďalej v kruhovej peci, ktorá je naplnená talkumom a potom vo vulkanizačnej peci, kde prebieha vlastná vulkanizácia.

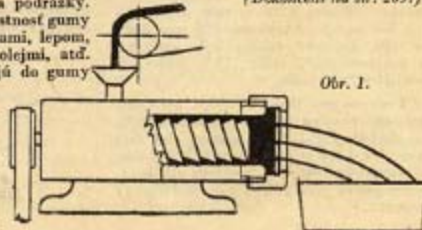


Obr. 2.

Kvalita gumy nezávisí len od výroby, ale v nemalej miere i od ošetrovania gumového zväzku. Hneď prvý problém je uskladnenie. Musíme vedieť, že guma je náchylná „starnúť“. Prestarnutie gumy sa prejavuje v povrchovom tvrdnutí a v poklese rozťažiteľnosti. Starnutie gumy spôsobuje oxidácia. Oxidácia pri vyššej teplote je rýchlejšia a preto nepoužívané motorové zväzky uložené vždy na chladnom a suchom mieste. Je dobré posypat zväzky talkumom. Škodlivý vplyv starnutia dokazuje tá okolnosť, že napr. do Maďarska privezená guma T-56 je rozťažiteľná len z 7/10.

Veľkú starostlivosť treba venovať mazaniu gumového zväzku. Dôležitost mazania si uvedomíme, keď pozorujeme natiahnutý gumový zväzok. Pri natočení tie pásy, ktoré sú v strede zväzku, sú menej natiahnuté ako po obvode. Pri nerovnomernom natiahnutí gumových vlákien dochádza k posuvu, ktorý je spojený s trením, ktoré spotrebuje určitú energiu. Táto strata sa dá znížiť dôkladným mazaním. Na mazanie používame čistý glycerín, neutrálné mydlo rozpustené v glyceríne, alebo ricínový olej. Po použití mazadla umyť letnú vodou. Minerálne oleje sa na mazanie gumy nesmú používať.

Guma je veľmi citlivá na teplotú. Ohriaty zväzok má menší výkon. V tme má guma svoje vlastnosti i pri zvýšenej teplote. Preto trupy modelov pofahujeme vždy tmavým papierom. Modely ukladať (Dokončení na str. 209.)



Obr. 1.

NIEKOLKO SLOV O GUME

GYUKÓ PÁL

Pravdepodobne málokto vie, že našimi modelármi používaná guma nahradzuje motor, bola už známa r. 1523. Jej podrobný popis podal badateľ z Equadoru Condamine r. 1735. Základná gumová hmota, tzv. gumové mlieko „Latex“ získavame z gumového stromu. Na kôre stromu sa utorí viac nerovných rezov, následkom čoho sa tieto otvoria a „Latex“ vytečie. Tento pochod sa oďradkaľuje v pomocenav domorodcov kaučuku (caouchou), čo v preklade znamená drevenú slzu.

Používanú gumu na začiatku nebolo veľmi rozšírené pre nedostatok konzervačných prostriedkov. Povrchy prvých vyrobených artiklov, ako nepremokavé látky, kabáty, atď., boli lepkavé. Až okolo roku 1840 prišli na významnú skutočnosť, že vlastnosti gumy sa podstatne zmenia po prímiešaní určitého množstva síry. Tento pochod nazvali vulkanizáciou. Guma po vulkanizácii nie je lepkavá, pružnosť a mechanická pevnosť sa podstatne zvyšujú.

Rozširovanie gumy zahŕňovalo to, že na hlavnom pestovateľskom mieste v Brazílii platil prísne dodržiavaný zákon, ktorý

zakazoval vývoz stromov alebo plodov. Roku 1878 podarilo sa predseda H. Wickhamovi prepašovať 70.000 ks. semien, z ktorých v londýnskej botanickej záhrade vypestovali cca 2000 ks planty, z nich potom založili plantáže na Ceylone a ostrovoch Malacca.

Spracovanie gumy na začiatku narážalo na veľké ťažkosti, dnes však už tento problém je prekonaný i vo veľkovýrobnom priemysle. Latex, podobne ako mlieko, pridaním istých kyselín sa zrazí, po premytí takto získanú masu privedú medzi valce, kde dostávame jasne žltú hmotu a nazývame ju tzv. krepová guma. Takáto guma používa sa na podrážky. Vo veľkej miere možno na vlastnosť gumy vplývať sírou, kriedou, sadzami, lepom, minerálnymi a rastlinnými olejmi, atď. Tieto prímiešaniny sa dávajú do gumy počas valcovania. Prímiešaním cca 7% síry do gumy a zahrievaním pri 130 až 150°C dosiahne sa to, že gumová masa ostáva pružnou hmotou. Pridaním viacej síry guma tvrdne a dostávame hmotu podobnú koži.

V ŠUMPERKU LÉTAJÍ S RADIEM

★

V nedeli 25. července uspořádali svazarmoví letci v Šumperku na Moravě den otevřeného letiště. Byl to síce malý podnik, avšak vzorným provedením patřil k nejlepším. Pro nás modelářský sport byl významný proto, že v modelářské části byly předvedeny tři radiem řízené modely.

Prvé dva modely postavil s. Morávek ze Zábřehu, třetí model je kolektivní prací šumperských modelářů v čele se s. K. Jšklem. Model šumperských modelářů síce později pro poruchu nestartoval, avšak jistě jej spatříme na některém z přátčích podniků Svazarmu. S. Morávek předvedl svůj starý osvědčený hornokřídlý model a mimo to zalétal nový — velmi pěkně provedenou maketu dvojplótníku. Přesto, že model byl zalétáván teprve ráno před zahájením leteckého dne, předvedl později odpoledne již několik velmi zdařilých startů.

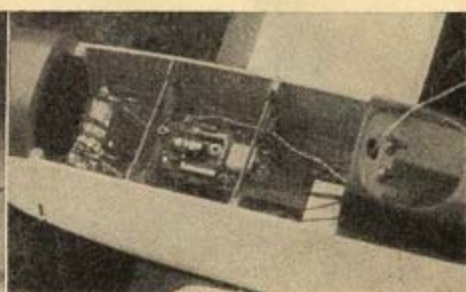
Je zajímavé, že soudruh Morávek zalétává svůj model při pracujícím radiovém řízení. Krásně provedená maketa má řízenou směrovku a otáčky motoru, což působí za letu zvlášť efektně.

Všechny tři modely byly vybaveny přijímačem, který popsal v loňském ročníku Leteckého modeláře J. Hajič.

Chechme tímto způsobem upozornit na obětavou práci moravských modelářů v oboru radiem řízených modelů a chceme také vyzvat modeláře odjinud, aby se ozvali a napsali o svých zkušenostech i potížích.



K OBRÁZKŮM: Na prvním obrázku jsou všechny tři modely předvedené na dnu otevřeného letiště v Šumperku. První dva modely jsou s. Morávka, třetí model sestavil kolektiv šumperských modelářů. Na druhém obrázku je pohled do trupu radiem řízené makety s. Morávka. V tloučce vidíme s. Morávka, jak startuje nový model dvojplótníku.



NIEKOĽKO SLOV O GUME

(Dokončení ze str. 208)

dajme vždy v tieni. Zvúzk, ktorý následkom slnečného tepla zoslabol, napravíme tým spôsobom, že ho pred upotrebením umyjeme v chladnej vode a znova riadne namažeme.

Známy jav je „únava“ gumy. Gumový motor pri každom natiahnutí — keď medzi natiahnutím neuplynie určitá doba — vydáva menej energie. Preto je správne, ak na pretekoch má modelár viac zväzkov, ktoré strieda. Po natočení zväzku musíme ho rýchle uvoľniť. Mnohí modelári pri letaní so sieňovými modelmi obávajú sa veľkého momentu, po natočení nechajú zväzok v natočenom stave; vtedy sa dostavuje „únava“ gumy a zväzok sa veľmi ničí. Správny spôsob startu v takom prípade je ten, že model držíme niekoľko sekúnd v ruke a vrtuľu necháme otáčať; dostaneme sa na krivku na nišeto, kde má pomalší spád (viď obr. 2) a vtedy sieňový model odštartujeme.

Len svedomitým ošetrovaním a kontrolou gumového zväzku môžeme zvýšiť výkon modelov v tejto kategórii.

Z časopisu Iffá Solyum.

KŘÍDLO S PTAČÍM PROFILEM

Sotvátí modeláři z města SARATOVA, pracující v Domě pionýrů, zkonstruovali nový profil pro křídla modelů. Tento profil, podobný tvarem profilu ptačího křídla, nazvali „Saratovský pionýr“, krátce „SP“.

Pod vedením instruktora Grigorieva vyzkoušeli saratovští pionýři profil „SP“ na řadě různých modelů s hmotností 80 g.

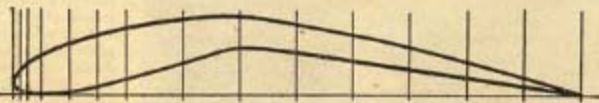
Tri skúšky provedené v aerodynamickom tuneli ukázali, že profil „SP“ má niekoľko výhod oproti iným profilom.

vlastností než profily řady Beta, dopracované Ústřední modelářskou laboratorii SSSR. Profil „SP“ má při stejném úhlu náhlonu stejném odporu značně vyšší vztlak než profily řady Beta.

Príklad profilu řady Beta s úhlem náhlonu + 2° dával vztlak 150 g, zatímco profil „SP“ z stejných podmínek dával vztlak 280 g.

X	0	1,25	2,5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Yh	2,5	4,5	5,5	7,0	9,1	10,7	11,7	13,5	14,0	12,2	10,6	8,5	6,0	3,1	0
Yd	2,5	0,5	0,20	0,2	1,2	2,5	5,3	6,5	7,2	6,0	4,6	3,0	1,5	0	0

Podle časopisu „Krylja rodiny“ upravil J. Rybák.



OSTRAVŠTÍ PIONÝŘI JEDOU DO POLSKA

Václav Mrázek, pracovník technického úseku krajského domu pionýrů v Ostravě

V květnu t. r. přijeli k nám do Ostravy na pozvání KV Svazarmu polští modeláři z města Stalinožrodu, kteří soutěžili a vyhranými závodníky ostravského krajského aeroklubu ve tříčlenných družstvech (žlank o tom byl v LM 7/54). Pionýři z krajského domu pionýrů v Ostravě dostali při této soutěži čestný úkol vztýčení vlajky a pak službu na jednotlivých startovištích. Svého úkolu se zhostili dobře.

Mezi polskými závodníky byli zástupci paláce mládeže ze Stalinožrodu, kteří při návštěvě krajského domu pionýrů darovali našim pionýřům krásné album a věnováním pionýrů ze Stalinožrodu. Při této příležitosti pozvali polští hosté naše pionýře-letecké modeláře k meziměstské soutěži Stalinožrod—Ostrava, která bude začátkem října v Polsku. Bude to soutěž tříčlenných družstev v kategoriích A, B, C.



S. Tomaszewský, vedoucí instruktor v paláci mládeže ve Stalinožrodě, se zavázal, že do konce července vypracuje a pošle propozice této soutěže, což také splnil. Ředitelka ostravského pionýrského domu s. Hřebáčková poděkovala polským hostům za pozvání a řekla, že tato soutěž bude mostem k navázání přátelských styků mezi oběma pionýrskými domy.

Polští hosté si pak prohlédli zařízení celého domu a zvláště krásně zařízené dílny leteckých modelářů, kde nastoupí



pionýři-modeláři přijali hostům odznaky pěti let výročí trvání pionýrské organizace. Soudruhů Tomaszewskému předseda kroužku pionýr L. Kurka předal dřevěnou maketu výkonného větrone „Sohaj“ s věnováním pionýřům Stalinožrodu.

Hosté odjeli a nám nastal nemalý úkol připravit 9 modelářů z ostravského domu pionýrů, aby obstáli v meziměstské soutěži. Pamětně nesnadné bylo navrhnutí takové modely, aby po stavební stránce nedělaly potíže 12—14letým chlapcům, ale přesto aby měly dobré letové vlastnosti.

Zjistili jsme také, že mladí modeláři dovedou spíše model obstojně postavit, než jej zalétat a dokonce s ním umět létat soutěžně. Není snadné ovládat model v každém počasí natolik, aby podal standardní výkon. Toho lze docílit jen soustavnou přípravou a létáním, při němž modelář dostane model „do ruky“.



Tyto zkušenosti nás přiměly nakonec k tomu, že jsme uspořádali pro závodníky týdenní přípravné soustředění v Kunčicích pod Ondřejníkem. Zde si všichni modeláři mohli v klidu dokončit rozdělané modely a za příznivého počasí jsme jzdili na bliské letiště, kde jsme mohli podle potřeby létat.

Po každém letovém dnu večer jsme prováděli rozbor vlastností jednotlivých modelů a létání s nimi. Mladí modeláři-pionýři přitom sebekriticky hodnotili, co udělali špatně a v čem musejí přídout.

Toto soustředění mělo takový úspěch, že připravujeme pro příští prázdniny 3—4 týdenní pionýrský tábor leteckých modelářů v blízkosti některého letiště v Beskydech. Děkujeme při této příležitosti KV Svazarmu v Ostravě za příkladnou pomoc, kterou našim modelářům-pionýřům poskytuje. Nyní na příklad připravuje KV Svazarmu ve spolupráci s našimi pracovníky pro



modeláře besedu o padáku, ve které budou parašutisté hovořit o svých zkušenostech a o významu tohoto sportu odvážných lidí pro obranyschopnost naší vlasti.

Vrátíme se však k propozicím soutěže Stalínogrod—Ostrava. Soutěžít budou tříčlenná družstva, v nichž každý člen bude mít 2 modely pro svou kategorii. U větroňů (kat. A) je plocha 32—60 dm², průřez trupu 1/100 nosné plochy a minimální zatížení 12 g/dm³. Pro modely A gumovým motorem (kat. B) platí propozice Wakefield. Motorové modely (kat. C) musí vážit nejméně 200 násobek obsahu motoru (max. 2,5 cm) a startují se země. Všechny kategorie se budují logaritmičky, a to první dva starty do tří minut, poslední neomezeně.

S ohledem na mládež soutěžících (do 16 let) jsou v propozicích některé úlevy, jako na příklad natáčet gumový svazek nebo startovat motorek namastí sám soutěžící; ovšem musí sám provést start. U modelů s gumovým motorem má soutěžící nárok na dvě opravy za každý start při letu kratším 10 vteřin. U motorových modelů je nárok na 3 opravy za každý start v případech: 1. let modelu trval méně než 20 vteřin, 2. chod motoru byl delší než 20 vteřin. V hodnocení jednotlivců počítá se čas lepšího modelu (každý má dva ve své kategorii), v hodnocení družstev sečítá se čas všech modelů členů družstva.

Věříme, že tento první zájezd ostravských pionýrů-modelářů do bratrského Polska pomůže navázat přátelské styky mezi modeláři obou zemí a bude jistě i významným přínosem pro jejich práci. Těšíme se také, že v příštím roce přivítáme polské modeláře z domu mládeže B. Bieruta ze Stalínogrodu u nás v Ostravě!



ZKUSILI JSTE JIŽ SKUPINOVÉ LÉTÁNÍ?

JAN PODRACKÝ, PŘEBORNÍK REPUBLIKY V KATEGORII U-MODELŮ - MAKET

Na „Mistrovství Brna“ pro upoutané modely letos v dubnu byla po prvé zařazena kategorie skupinového létání se speciálně podle mezinárodních propozic konstruovanými modely. Startovalo v ní devět závodníků. Vylučovací závod se létal na 5 km v tříčlenných skupinách. Vítězové jednotlivých kol vylučovacího závodu létali finale na 10 km. I přes značný časový odstup jistě neškodí, když se k závodu stručně vrátíme a povíme některé zkušenosti, které jsme v něm i přeději získali ve skupinovém létání.

Tento závod, jako každá nová věc měl své nedostatky. Neměřil se obsah nádrže, výška trupu v místě kabiny, předepsaná plocha křídla a pod. Všech těchto nedostatků se v příštích závodech vyvarujeme.

Na brněnský závod jsme se připravovali od podzimu 1953. Tehdy jsme po prvé začali létat ve skupinách po dvou. K tomu, abychom létali tři nebo čtyři v kruhu jsme se nikdy nedostali pro nedostatek mechaniků k obsluze motorů. Na závod jsme určili družstvo ve složení: Svoboda, Střebízský, Vymazal a Podracký. Závod však doletal pouze s. Střebízský, který v něm také vítězil; ostatní havarovali během závodu.

Během závodu se ukázalo, že jsme nebyli dostatečně připraveni. Nejvíce jsme doplatili na špatnou souhrnu mechaniků se závodníky. Většinou totiž při cvičném létání si nahazoval motorek svého modelu sám závodník a mechanik pak neznal techniku nahazování, která je u každého motoru jiná.

V Brně máme k dispozici hlavně motorky Letmo 2,5 cm, které jsou pro sku-

pinové létání celkem vhodné. Po měsíčních úpravách a při správné technice nahazování jsou spolehlivé a dosti odolné i při nečistém zacházení. V modelech závodníků Svobody, Střebízského a Vymazala byly namontovány motorky s předním ssáním, kileto s. Podracký měl motorek se sááním rotačním šoupátkem vzadu.

Motorky montujeme v normální poloze (hlavou vůlece nahoru, přestože při invertním zamontování je vzhled modelu lepší a je možno udelat nižší podvozek. Hlavním důvodem pro normální montáž je startování motoru, kdy je nutno do vůlece vtisknout směs. Při invertním zamontování nástane směr v kompresním prostoru vůlece a je-li jí větší množství, nelze vrtuli protočít. Model se pak musí obrátit podvozkem vzhůru a směs vylít, čímž ztrácíme drahocenné vteřiny, které často rozhodnou o konečném výsledku.

Model pro skupinové létání musí mít též vhodné volenou vrtuli. Musí být dostatečně rychlý, musí mít krátký rozbeh při startu, aby se zvedl ještě před depot druhého závodníka. Důležité je též, aby na určený obsah nádrže ulétl největší počet kol maximální rychlosti. Tento požadavek podle našich zkušeností odpovídá vrtule o Ø 200—220 mm, stoupání 180—200 mm s šířkou listu 18 mm, předpokládáme-li váhu modelu kolem 500 g a motorek o obsahu 2,5 cm. Podvozek musí být dostatečně pevný a kolečka umístěná pokud možná v rovině otáčející se vrtule. Nejlépe se osvědčila kolečka z pěnové gumy.

Ve skupinovém létání rozhoduje dobrá spolupráce kolektivní více než v jiných kategoriích. V hodnocení jednotlivců je konečný výsledek vždycky závislý na souhře mechaniků se závodníkem. Je tedy nutno, aby každý závodník měl svého mechanika, který by s ním chodil vždy létat a znal

správnou techniku nahazování na každého počasí a různých okolností. Aby byla práce mechanika oceňována, dohodli jsme se na schůzi modelářů KA Brno, že při příštích závodech ve skupinovém létání nebudeme odměňovat pouze závodníky, ale dvojice závodník-mechanik.

Kategorie skupinového létání je jednou z nejzajímavějších vůbec. U nás jí však modeláři nevěnují ještě dostatečný zájem. Dobře připravený závod ve skupinovém létání zpestřený předváděním velkých maket a akrobacie naseel by svou zajímavostí a spádem přilákat jistě mnohem více diváků, než poměrně jednotvárný závod rychlostní. Záleží tedy na modelářích, aby věnovali tomuto druhu modelářského sportu větší pozornost a rozšířili stavbu a létání s těmito modely!

ZMENA TERMÍNU SÚTAŽE

„Tutranská svahová modelářská súťaž“ odkládá sa z pôvodného termínu 1. 8. 1954 na 19. 9. 1954, kedy sa očakáva zlepšenie počasia. Súťaž sa bude konať pod Slavkovským štítom.

Ďalšie dotazy hľadajte zošpovine KV Svätazaru Košice.

MODELÁRSKE KROUŽKY, ktoré za-

znajú po prázdninách s výcvikom začiatníkov upozorňujeme, že v h. Šile Leteckého modelára, ktoré vyšlo 8. srpna t. r., byl v celém nákladu vložen plán školního kluzáku „Šohaj“, který se hodí pro začátečníky. Plán je kreslen ve skutečné velikosti a na jeho zadní straně je podrobný občasový návod ke stavbě. — Nemáte-li 8. číslo Leteckého modelára, požádejte svého potašního doručovatele, aby vám je opatřil!

Dvumístné provedení Z-XIII.



Nebíže proslulý „zlínský král“ Bafa chtěl zasahovat do všech odvětví průmyslového podnikání, vytvořit vlastní trust i pro strojírenské výrobky, kousek po kousku na sebe strhávat moc v předmnichovské republice a stát se posmenáhu jejím pásem. Jak to všechno dopadlo, víme dnes velmi dobře.

V roce 1933 začal Bafa zasahovat i do našeho sportovního letectví. Tehdy byla ve Zlíně založena dílna bývalé Masarykovy letecké ligy. Nesla sice oficiálně firmu MLL, ale ve skutečnosti to byl batovský podnik. Vedení zlínských závodů si určovalo vedoucí této dílny i její program. Bafa si představoval stavbu letadel tak nějak jako šití bot a smil o tom, že jeho závody budou chránit serie levných lidových letadelék s motocyklovými motorky. Podle toho také vypadal požadavek, kladené na vedoucí letecké dílny. A protože Bafa mnoho chtěl, málo dával a při prvním neúspěchu vyhazoval, střídal si vedoucí velmi rychle.

Nejděje z nich vydržel J. Lonek, který nastoupil v roce 1935 jako šéfkonstruktor nové utvořené Zlínské letecké akciové společnosti se sídlem v Otrokovicích. I on si musel odbyt tradiční konstrukci „lidového“ letounu, se stejným celkovým nálezem jako jeho předchůdci. To byl typ „Zlin-IX“, nazývaný „pošták“ a poháněný motorem Salmson o 12 ks. Po „Zlinu-IX“ následovaly rychle za sebou velmi zdařilé typy, větroň „Zlin-X“ a čtenářům Leteckého modeláře z minulého čísla známá lehká dvousedadlovka „Zlin-XIII“.

Úspěchy zlínské „dvanáctky“ podnětily konstruktéra Lenku, aby se pokusil o vytvoření náročnějších typů letadel. Nabízel se stavba rychlých závodních letounů s elegantními, výsoco aerodynamickými tvary, právě takových, ve kterých si Lonek líboval a které charakterizovaly jeho starší amatérské konstrukce (L-8 „Ginet“ a j.). Lehké závodní stroje měly tehdy živnou půdu ve Francii, kde je hodně stavěla továrna Caudron i jiné firmy pro různá mezinárodní utkání sportovních letadel. Protože takové speciální typy těžily nad ostatními docela hlade, nacházely všude — i u nás — hodně napodobitelů.

Na národní letecké výstavě v roce 1937 mohl naše veřejnost po prvé vidět nový Lonkův typ — „Zlin-XIII“. Byl to vrchol elegance sportovního letadla, ba možno říci, že jsme něco takového v našem letectví do té doby neměli. Vzhled byl krásný, dílenské provedení bezvadné, ale — ta nešťastná „třináctka“!

„Zlin-XIII“ nebyl v době výstavby ještě zcela hotov a trvalo nějaký čas, než byl schopen prvního letu. Ten však nepřinesl dokonale uspokojení pro pilota ani pro

konstruktéra. „Třináctka“ byla sice rychlá, ale ostatní její vlastnosti potřebovaly mnoho zlepšení. Nejvíce snad vadila vysoká přistávací rychlost značně přes 100 km/h, která omezovala používání letadla jen na nejlepší letiště a jen pro nejvyspělejší piloty. Další vývoj letounu „Zlin-XIII“ potom sice pokračoval, ale pro nepřímý hospodářský vývoj a hlavně pro nezáměr tvůrčíka Bati na investici, která zklamala, byl posléze zastaven.

Konstruktor J. Lonek sám zůstal u Zlínské letecké do roku 1938 a pak i on pro všeobecnou neshodu s batovským vedením odešel. Vypracoval ještě projekt dvumotorové čtyřsedadlovky „Zlin-XIV“, ale ten se již nikdy neuskutečnil.

Popis letounu

Letoun „Zlin-XIII“ byl závodní dolnokřídý jednoplošník. Měl samonosné křídlo provedené zcela, dvounosníkově, celodřevěné, opatřené mezi trupem a křídly přistávacími klapkami. Celé křídlo se jako jednotka zasunulo do spodní části trupu a uchytilo šrouby na přehrády. Dlouhý štíhlý trup eliptického průřezu byl zhotoven z celodřevěné skořepiny a rozdělen na tři části.

Prototyp „Zlinu-XIII“ byl alternativně používán jako jedno- nebo dvumístný. Zadní sedadlo bylo stále, přední bylo možno odstranit a místo jeho průhledného zákrty uzavřít, takže všechny stopy původní kabiny zmizely. Úplné vyhavění přístrojů a řízení mělo jen zadní sedadlo, přední bylo určeno výhradně pro cestujícího, který se na pilotáži nepodílel.

Ocasní plochy zlínské „třináctky“ byly stejně jako křídlo celodřevěné, samonosné a pečlivě provedenými přechody z halvy. Pevný podvozek měl nohy uchyceny

Poznáváme československou leteckou techniku

SPORTOVNÍ LETOUN
»ZLÍN-XIII«

na předním nosníku křídla. Pérování bylo provedeno spirálovou pružinou, vloženou do podvozkové nohy. Kola byla balonová, rozměry 400 × 150, polozakrytá v ladné kapotě.

„Zlin-XIII“ byl poháněn čtyřválcem Walter „Major“ 4 o výkonu 120/130 ks, vzduchem chlazeným, zamontovaným v loži z ocelových trubek. Olejová nádrž byla těsně za motorem, benzínová nádrž byla o něco dále v těžišti letounu. Celý motor a jeho instalace byly snadno přístupné pro montáž, protože celá jejich kapotáž byla lehce odnímatelná. Vrtule byla dvoulistá, za letu stavitelná, vyrobená u francouzské firmy Ratier.

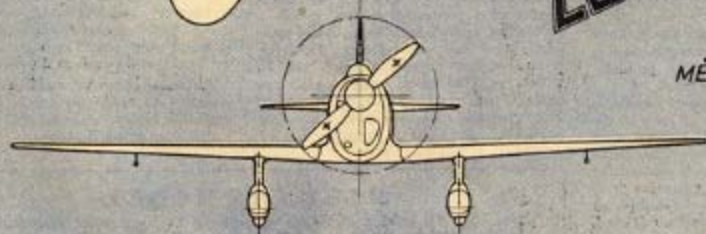
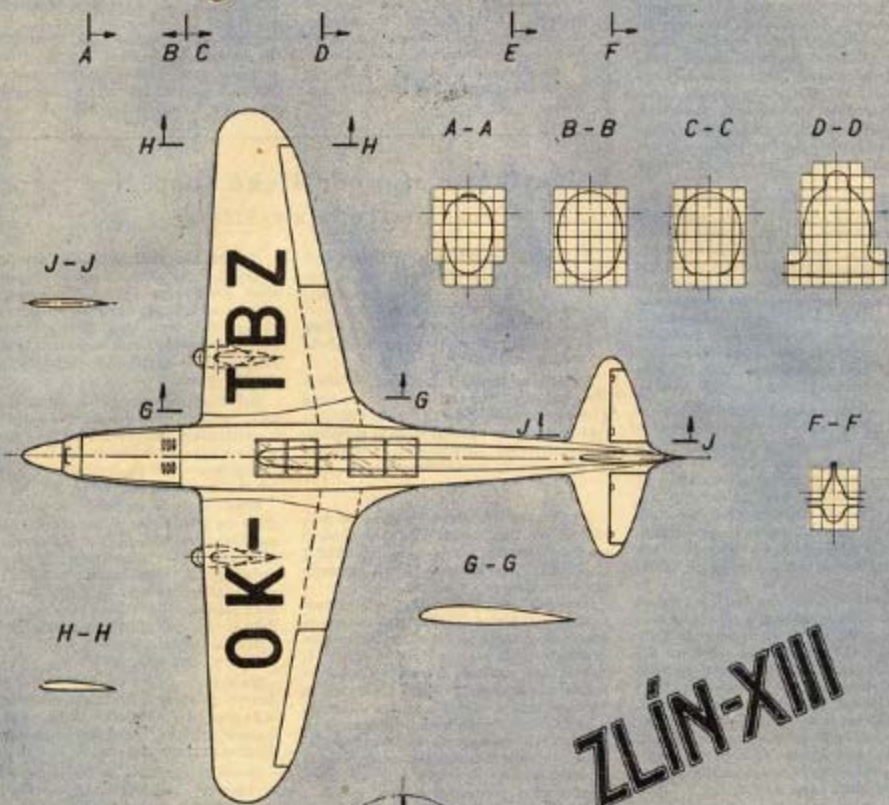
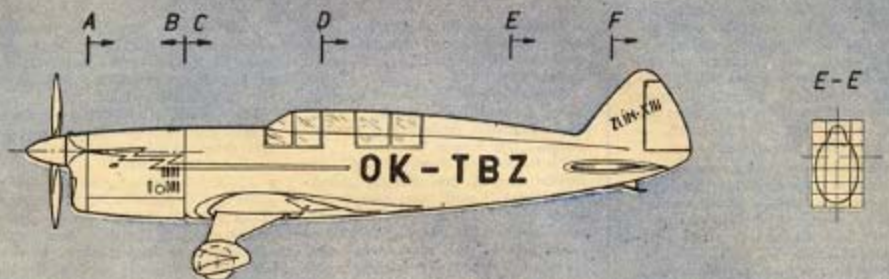
Jediný prototyp „Zlinu-XIII“ byl původně natřen pastelovou šedozelenou barvou s rudým nábojem vrtule, rudým bleskem po délce trupu a ozdobou na podvozkových klapkách, vše bíle elmováno. Instrukční značky OK-TBZ a typové označení „Zlin-XIII“ byly černé, a bílým orámováním. Protože „Zlin-XIII“ od doby své slávy po dnešek prošel mnoha změnami, neodpovídá jeho havelné provedení, které můžete vidět na letounu uloženém v Národním technickém muzeu v Praze, originálu.

Technická data „Zlinu-XIII“

Rozpětí 7 m, délka 6,81 m, výška 1,8 m, nosná plocha 7 m², přízdna váha 460 kg, užitečné zatížení 89 kg (při jednomístném provedení), palivo 87 kg, váha v letu 653 kg, plošné zatížení 92 kg/m², max. rychlost 350 km/h, cestovní 280 km/h, přistávací 115 km/h, stoupavost 3 minuty na 900 m, dostup 6000 m, dolet 700 km. Dvumístné provedení mělo váhu v letu 696 kg, užitečné zatížení 236 kg a dolet 450 km.

Jednomístné provedení Z-XIII.





ZLÍN-XIII

MĚŘÍTKO 1:50

6

PERLIČKY Z POŠTY

● Adresováno: Naše vojsko, Praha II.
Upozorňuji osazenout prodejny, jestliže domněly objednávkou ze dne 2. VII. 54, musí být bezpodmínečně považována za neplatnou. S pozdravem Letu zde! — zklamání, srozumitelné modelář. — Proč nebyla dožadována objednávka vyřizena? Existujete vůbec? Ci spíte anebo vás přestěhovali? Probuďte se pro podruhé, zatím jste mne zklamali. — Vlastním Kysilka, Janovický.

Opovrdíme: Dostal se nám, souduhu, po delším bloudění do redakce tvůj listek, na který odpovídáme, ačkoli přání nevíme, kam má být adresován. Podobných dopisů dostáváme více a doufáme, že z této odpovědi se poučí i jiní modeláři.

„Naše vojsko“ se jmenuje vydavatelství, v němž vychází náš časopis LM a ostatní tisk Svazarmu. Objednávku časopisu vyřizuje od 1. ledna t. r. každý nejlépe počtenář úřad (Poštovní novinová služba) nebo poštovní doručovatel. Naše vojsko tedy nevyřizuje již ani objednávky časopisů, tím méně objednávky modelářského materiálu.

Modelářský materiál prodávají výhradně leteckomodellářské prodejny Svazarmu. Adresa pražské prodejny je: Praha I., Pařížská 1.

Redakce časopisu Letecký modelář modelářský materiál neprodává, ale může jeho službu členům dát v plánografii zhotovit a poslat některé kopie modelářských plánů. Seznam těchto plánů je uveden v každém čísle LM v rubrice „Plánové služba členům“. Jestliže tedy objednávíte stavební materiál, musíte objednávku poslat na správnou adresu prodejny Svazarmu. — Neboť zklamání, je možné, že vaše objednávka — na rozdíl od korespondenčního listku, kterým kritizujete její nevyřízení — nikdy nedošla.

● Nedávno nám přidal souduhu E. Brunner z Kladna dopis L. Vaníčka z Prahy. Souduhu Vaníček píše: „Vážení souduhu Brunner, prosím, abyste byl tak laskav a vyložil mi z přiloženého celofánu vaši metodou kabínku pro „Kavku“. Nezděloste se, že vás s tím obtěžují, ale chtěl bych mít „Kavku“ opravdu prvotřídní. Příkladně arch celofánu a vyjde-li to, tak bych potřeboval dvacet, či tři tři kabínky.“

Opovrdíme: Celofán, který se používá na pozvánkové zveřejnění a celofán není totéž. Chcete-li, aby ti s. Brunner kabínku vyřizoval, pošl mu celofán silný asi 0,5 mm. — Upozorňujeme ještě, že tato pozvánka není reklamou pro s. Brunnera, který nemůže lisovat kabíny ve větším množství. Uveřejňujeme tento typický příklad proto, abychom ukázali modelářům, že chytří-li v nutném případě něco od některých zkušenějších pracovníků, musí si nejdříve učit, je-li to co chtějí vůbec možné.

● „Vážení souduhu, žádáme vás laskavě o zaslání plánu radiového řízení modelů letadel. Československý svaz mládeže, Okresní pionýrský ústředí, Děčín.“

Opovrdíme: Takových dopisů z modelářských kruzíků i od jednotlivců jsme již dostali mnoho. Plán na radiové řízení však není zatím u nás samostatně vydán. Nemá smysl, abychom uveřejňovali zahraniční schémata, která odpovídají odlišným předpisům a ostatních státech a vyžadují na starbu zvláštní materiál, který u nás není. — Jakmile získáme schéma jednoduššího a spolehlivějšího radiového řízení sestaveného z tuzemských součástek, uveřejníme je i s plánem vhodného modelu.

Bude vás zajímat...

● Maďarští a polští modeláři si velmi vážně práce a zkušenosti československých modelářských pracovníků - theoretiků i praktiků.

Přesvědčujeme se o tom stále v polském časopise „Skryzdata Polska“ i v maďarském modelářském čtrnáctidenníku „Ifjú Súlyom“.

Po lošské seriál článků Ing. M. Hořejšho a Ing. J. Schindlera ve „Skryzdata Polska“ otiskl tento časopis letos téměř celou práci Z. Husičky „O palivách pro model, motorky“. Časopis „Ifjú Súlyom“ zase věnuje velmi mnoho místa zkušenostem s. Husičky v oboru konstrukce tryskových a pístových motorků. V poslednímu čeruncovém čísle uveřejnil „Ifjú Súlyom“ Istránský ústřední článek o vývoji motorků Letmo.

Oba časopisy překládají z LM také pravidelné plány našich nejlepších modelů.

Také zájem o modelářské příručky našich autorů je v Polsku a Maďarsku mimořádný. Je to vidět z otištěných recenzí i z dopisů modelářů z těchto zemí, kteří o knihy píšou redakci.

Shoro se zdá, že maďarští a polští modeláři pracující dovedou ocenit a využít práci našich předních modelářů lépe než je tomu u nás.

● Modelářské sekce 'Gesellschaft für Sport und Technik' z NDR (= organizace v NDR obdobná našemu Svazarmu) vydala v loňském roce velmi náhledem a ve zřejmém úpravě ve skutečně velkém množství modelů Kavka, RF-11 a Komár, které jsme uveřejnili v LM.

Modeláři a radiist ZO Svazarmu Výzkumný a zkušební letecký ústav v Praze stali radiem řízený model. Radiové zařízení fait tout z materiálu, který se u nás srovně vyrábí.

K Mezinárodní modelářské soutěži v Moskvě

LUBOMÍR VANÍČEK

V několika předcházejících číslech LM jsme informovali čtenáře o přípravě čs. modelářů na mezinárodní modelářskou soutěž v Moskvě, která se konala v srpnu t. r. Z výrobních důvodů jsme nemohli do tohoto čísla (ačkoli vycházet z září) ještě zařadit reportáž ze soutěže.

Otiskujeme zatím alespoň krátký článek člena redakce Svazarmu L. Vaníčka, který z čerunci navštívil SSSR a hovořil v Moskvě také se sovětskými modeláři, kteří se zúčastnili 3měsíčního přípravného soustředění na Mezinárodní modelářskou soutěž.

Ve čtvrtek 16. července jsme se procházeli po Tušinském letišti v Moskvě s náčelníkem ústředního aeroklubu SSSR I. P. Čkalova hrdinou SSSR generálmajorem Krasnojarským.

Souduhu náčelník nás seznamoval s prací aeroklubu. Viděli jsme motorové letce jak pozorně sledovali výklad svého instruktora při pozemní letecké přípravě. Potom nás souduhu Krasnojarského seznámil s parašutisty, kteří trenovali na Světové mistrovství v seskoku padákem v Saint-Yan. Mnohí z nich jsme znali již z loňských mezinárodních parašutistických závodů v Ostravě. Trenér sovětského reprezentačního družstva souduhu Storčenko nám představil mistra sportu a světového rekordmana souduhu Fedčina, který se stal vítězem loňských mezinárodních parašutistických závodů v Ostravě. Obdivovali jsme se pěknému seskoku mistrů sportu Seliverstově, která rovněž reprezentovala SSSR na Světových závodech ve Francii.

Potom nás vedl souduhu Krasnojarského k další skupině mladých parašutistů, kteří se po dokladné pozemní přípravě začínali připravovat na první seskoky. Byli mezi nimi důlníci, studenti, úředníci, zaměstnanci státních úřadů a jiní, kteří si zamilovali mužný parašutistický sport.

Když jsme se rozloučili s touto skupinou, přivedl nás náčelník aeroklubu k nejmladším adeptům leteckého sportu — leteckým modelářům, kteří se na letišti připravovali na Mezinárodní závody leteckých modelářů.

Mladí i starší modeláři si ve vlastní dílně na letišti stavěli již několik týdnů modely; připravovali je a zdokonalovali, aby byly dobře připraveny na mezinárodní utkání. Jiná skupina modelářů stavěla k závodům ochranné sítě pro upoutané modely. Viděli jsme tam skvělé modely sovětských dosahovců, kteří až do soumraku přezkušovali tryskové i bezmotorové modely.

Ve své dílně měli více potřebné k práci. Jemné přístroje, dostatek materiálu a obětavou péči náčelníka klubu souduhu Krasnojarského, který byl jmenován ředitelem mezinárodní soutěže.

Sovětské modeláři se zvláště zajímali o našeho modeláře Zdenka Husičku, o jeho práci mnoho věděli a přáli si, aby se mohl s ním setkat na svém letišti, kde by si vzájemně vyměnili zkušenosti.

Důkladná příprava, nadání a touha po vítězství nasvědčovaly tomu, že sovětské modeláři budou těžkými soupeři našim modelářům-svazarmovcům.

HLEDÁME MODEL

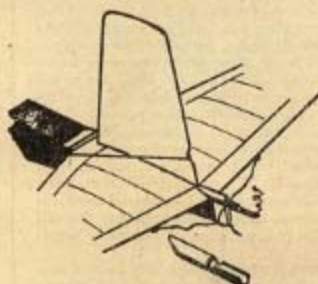
Dne 21. VI. ulétl z Medlánek v Beně ve 12 hod. model větroně. Zanížel v úraku směrem východním od Bran. Rozpoznávací znaky: trup a výškovka s Brauerovy Kavky, oboje žluté, červené olemované, křídla červená, vlastní konstrukce, široká. Zpráva podejte na adresu: B. Husák, Bran, Dimitrova 2. 7.



Jak udělám?

ZLEPŠENÍ DOUTNÁKOVÉHO ČASOVAČE

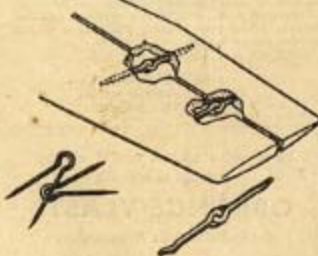
Doutnáková láhura časovače se nastrčí do tenkostěnné hliníkové trubičky, do poloviny nařiznuté a pilníkem vybrané tak, jak je to vidět na obrázku. Trubička je druhým koncem zastavena do výškovky.



Příprava tohoto časovače před startem je krátká, neboť se s ním dá jednoduše manipulovat a při tom se gumové vlákno v každém případě přepálí. Také otočné uložení výškovky na náběžné listě je jednodušší. Skládá se pouze z jedné zářky, při čemž velikost zvednutí výškovky vymezuje nit, upevňující k odtokové liště.

ZAVĚŠENÍ POHYBLIVÉ VÝŠKOVKY

Pohyblivou část výškovky upoutaných modelů lze při kormidlech z plného materiálu (halsu, lípu) dobře zavěsit několika kovovými oky. Oko zhotovíme z temperovaného ocelového drátu nebo z drátu z měkkého železa. Rozměry volíme podle



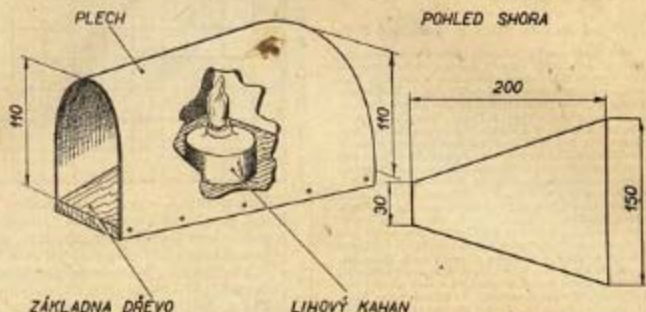
velikosti modelu. Důležité je, aby oka ležela v jedné přímce, aby se kormidlo pohybovalo lehce. Konce drátu je třeba přibrousit do hrotu, aby při zatahování dřevo nerozštěpily. Prohnutí konců drátů, jak je znázorněno na obrázku, brání vyklánění ok.

PRAKTICKÁ OHÝBAČKA NA DŘEVO

K ohýbání bambusu, pedigu a podobně, pořídit si snadno z kusu plechu a dřeva ohýbací přístroj.

Za základnu bude sloužit dřevěná deska v rozměru 200 x 150 x 30 mm o síle

přípevnění plechu k základně vytvoří se jakýsi tunel, do kterého pak vložíme lihový kahan. Na rozebrání plechu od kahanu můžeme pak snadno ohýbat bambus, pedig a litý o různém poloměru, jak

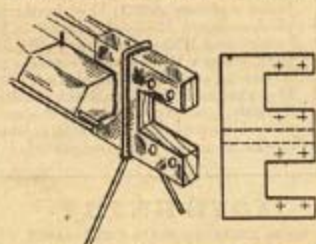


10–20 mm. Na toto prkénko přibijeme nebo přišroubujeme ohnutý plech do půlkruhu a to tak, že v nižší části tvoří jen malý oblouk o \varnothing cca 30 mm a postupně se zvedne ke konci až na 150 mm. Po

to právě ke stavbě modelu potřebujeme. Tento přístroj zaručuje čisté provedení ohybu bez začouzení nebo přepálení, jak se často stává nad svíčkou nebo samotným kahanem.

MOTOROVÉ LOŽE CVIČNÉHO U-MODELU

Na obrázku vidíte řešení loženi motorového lože na cvičném upoutaném modelu s pásovým motorem. Tloušťka měděného krycího plechu je 0,4–0,6 mm. Na plech se přilepí nádržka, podvozek i matky šroubů pro připevnění motoru. Aby se dráty

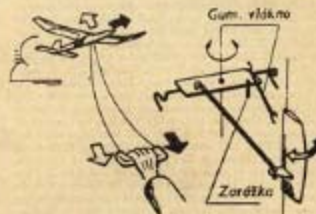


podvozku nemohly utrhnout do stran, jsou pod motorovým ložem svázané dohromady měděným drátkem a sletovány. Měděný plech přidržují k motorovému loži pouze šrouby, připevňující motor.

NOVÝ ZPŮSOB STARTU ŠNŮROU

Na obrázku vidíte nový způsob startu bezmotorových modelů dvojitou šňůrou, používaný v poslední době v cizině. Jednoduchým a malým zařízením, jež vidíte na výkresu, lze oboustranně opravit vybočení modelu do strany při tahu šňůrou. Jakmile model vypne, otočí gumové vlákno směrovou ploškou až po zářku; vhodným nastavením zářky lze podle libosti měnit průměr kroužení větřoně po vypnutí se šňůry. Při tahu šňůrou zase omezuje zářka jednosměrnou korekci, avšak tak veliké opravy není vlastně ani zapotřebí.

Dvojnásobná startovací láhura váží ovšem dvakrát tolik jako normální láhura. Je proto třeba užívat láhury co možná



lehké a nejmenším odporem. Padesátimetrovou dvojitou šňůru však podle zkušenosti maďarských modelářů unese každý větřon kategorie A-2 a tak i modeláři méně zkušené mohou a tímto novým zařízením provádět starty láhůrou a větší jistotou než dosud.

ČTENÁŘŮM TĚTO RUBRIKY

Zjišťujeme při různých příležitostech v rozhovorech se čtenáři, že rubrika „Jak udělám“ se líbí a pomáhá. Nestačí však, abyste ji jen četli. Je třeba, abyste nám ji také sami pomohli plnit hodnotnými původními příspěvky!

Pošlete nám svoje zlepšovací návrhy na vylepšení různých stavebních a konstrukčních detailů. Nemyslete si, že věchmo, tím zlepšujete svoje modely, je již dávno známe.

Nebojte se obrázků. Jestliže je neumíte nakreslit již hotové pro tisk, nakreslete je od ruky tužkou [ovšem tak, abychom poznali, o co jde] a my si je překreslíme.

Těšíme se na vaše příspěvky.

Redakce.