

Letecký

9

ZÁŘÍ 1957

ROČNÍK VIII

CENA 1,30 Kčs

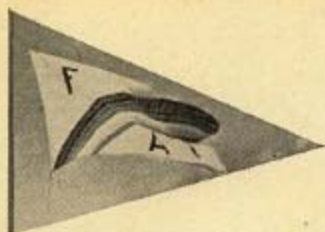


modelář

měsíčník Svazu pro spolupráci s armádou



MISTROVSTVÍ SVĚTA LETECKÝCH MODELÁŘŮ Mladá Boleslav 7.—11. 8. 1957



Vážený pane,

Často se mi zdálo, že jednou z nejhezčích věcí v našem leteckém modelářství je společný zájem a přátelství modelářů na celém světě. V několika nejbližších týdnech budu zde, v Ottawě v Kanadě, myslet na člověka, kterého osobně neznám a nevím ani jak se jmenuje. Vy a já budeme úzce spojeni, neboť se budete snažit vydat ze sebe to nejlepší při létání s mým modelem. Ten je daleko od toho, aby byl nějakou mimodělnou koncepcí; jste-li však typickým modelářem, jak je znám z mnoha zemí, pak víte, že ten kdo s modelem létá, je velmi důležitý i pro jakkoliv malý úspěch. Doufám, že si neuděláme hanbu špatnými výkony. Vím, že vývoj tohoto odvětví našeho modelářství je za vývojem ve Vaší zemi a doufám, že Vaše zručnost dokáže, že můj model bude létat jak nejlépe vůbec může.

Používám této příležitosti, abych Vám poděkoval za létání s mým modelem. Doufám, že každý úspěch, kterého dosáhne, přinese Vám chloubu a potěšení, které si zasloužíte za svou obratnost a snahu. Jeliť jednou Vám děkuji a MNOHO ŠTĚSTÍ.

Jack Crawford
Licence No 1076 L, Canada

Nic snad nemůže lépe vystihnout prostředí, plné upřímného přátelství a sportovního boje na letošním Mistrovství světa leteckých modelářů, jako tento dopis, napsaný a odeslaný kanadským modelářem Jackem Crawfordem sportovci do Československa, který létal „proxy“ jeho model v soutěži větroňů A-2. Jack Crawford zná jistě velmi dobře charakter soutěže za účasti reprezentantů z různých států, neboť jeho „předpověď“, napsaná několik týdnů před zahájením mistrovství, se vyplnila.

Společný zájem a přátelství byly průvodním zjevem této vrcholné světové soutěže v Československu. Modeláři z jednotlivých států byli přes den největšími soupeři, ale večer se scházeli při družné zábavě. Mnohdy za pomoci „ruční mluvy“ si vyměňovali zkušenosti a nebylo ojedinělým zjevem, že si vypomáhali v nouzi také při vlastní soutěži nejen dobrou radou, ale často i praktickou pomocí. Jak by se potom někdo mohl divit, že několik desítek modelářů odjelo z mistrovství do svých dvaceti zemí s dojmy, na které jistě nikdy nezapomenou. Ti, kdož se v Československu takto poznali, nechtějí v budoucnu nikdy stát proti sobě...

K OBRAZKŮM. • Letošní Mistrovství světa leteckých modelářů pořádal Aeroklub RCS z pověření Mezinárodní letecké federace (FAI), jejíž vlajka byla vyzvučována na startovních. — • M. Vasilčenko, který byl v závodě U-modelů nejlepším ze sovětských reprezentantů, dítal pomocníka O. Gajevského. — • Účastníky mistrovství uvítal v Ml. Boleslavi předseda MNV J. Klanovský (dole vlevo) a jménem pořadatele zahájil mistrovství gen. tajemník Aeroklubu RCS K. Grepl (dole uprostřed). — • Členové pořadatelského výboru vítají zahraniční účastníky hned po příjezdu. Prostřední snímek dole je z uvítání francouzské výpravy na ruzyniském letišti.



SOUTĚŽ VĚTROŇŮ A-2

Kategorie větroňů, která byla odstartována dne 9. srpna kolem 8. hodiny ráno, byla začátkem bojů o světové prvenství modelářů v letošním roce. Celkem 20 států vyslalo svá družstva, z nichž některá ovšem byla neúplná. S kanadskými a australskými modely létali čs. modeláři v zastoupení (proxy).

Až na několik výjimek byly koncepce modelů střídavé, účelné; některé modely vynikaly stavební jednoduchostí (Maďarsko). Právě ty nejjednodušší řešené modely byly však dobře promyšlené, dva se umístily dokonce v popředí.

Ze 145 modelů, které technická komise převzala den před soutěží, bylo jich 45, které létaly na ložiském Mistrovství světa ve Florencii. Z ostatních modelů asi 60 bylo také starších jednoho roku a zbytek pak nové konstrukce.

O důkladné práci technické přejímací komise svědčí nejlépe to, že se „nezalekla“ mnoha rozteků na modelu a každý model znovu důkladně přeměřila a přepočítala plochy. Tak se stalo, že 12 modelů z ložiského Mistrovství světa v Itálii mělo celkovou plochu větší o 0,12 až 2,68 dm². Úprava znamenala při nejmenším odříznout pruh na celé odtokové lště, v extrémním případě po rozpětí 180 mm. Jen jediný model (Belgie) měl pouze 31,5 dm² a musela být zvětšována plocha. Asi o 10 % modelů lze říci, že na Mistrovství světa nepatřily, buď jako technicky nedofinancované, nebo značně opravované a pokroucené. Typickým znakem těchto modelů byl obyčejný chybný umístění startovací háček, což zapříčinilo krátké lety při soutěži.

Velmi mále překvapili na letošním mistrovství sovětsí reprezentanti, kteří v družstvech získali titul Mistrů světa. Všichni upustili od extrémně dlouhých trupů a předvedli modely tvarově dosti jednoduché, čistě opracované, s perfektně zhotovenými detaily (dethermalizátor, startovací háček, upevnění křídla).

Stavebně čisté a účelné řešení modelů předvedlo rovněž bulharské družstvo. Nejzajímavější z nich a stavebně náročné byly modely s trupy dlabanými z plného kusu topolového dřeva. Rozhodně bulharské modely jsou v rukou zkušených soutěžících schopny mnohem vyšších výkonů než dosahují na mistrovství.

Modely jugoslávského družstva bylo možno již při přejímání zadat do prvotřídních. Připočteme-li zkušenost, účelovou taktiku a vzornou spolupráci celého družstva, ani příliš nepřekvapuje 1. a 3. místo v jednotlivcích a 2. místo v družstvech.

Modely československého družstva snesly po stavební stránce jakoukoli kritiku, neboť patřily mezi nejlepší na soutěži. Z ostatních států je možno s nimi srovnávat jen modely několika jednotlivců, především Hanse Hansena z Dánska, Angličana Hannaye, švédský model „Gamen“, kanadský model M. Thomase a několik málo jiných. Pokud jde o létání — i když se nechtíme oprávněně dlat závěry — poněkud méně meteorologické teorie by snad bylo bývalo více.

Američti modeláři používali většinou duralové trubky jako trupu a jednoduchého lomení křídla do „V“. Mechanický časovač, vmontovaný do trupu v místě usazení křídla, byl pro nás na větroni trochu nezvyklým dethermalizátorem, i když je znám.

Typickou ukázkou větronek do klidného počasí byl australský model R. H. Howie, s nímž létal „proxy“ Čechoslovák Feigl. V klidném počasí by byl dosáhl patrně lepších výsledků, neboť zbytečně dlouhý trup a malou výškovkou se do turbulentního ovzduší nehodil.

Většina modelářů odůvodňuje dosažené výkony větronek A-2 použitým profilem křídla. Nutno však říci, že za turbulentního počasí, které bylo v den soutěže v Mladé Boleslavi, to mnoho nerozhodovalo. Přední místa obsadily větronek s profilem tenkými i tlustými (Babič 6 %, Sokolov 5 %, Simonov 10,5 %, Hansen 8 %, Zsembery 6,75 %).

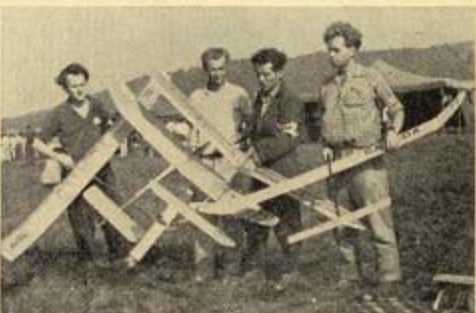
Nezasvěcený divák jistě považoval počasí za velmi pěkné. Podmínky pro odhad výskytu termiky byly však krajně obtížné a nespolehlivé. Mírné nárazový vítr, vanoucí k letišti od jiho-východu přes lesnatý hřeben blízkého kopce, znesnadnil ještě většinu modelářů orientaci. Stávalo se, že i mnohdy zkušený modelář v tomto turbulentním ovzduší vyvíkl startovací háčku právě v oblasti silných klesavých proudů. Není proto výrazem pověrčivosti, můžeme-li zde o štěstí. Téměř jediná taktika, která měla úspěch, bylo bedlivé sledování modelů, které byly právě ve vzduchu během vleku a po vypuštění. Největší úspěch z tohoto způsobu létání měla družstva Jugoslavia a SSSR. Ke konci soutěže

(Pokračuje na str. 192 vpravo)

NA TITULNÍM SNÍMKU na obálce tohoto čísla vidíte tři nejlepší Čechoslováky na stupních vítězů. Uprostřed mistr světa v rychlostních modelech, mistr sportu J. Sladký, vlevo druhý — mistr sportu M. Zatočil, vpravo třetí — F. Pastyřik.



NA SNÍMCÍCH shora: Mistr světa kat. A-2 Slobodan Babič. — Sovětsí reprezentanti, kteří vybojovali titul mistrů světa kat. A-2 v družstvech. — Českoslovenští „proxy“ i kanadskými modely. — Finské družstvo A-2.





● Mladý 18letý Simon Gyula byl jako třináctý v celkovém pořadí druhým nejlepším maďarským reprezentantem v kat. A-2. Zasloužil si to, neboť měl jednoduché a dobře vypracované modely a bezvadně ovládal techniku startů. Vidíte ho na prvním snímku shora. — ● V této zajímavé poloze opravoval před 5. startem jugoslávský soutěžící Hadžović. — ● Mladý Američan Christenson skočil bez rozmyšlení v katech a obutý do lehkých žilných prosvětlovaných, který tam přistál. Snímek zajímavého modelu s vodící plochou nad krátkým „nosem“ jsme pořízli ve chvíli, kdy Christenson „dotýchal“. — ● Na snímku vpravo je pohled na přejímací komisi při kontrole větroňů — má právě „v práci“ jugoslávské větroň. Přejímací komise, složená z věrných z dobrovolných pracovníků, byla podle zahraničních soutěží „ostrá, ale spravedlivá“ a velmi dobře se osvědčila.

Velký zájem o letošní větroňové mistrovství v Československu projevil i světový letecko-modelářský tisk. Redaktora anglického časopisu „Aero Modeller“ — H. G. Hundlebyho — jsme si vyfotografovali při fotografování. Mimo nás byli na mistrovství osobně přítomni redaktori z anglického časopisu „Model Aircraft“, německého „Der Modellbauer“, italského „Il giornale dell'Aeromodellista“ a maďarského „Repülés“. Pro většinu ostatních časopisů obstarávali zprávy dopisovatelé a spolupracovníci, kteří se mistrovství buď přímo účastnili nebo zde byli jako turisté.

*



se stávalo, že po úspěšném startu několika modelů nastával prudký „útok“ mnoha modelářů na „šťastné“ místo. Typickým příkladem toho jsou páté starty Sokolova a Babiče, jimž doslova našel termiku osmnáctiletý maďarský reprezentant Simon Gyula, který před vypuštěním modelů dobrou minutu „vodil“ na štůře.

Československé družstvo, které tak dobře poznalo terén během soustředění, mohlo těžko čelit těmto rychlým se měnícím podmínkám v ovzduší, které se vyskytly právě až při soutěži. Průměrný čas tří nejlepších čs. reprezentantů (Michálek, Špulák, Hájek) je 747 vteřin, což odpovídá průměru na start těsně pod 2'30". Pouze Michálek tento průměr překonal. Příznačné bylo ono ve větronicích známé „bůd“ a neboť právě u tak vynikajícího větroňáře, jakým je Vladimír Špulák. Jeho větroň, vyznačený na plnou šířku, kdy normálně dosahuje 2'40" i 2'45" vyrovnaným letem, přistál ve druhém startu bez houpání za 88 vt. „Padák jako hrom“ — konstatovali soupeři, kteří Špuláka již znali z mezinárodních soutěží a bedlivě ho hlídali. A nebyl sám. Ještě horší to měl na příklad Angličan Hannay, který pro zajištění 8.—9. místa potřeboval po prvním startu do klesavého proudu (75 vt.) čtyřikrát maximum! Podobně byli postiženi velmi dobří soutěžící Kunz (NSR), Medaglia (Italie), Tišutin (SSSR), Michálek (ČSR) a jiní.

PRVÉ KOLO — bylo ve znamení nejvyšších výkonů. Celkem 37 startů, t. j. přesně 50 %, skončilo maximem. Z našich však pouze Michálek zaznamenal plný čas, zatím co Špulák byl se 175 vt. na 38. místě. Byl zaznamenán pouze jediný chybný start celého mistrovství; postiženým byl Rakutan Schlederer.

DRUHÉ KOLO — přineslo další maxima 28 soutěžícím. Z našich však to byl pro změnu zase jen Hugo Hájek, který se po druhém kole stal nejlepším z Českoslovců. Byl spolu se Zengrem z NSR stejným počtem bodů na 25. místě. V družstvech jím šli dolů, neboť další naši reprezentanti měli velmi slabé časy.



Koncem druhého kola mělo 17 účastníků po dvou maximech. Byli mezi nimi i naši „proxys“ Pek a Feigl.

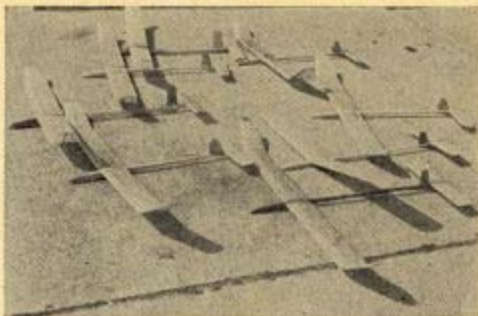
TŘETÍ KOLO — znamenalo dalších 30 maxim, což je více než 40 %. Díky počasí, o kterém jsme se zmínili, potkalo vlak větší většinou opět jiné soutěžící a zbývalo již jen šest reprezentantů s plným počtem bodů. Značně ochabily optimistické naděje na rozlévání. Toto kolo bylo pro naše družstvo velmi příznivé — Michálek, Horyna a Hájek dosáhli maxim, Spulák dobrým letem



● Větroně mladých bulharských reprezentantů, o nichž se zmíníme v textu, byly velmi jednoduché, účelné a vzhledně upravené. Až Bulhaři získají také dostatek letových zkušeností, budou jistě vážnými konkurenty. — ● Holanďané (na snímku vlevo) i ostatní západní modeláři byli velmi zvláštní na konstrukci i stavbě prototypů vyřazených větronů.

148 vteřin také postoupil. Dobře si vedl i Bartoniček, létající s výborným modelem Kanadana Thomase. Sedivec s druhým kanadským modelem.

ČTVRTÉ KOLO. Zsembery (Hongrie), Babič (Jugoslavia), Hadžović (Jugoslavia) — čteme pořadí na tabuli výsledků, kde skupina vyhodnocovačů pilně přičítá časy a svislé mění tabulky a pořadí. Je potěšitelné, že v prvním sloupci je také náš Hájek a Michálek. Situace družstva se lepí, postupujeme kupředu, i když pomalu. Zbývají již jen tři soutěžící se 720 vt., t. j. se čtyřmi maximálními časy. Houževnaté kupředu se pracovalo! Dán Hans Hansen, jeden z neúspěšnějších účastníků všech ročníků



vílek Hadžović a Zsembery, kteří startovali před Babičem, nedosáhli ani dvouminutového letu, stal se po pátém maximu Mistr světa na rok 1957 Jugoslávce Slobodan Babič. Slabé lety Hadžović a Zsemberyho dopomohly době létajícímu reprezentantu Sovětského svazu Sokolovovi získat druhé místo. Jeho model doslova lovil poslední vteřiny asi v 5–6 metrech v těsné blízkosti země. V družstvech pak zvítězili zasloužené reprezentanti Sovětského svazu, z nichž dva se podělili společně s Jugoslávci o první čtyři místa. Lze říci, že družstva SSSR a Jugoslaviie byla vyrovnanými soupeři, při čemž průměrně mladší Jugoslávci létali taktičtěji. Třetí místo čs. družstva je zasloužené; pro zajímavost uvedme, že družstvo našlo nepatrně vyšší celkový čas než loňské 3. družstvo (Švýcarsko) v Itálii.

Celkově vzato, nepřinesla kategorie větronů A-2 na letošním světovém mistrovství nic zvláště pozoruhodného. Základních technických novinek nebylo.

Organizační zajištění se strany pořadatele podle úsudků zahraničních účastníků bylo dobré, ve srovnání s loňským mistrovstvím ve Florencii lepší hlavně o to, že časoměři byli zkušenější, takže nedošlo ke zmatkům, stížnostem a případným protestům. Prostorové mladoboleslavské letiště také plně vyhovovalo, i když při čerstvém větru pochopitelně nemohlo stačit při delších letech.



● Vlevo: Vedoucí anglického družstva A-2 E. F. H. Cosh s paní Hannayovou (pomocnicí) na kontrole délky startovací šňůry před startem. — ● Uprostřed: Sympatický a skromný sovětský „větronář“ Titulin čeká se svými modely před stánkem technické kontroly,

která prohlédla každý model znovu před startem. — ● Vpravo: Američti modeláři přivezli své větrono v transportní bedně, jejíž vnější byl celý z pěnového desek PVC a upraven přemě podle tvaru modelů, které se tam jen naskládaly, bez jakéhokoli upevňování.

mistrovství. Podobně si vedl i Angličan Hannay. Naše družstvo létalo dobře, a snažilo se „dotáhnout“ chybějící vteřiny z ranních neúspěšných letů. Zato však naši „proxys“, kromě Bartonička dosáhli jen podprůměrných letů.

PÁTÉ KOLO rozhodne o vítězi S tohoto hlediska byl zájem všech soustředěn na ty modeláře, kteří byli na špičce pořadí. Když

Velmi dobře se osvědčila sřizací skupina, složená většinou z modelářů — dobrovolníků, kteří dali k dispozici 18 vlastních motorů.

Mnohým účastníkům letošního mistrovství chyběla zřejmě mezinárodní „ostřelenost“ a i když byli vedeni zkušenými vedoucími (Pohraďte na str. 194 vlevo)



● Jak to vypadalo na drahách pro U-modely na mladoboleslavském letišti ještě týden před mistrovstvím, vidíte na levém obrázku. Díky práci obětavých aktivistů z KA Praha-venkov (zejména para-litistů a modelářů) vedoucích soudruhem Vítoum byly vlak obě dráhy s prvotřídním pískovým povrchem a úprava ohroží včas do-



končeny. — ● Na druhém obrázku je část upraveného hlediště při závodu U-modelů. — Nemenšího uznání zaslouží i obětaví aktivisté z pracovní čety, kteří na př. po prudké bouři za několik hodin uvedli zaplavené startovací dráhy opět do bezvadného stavu.

ci, nedosáhli takových výsledků, jaké by si byli jistě sami přáli. Příkladem bylo družstvo NSR, vedené zkušeným R. Lindnerem a mladí Bulhaři, jejichž modely, jak jsme se již zmínili, měly k tomu všechny předpoklady.

Někteří soutěžící také dostatečně neovládali vlek modelu na nylonovém nebo silonovém vlákně a když se jim podařilo, potom nedovedli vypustit model bez rozhoupání, o navedení do zatáčky ihned po vypuštění ani nemluvě. Jejich modely ztrácely dlouhým, rovným letem proti větru drahocennou výšku a začínaly kroužit v sotva 20 metrech a to už bývalo obvyčejné pozdě.

Jinak je však potěšitelné, že se i na vrcholné světové modelářské soutěži objevují noví mladí modeláři. Jistě již na příštím Mistrovství světa této kategorie budou mnozí z nich vážnými soupeři svým nyníjším učitelům. Tak tomu bylo již letos v našem družstvu v případě 17letého Jiřího Michálka, který měl všechny předpoklady zatoučit na titul mistra světa, kdyby si býval sám nepokazil v 2. kole chybným vlekem „vysočené“ maximum. Cestu všem mladým ukázal nový mistr světa, 19letý Slobodan Babić.

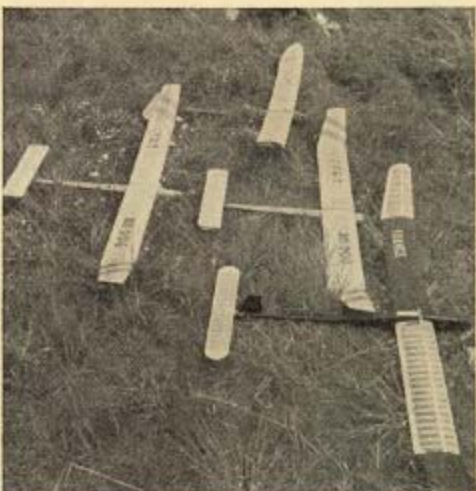
POZNÁMKA REDAKCE. Úplné výsledky jsou na stranách 198—9, výkresy dvou nejlepších větroňů na stranách 206—9.

● Podle zkušenosti z loňského mistrovství ve Švédsku byly pořízeny tabule s nasonovacími šitky. Skupina hbitě pracujících vyhodnocovala ihned po startu zapisovala výsledky a neustále testovala okamžitě pořadí, které si každý kdykoli mohl zjišťovat (námek dole). — ● Na snímku vpravo vidíte část dobře zpracovaných francouzských modelů A-2.



ZÁVOD RYCHLOSTNÍCH UPOUTANÝCH MODELOV S MOTOREM DO 2,5 ccm

Závod rychlostních U-modelů měl být podle programu odstartován v sobotu 10. srpna v 8.00 hodin ráno. Avšak vzhledem k tomu, že silný noční déšť z pátku na sobotu poškodil pískový povrch startovacích drah, bylo nutno odložit zahájení až na 13.00 hodin. Podle výsledků, dosažených v treningu předcházej-



lího dne se dalo očekávat, že naše družstvo pravděpodobně zvítězí. Vysokých rychlostí dosahovali rovněž reprezentanti Maďarska a Itálie. Loňský mistr světa Raymond Gibbs se treningu nezúčastnil, takže všichni s napětím očekávali jeho první soutěžní start.

1. kolo závodu

Ve 13.00 hodin byli svoláni vedoucí družstev, objasněny podmínky a zahájeny starty na dvou drahách. Na první dráze odletěl spolehlivě švédský reprezentant Hagberg poměrně nízkou rychlostí 163 km/h. Mezitím na druhé dráze razemenal italský závodník G. Cellini první „nulou“ a ani při dalších pokusech se mu nepodařilo doletět. Jeho model s motorem „Barbini“ dosahoval při tréninkových letech až 200 km/h. Cellini, který loni ve Florencii obsadil třetí místo, byl z celého italského družstva nejlépe připraven a také nejspolehlivější letěl. Jako další je volán na start náš Sladký. Motor mu spolehlivě naskakuje a výsledkem je rychlost 205 km/h.

Na prvním startovišti se nedařilo Michalu Vasilčenkovi (SSSR), který až v opravném letu dosáhl rychlosti 194 km/h. Jeho model

je opatřen motorem MVVS, který mu byl věnován ÚV Svazarmu v r. 1955 ve Vrchlabí. Na modelu, nádrží, palivu a vrtulích je vidět, že se věrně drží zkušenosti našich reprezentantů. Následoval start Maďara Czizmareka, který vlivem špatné sčizeného motoru v prvním kole neodletěl. Rovněž reprezentantům NSR se v prvním kole nedařilo. Další „nuly“ v tomto kole zaznamenali Bulhar Vasilev, Belgičan Deligne, Ital Grandesso, Angličan Wright a další. Loňský mistr světa Gibbs také napoprvé neodletěl. Záhy jsme se dověděli, že jeho motor je zničen a že vzdává toho dne závod. Příčinou roztržení Gibbsova motoru pro nedostatek místa nepopisujeme. Vrátime se k tomu – požádali jsme o rozbor odborníky z MVVS Brno.

Ještě v prvním kole se dostal na přední místo náš Zatočil rychlostí 202 km/h a Pastýřik rychlostí 194 km/h. Maďar Krizsma Gyula, jenž byl pro špatné držení ruky v pylonu první pokus anukován, dosáhl při opravě rychlosti 205 km/h. Ital Amato Prati odlétal v prvním kole rychlostí 192 km/h a jako „proxy“ letěl s modelem Berselliho rychlostí 189 km/h. Konečně Václav Šmejkal, jehož model po bezvadném startu dosáhl rychlosti 204 km/h dotvrdil, že naši reprezentanti byli vesměs dobře připraveni.



2. kolo závodu

Do druhého kola nastoupili kromě Gibbse všichni závodníci. V tomto kole s výjimkou Václava Šmejkal, který dosáhl stejné rychlosti jako při prvním startu, zvýšili všichni naši reprezentanti rychlost, takže pětá tři místa jsou bezpečně v našich rukou. Také výkony italských závodníků se zlepšily, ale nemohly nás ohrozit.

Nejvyšší rychlost svých modelů zde zaznamenali Italové Amato Prati (198 km/h) a Paolo Berselli (197 km/h) a reprezentant Sovětského svazu Kuzněcov (184 km/h). Také



• „Když jsem k Vám přišel, neočekával jsem, že budu tak spokojen“ – řekl mimo jiné v závěrečném projevu gen. ředitel FAI pan Gillman, který počítal sledovat celé mistrovství. Snímek nahore ho zachytil ve chvíli pobytu na stanovisti časoměřičů (v tmavém obleku). – • také při závodu U-modelů musel každý účastník ještě před startem na kontrolu modelu. Na levém krajním snímku je u kontroly finský závodník Härmäläinen (v čepičce), vzadu tech. komisař Kašný. – • Na druhém snímku bulharský závodník Raitov (vpredu).

anglickému reprezentantu P. Wrightovi se podařilo v tomto kole zaznamenat maximální rychlost, 165 km/h.

Po odlétání druhých startů skončil večer sobotní letový den.

3. finálové kolo závodu

Třetí starty byly zahájeny v neděli 11. srpna v 8.00 hodin ráno. V tomto kole riskovali téměř všichni závodníci, aby dosáhli maximální rychlosti, takže většina měla opravné starty. Mistr sportu Josef Sladký zvýšil na 216 km/h. Tato rychlost je novým národním rekordem a zároveň mu zajistila titul mistra světa 1957. Mistr sportu Miroslav Zatočil dosáhl rychlosti 214 km/h a tím obsadil druhé místo; konečně František Pastýřik rychlostí 208 km/h z druhého kola obsadil třetí místo. Naš Václav Šmejkal,

Při závodu U-modelů si účastníci velmi pochovalovali prostorná depa s odděleným prostorem pro „lanhování“ modelů. Depo tvořil velký stan, samozatvratný pro každé úpiné družstvo. V tomto prostoru jsme pořídili tři dolní snímky. – • Vlevo je jeden ze dvou západo-německých závodníků J. Fröhlich. – • Uprostřed Maďar Czizmarek (bez kůže) a Krizsma. – • Vpravo zhoustí motor Ital Cellini, model mu drží italský „vetroňák“ Possenti.





● Snímek z okamžiku, kdy anglický závodník Gibbs spustil svůj motor a běží k pylonu. Pomocníka mu dává druhý anglický závodník Wright, vlevo vedoucí anglické výpravy E. F. H. Cosh.

jehož model dosáhl nejvyšší rychlosti 204 km/h, byl však odsunut až na páté místo.

Z našich soupeřů zvyklovali ve třetím kole rychlosti ještě Švéd Hagberg na 179 km/h, Ital Grandesso na 204, Maďaři Vitkovits na 200, Crizmarek na 186, Belgičané Stouffs a Deligne na 171 a sovětský reprezentant Gajevski na 173 km/h.



● Nejpopulárnějším ze sovětských reprezentantů na letošním mistrovství byl bezesporu mistr sportu Michal Vasilěnko, u nás již „starý známý“, jak řekl sám po přeletu do Rusy. „Prosim, vůbec na nevaď!“ – zval nás se srdečným úsměvem do kruhu, když jsme si ho chtěli vyfotografovat jakožto nejlepšího sovětského „šichtaře“. – ● Pozoruhodně vyrovnaného výkonu dosáhli oba belgičtí závodníci Deligne a Stouffs (hodnocená rychlost obou je 171 km/h). Pomocníkem P. Deligne byla jako loni jeho skutečně „modelářská“ manželka (oba vleto na snímku). Vpravo je druhý závodník H. Stouffs, který je současně i mistrem Evropy v akrobatickém létání.

Svůj první hodnocený let zaznamenali v tomto kole Švéd Bovin – (169) a Bulhaři Vasiljev (141), Ralkov (135) a Bončev (134 km/h).

Celý závod probíhal ve velmi přátelském prostředí a s uspokojením konstatujeme, že nadolho k žádným přestupkům proti předpisům. Sportovní komise a časoměřiči se zhostili svého úkolu velmi dobře. Důkazem toho je, že nebyl podán jediný protest.

Naše modeláře bude zajímat odlišná praxe od naší dosavadní: každý startující měl během závodu maximálně celkem 12 pokusů o start (včetně oprav). Vzhledem k nedostatku místa se k podrobnému vysvětlení ještě vrátíme.

Technické zajímavosti

Podobně jako při loňském mistrovství, nepoužil ani letos žádný závodník jednodrátového řízení (monoline).

Reprezentanti Švédska byli převážně mladí chlapci, jejichž věk nepřesahoval 19 let. Použili do svých modelů motorů Super Tigre G-20 z roku 1956, OS MAX a upravených K & B Torpedo. Kromě Larse Bovina, který létal na tlakovou nádrž, měli ostatní nádrže ssací. Většinou létali na americké palivo Supersennic 1000. Celé družstvo podalo slušný standardní výkon.

Michala Vasilěnka a Olega Gajevského známe z Vrchlabí. S nimi se nám v reprezentacním družstvu SSSR představili A. F. Kuzněcov a V. P. Natalenko. Oleg Gajevský létal s motorem vlastní konstrukce. Natalenko byl jediný v celém závodě, kdo létal s detonačním motorem. Kuzněcov létal rovněž s motorem vlastní konstrukce. Z výsledků dosažených represen-

tanty Sovětského svazu je vidět, že rychlostní upoutané modely v SSSR nedosahují ještě úrovně volně létajících modelů, ale rychle se zlepšují.

Závodníci z NSR a Belgie, ačkoli létali s dobrými motory (Super Tigre/1956), nezasáhli svými výkony do boje o přední místa. Reprezentanti Velké Británie Peter Wright a Raymond Gibbs nebyli letos tak připraveni jako loni. Gibbsovi se, jak jsme již řekli, roztrhl motor, kdežto oba motory Peter Wrighta nepodaly špičkový výkon.

Reprezentanti Finska a Bulharska svými výkony ukázali, že jsou ještě dosti daleko za světovým standardem v této kategorii.

Maďarští závodníci měli ve svých modelech dva typy motorů, a to nový motor konstrukce Krizsmys Gyuly „ALAG“ a upravené motory Super-Tigre. Výkon Krizsmys – 205 km/h – kterým se probojoval mezi naše reprezentanty, jasně mluví o kvalitách nového maďarského motoru. Vítězství členové maďarského družstva byli dobře připraveni a podali dobré a vyrovnané výkony.

Italové Cellini a Grandesso létali s motory „Barbini“. I jejich modely byly vzorně vypracovány a poměrně spolehlivě létaly. Další dva členové italského družstva – Prati a Berzelli (proxý létal Prati) létali s motory Super-Tigre/1957. Také u nich bylo vidět velké zkušenosti a vyrovnané výkony. Vítězství italské reprezentanti měli téměř stejné modely s tlakové litými spodními díly trupů typu „Speed King“.

Ceskoslovenští reprezentanti v celém závodě dominovali. Lze říci bez nadsázky, že jejich připravenosti, vysoké a vyrovnané výkony vzbudily úctu všech zahraničních soupeřů a jistě také





Pohled na část tribuny, s níž sdílili zahraniční modeláři a hosté letecký den, uspořádaný v Mladé Boleslavi na závěr světového mistrovství. Program leteckého dne, v němž vystoupili nejlepší letečtí sportovci Svazarmu, se líbil jak zahraničním hostům, tak asi 25.000 diváků, kteří byli přítomni i vyhlášení výsledků mistrovství.

od počátku závodu ovlivňovaly morálku konkurentů. Všichni Čechoslováci létali s motorky MVVS 1957, s nádržími typu „krmítko“ a vrtulemi, zhotovenými ve Výzkumném a vývojovém středisku Svazarmu v Brně.

Zvláštního ocenění zaslouží – jak nám sdělil trenér čs. družstva, zasloužilý mistr sportu Z. Husička – dobrá spolupráce členů čs. družstva, složeného ze tří brněnských a jednoho ústeckého modeláře. Dále je třeba vyzvednout obětavost všech zaměstnanců MVVS Brno, kteří věnovali přípravě nových motorků mnoho set nezaplacených přesčasových hodin, o nocích, nedělích a svátcích. V normální pracovní době by nebylo možné zhotovit motorky, které tak značně předsahly výrobky západních firem s desetiletou zkušeností.

Nakonec se ještě podíváme, jakých vrtulí, paliv, motorů, nádrží modelů a podvozků použili závodníci na letošním mistrovství.

Vrtule. – Mimo reprezentanty Bulharska, ČSR, SSSR a Maďarska létali ostatní závodníci s americkými vrtulmi značky Tornado 6x8 a 6x9 (rozměry v palcích). Někteří závodníci tyto vrtule zkracovali až na Ø 140 mm.

Paliva. – S výjimkou Bulharů se vesměs používalo paliva, v němž byl kromě ricinového oleje, methylalkoholu, nitromethanu a nitrobenzolu také nitroethan a triethylglykol. Někteří závodníci použili hotového paliva americké značky Supersonic 1000.

- Člen mezinárodní Jury pan Roussel z Belgie nejen perfektně ovládal sportovní pravidla, ale byl také veselým společníkem (vlevo).
- Kapitáni československého (1), italského (2) a maďarského (3) družstva U-modelů na stupních vítězů.



Motory. – Ve většině modelů jsme viděli italské motory Super-Tigre G-20 s lapovanými písky (motory italských závodníků měly ojínice uložené na válečkových ložiskách). Dále bylo použito italských motorů Barbini (viz LM 4/57), amerických K & B Torpedo 15 a japonských OS MAX 15. Angličan Gibbs létal s motorem, který vyrobil ze seriových dílů a upravil známý anglický odborník Fred Carter. Ojedinelé bylo vidět motory vlastní výroby.

Nádrže. – Naši, bulharští, maďarští a sovětské reprezentanti měli ve svých modelech nádrže typu „krmítko“. Ostatní závodníci létali buď s normálními sacími nádržemi, nebo s gumovými tlakovými nádržemi (váček z plnicího pera). Bylo jasné vidět, že „krmítko“, pokud jde o spolehlivost a stejnoměrnost chodu motoru, vyhovuje nejlépe.

Modely byly většinou z ložiskového mistrovství. Zajímavý byl Gibbsův model bez otvorů pro chladič vzduchu motoru, shodný s modelem v LM 2/57. Někteří závodníci (Čechoslováci, Prati, Berselli a další) měli u svých modelů výfukové potrubí motoru obráceno dovnitř letového kruhu – viz LM 12/56, str. 268.

Podvozky. Českoslovenští reprezentanti startovali ze svých spolehlivých čtyřkolových podvozků. Jinak jsme viděli normální tříkolové podvozky nebo dvoukolové zapichovací (Angličané). Bylo též použito t. zv. „blokovacího“ podvozku (Prati, Fröhlich), který jsme popsali v LM 11/55, str. 257.

ZPRACOVALI: mistr sportu R. Čížek, L. Kačerová, J. Smála, M. Velebný a D. Velebný. Doplnili: E. Brauner a zasloužilý mistr sportu Z. Husička – trenér čs. družstva.

NA SHLEDANOU, PŘÁTELÉ!

... sešli se stali známi, kteří objemem vyjadřovali radost nad shledáním a sešli se i modelři, kteří se nikdy v životě nepotkali a možná vícekrát nepotkají. Ti si podávali ruce se zpytáním pohledem v očích: jaký jsi?

K našemu stolu si přisedl Rudolf LINDNER, vedoucí „větrohrádkého“ družstva z Německé spolkové republiky. Se skromným úsměvem nám začal vysvětlovat to, co nás nejvíce zajímalo – proč on, jeden z nejlepších západoněmeckých modelářů – na Mistrovství světa nestartuje. Dvojnásobný mistr světa kategorie A-2 je povoláním konstruktér a v období příprav na mistrovství měl tolik práce, že mu na modelářství nezbýval čas. Škoda, že jsme jej neviděli létat. Byli jsme všichni na jeho větrón velmi zvědaví. Rudolf Lindnera jsme viděli v rozhovoru s Ing. Drexlerem a Dr. Fürchtem (samozřejmě o meteorologii), slyšeli jsme od něj chvilku na naše větrón Blonk a Dément a potěšilo nás, že jako nadšený plachtař se nezdá dvakrát modelářství a letošní Mistrovství světa uznává za nejlepší mezinárodní soutěž, které se kdy zúčastnil...

„Tím poletním zitra do Moskvy“ – upozorňoval nás Vasilje Titulin na letadlo TU-104, které se míhlo nad letištěm ve chvíli, kdy skončila soutěž větrónů, z níž sovětské reprezentanti odcházeli jako vítězové. Ani jsme se mu nedivili, že se už těší domů, i když u nás byl – jak sám říkal – víc než spokojen. Na mezinárodní soutěži startoval po dvaceti letech práce po první, létal dobře a teď se vrátil do Páldie pionýrů v Tulě. Čeká na něj pěkná řádka „odchovanců“ a hlavně manželka, která mu při stavbě větrón obětavě pomáhala. „Dík za to, že jsem spolupracoval, patří z dobré poloviny mé ženě.“ A tak si získal naše sympatie...

Irské modeláře zastupoval mladý 22 letý Patrick Kieran SMITH. Nešel pod irskou vlajkou při slovním zakončení mistrovství sám proto, že je snad jediným dobrým modelářem, ale z důvodů nám nepochopitelných. Všechny výlohy, spojené s cestou do Československa by si museli soutěžící hradit sami. Protože šlo o částku dosti vysokou, vypravil se na cestu přes moře pouze „větrón“ Patrick. Během dne byl u nás jako doma. Čistou angličtinou se vyprávěl na všechno kolem, poulouval se po letištní ploše nejčastěji s tlumočnickem angličtiny Ing. Muirtrusem a za Blánkem se oba rozběhli až na druhou stranu letiště. Odjízdi domů velmi spokojen...

Dvacetiletý jugoslávský student Slobodan BABIĆ byl během soutěže velmi nenápadný a skromný. Stejný zůstal i po gratulacích, které přijal od svých soupeřů po skončení soutěže „A-dvolek“, už jako nový mistr světa. Na tento titul nebyl připraven – počítal, že bude „tak desítný“. Ale měl stejně velkou radost. Vždyť byl po první v Československu, poprvé na mezinárodní soutěži a zvítězil. Možná, že na příštím mistrovství titul mistra světa ztratí, ale nikdy už neztratí přítele, které tu našel...

Sešli se známi i neznámi. Čtyřdenní Mistrovství světa – a modeláři z Jugoslaviie, Švédska, sympatický Patrick z Irsku, vítězové i poražení – všichni se rozjeli do svých domovů s pěknými vzpomínkami. Na shledanou přítele!

Oficiální výsledky Mistrovství světa leteckých modelářů 1957

VĚTRONĚ A-2 - POŘADÍ DRUŽSTEV

1. Sovětský Svaz	2473	vteřin	11. — 12. Rakousko	2012	vteřin
2. Jugoslaviie	2466	"	11. — 12. Kanada	2012	"
3. Československo	2241	"	13. Belgie	1964	"
4. Maďarsko	2229	"	14. Francie	1953	"
5. NSR	2214	"	15. Polsko	1861	"
6. Dánsko	2207	"	16. Finsko	1833	"
7. Švédsko	2131	"	17. Bulharsko	1758	"
8. Itálie	2123	"	18. Holandsko	1721	"
9. Velká Británie	2096	"	19. Austrálie (1 soutěžící)	583	"
10. USA	2078	"	20. Irsko (1 soutěžící)	521	"

VĚTRONĚ A-2 - POŘADÍ JEDNOTLIVCŮ

Pořadí	Jméno	Národnost	Start I. — V.	Celkem vteřin
1.	Babić Slobodan	Jugoslaviie	180 180 180 180	900
2.	Sokolov	SSSR	180 180 180 149	854
3.	Hadžović Mustafa	Jugoslaviie	180 180 180 180	837
4.	Simonov	SSSR	180 180 180 115	835
5.	Zsembery Ferenc	Maďarsko	180 180 180 180	834
6.	Michálek Jiří	ČSR	180 91 180 180	811
7.	Kunz Helmut	NSR	180 180 180 80	800
8.—9.	Hannay John	V. Británie	75 180 180 180	795
8.—9.	Hansen Hans	Dánsko	180 152 103 180	795
10.	Medaglia Egidio	Itálie	180 180 180 94	792
11.	Tilutin	SSSR	171 73 180 180	784
12.	Thomas M. (Bartonček)	Kanada	155 101 180 180	780
13.	Simon Gyula	Maďarsko	180 180 66 155	761
14.	Huge Emile	Belgie	180 180 118 103	748
15.	Christensen E. W.	USA	180 180 66 180	736
16.	Vuletić Miroslav	Jugoslaviie	180 180 92 97	729
17.	Kalén G. K. Sven	Švédsko	61 180 180 173	728
18.	Špolák Vladimír	ČSR	175 88 148 136	727
19.	Knöös Per S.	Švédsko	180 180 70 180	723
20.	Varetto Carlo	Itálie	180 180 153 39	719
21.	Ciesielski Dieter	NSR	180 180 53 123	716
22.	Borge Hansen	Dánsko	180 77 150 128	715
23.	Hájek Hugo	ČSR	109 180 180 180	54 703
24.	Neumann Heine	NSR	180 145 180 73	120 698
25.	Nielsen Hans F.	Dánsko	180 173 104 180	60 697
26.—27.	Gindici Guy	Francie	180 160 48 121	180 689
26.—27.	Czepa Kurt	Rakousko	94 170 133 112	180 689
28.	Headly Mason C.	USA	141 101 180 124	136 682
29.—30.	Wiggins Edwin	V. Británie	180 180 45 140	135 680
29.—30.	Nilsson Nils G.	Švédsko	180 37 180 180	103 680
31.	Van Camp Luis	Belgie	180 130 79 180	107 676
32.	Hach Walter	Rakousko	180 180 127 180	6 673
33.	Bausch Luis	Holandsko	95 77 180 180	139 671
34.	Zenger Ludwig	NSR	122 167 120 75	180 664
35.	Jim Doley (Ritz Gust. G.)	USA	72 48 180 180	180 660
36.	Crawford J. (Pek)	Kanada	180 180 55 63	180 658
37.	Tlapak Leopold	Rakousko	180 154 111 127	78 650
38.	Niemela Seppo-Ilmari	Finsko	41 180 102 141	180 644
39.	Martin Jean Pierre	Francie	180 75 180 158	48 641
40.—41.	Takko Seppo Torski	Finsko	77 107 118 180	154 636
40.—41.	Macejevski Ebnigev	Polsko	180 75 180 21	180 636
42.	Reé Andris	Maďarsko	71 161 89 133	180 634
43.	Horyna Václav	ČSR	111 128 180 148	63 630
44.	Dihm Jan	Polsko	180 128 82 156	80 628
45.	Fontaine Jean	Francie	90 157 113 180	83 623
46.	Burgess Robert A.	V. Británie	87 180 180 86	88 621
47.	Frederiksen Finn	Dánsko	180 25 180 180	52 617
48.	Vlajčev Andrej	Bulharsko	166 180 45 104	121 616
49.	Tyrrell B. L.	V. Británie	180 96 52 106	180 614
50.	Possenti Andrea	Itálie	180 93 148 70	121 612

JAK STARTOVALI. • Vítěz kategorie A-2, jugoslávský reprezentant Babić, při tréninku skromně soudí, že „doutá, že bude mezi prvními deseti“. Na horním snímku ho vidíte při tréninkovém startu, kdy vypouští sám svůj model. • Paní Hannayová (V. Británie), která na prostředním obrázku vypouští model svého manžela, byla nejúspěšnější pomocníkem při soutěži „A-dvojek“. • Na posledním snímku je čerstvý start modelu našeho reprezentanta Hugo Hájka.

Pořadí	Jméno	Národnost	Start I. — V.					Celkem vteřin
51.	Rolf Hagel	Švédsko	87	101	180	132	109	609
52.	Jastremski Jan	Polsko	63	180	126	114	116	599
53.	Mirčev Anton	Bulharsko	113	115	124	106	139	597
54.	Guilloteau Robert	Francie	126	140	180	79	71	596
55.	Vasiljev	SSSR	180	180	77	92	58	587
56.	Howie R. H. (Fejal)	Austrálie	180	180	122	56	45	583
57.	Laframboise (J. Sedivec)	Kanada	41	151	180	88	114	574
58.—59.	Hämäläinen Esko	Finsko	32	180	99	62	180	563
58.—59.	Parucha Norbert	Polsko	180	69	85	102	117	553
60.	Röser Norbert	Maďarsko	36	71	180	180	84	551
61.	Karamitev Petr	Bulharsko	180	43	155	68	99	545
62.	Wilkin Georges	Belgie	81	93	180	68	118	540
63.—65.	Petrovski Predrag	Jugoslaviie	180	26	118	71	130	525
63.—65.	Buiter Anne	Holandsko	180	56	110	57	122	525
63.—65.	Teunissen Arend	Holandsko	107	168	53	74	123	525
66.	Stojanov Milan	Bulharsko	45	119	180	63	116	523
67.	Smith P. K.	Irsko	108	38	180	84	111	521
68.	Schirru Sandro	Itálie	41	59	180	78	103	461
69.	Etherington W. (Procházka)	Kanada	155	92	52	49	86	434
70.	Cornelissen-G.	Holandsko	64	108	73	98	84	427
71.	Thomas Gerald	USA	61	180	37	81	67	426
72.	Macs Jan	Belgie	106	27	48	94	39	314
73.	Schlederer Max	Rakousko	0	69	39	66	89	283

RYCHLOSTNÍ UPOUTANÉ MODEL -

POŘADÍ DRUŽSTEV

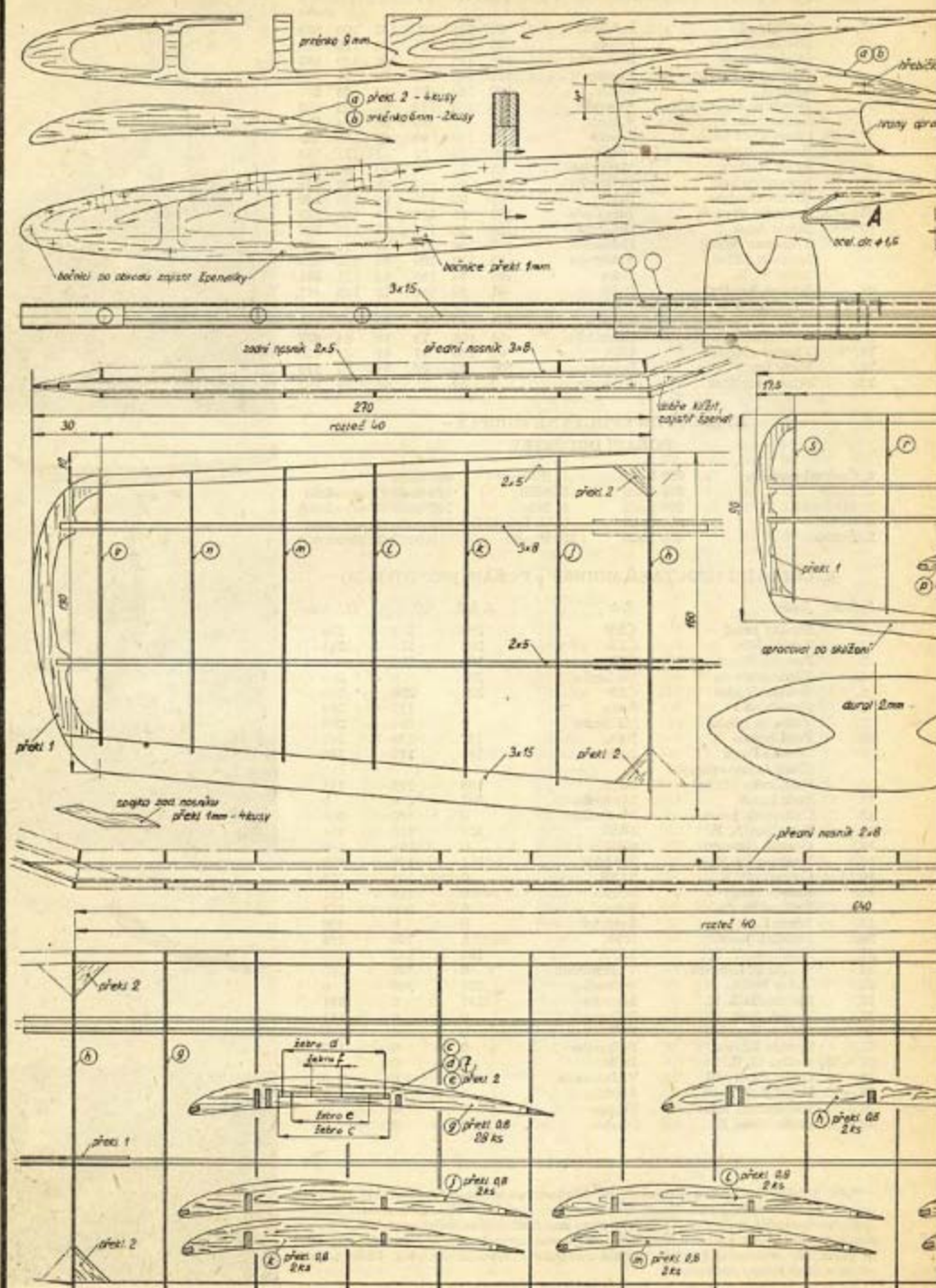
1. Československo	638 bodů	6. Bulharsko	436 bodů
2. Itálie	599 bodů	7. NSR	349 bodů (2 závodníci)
3. Maďarsko	594 bodů	8. Belgie	342 bodů (2 závodníci)
4. SSSR	551 bodů	9. V. Británie	165 bodů (2 závodníci)
5. Švédsko	499 bodů	10. Finsko	0 bodů (2 závodníci)

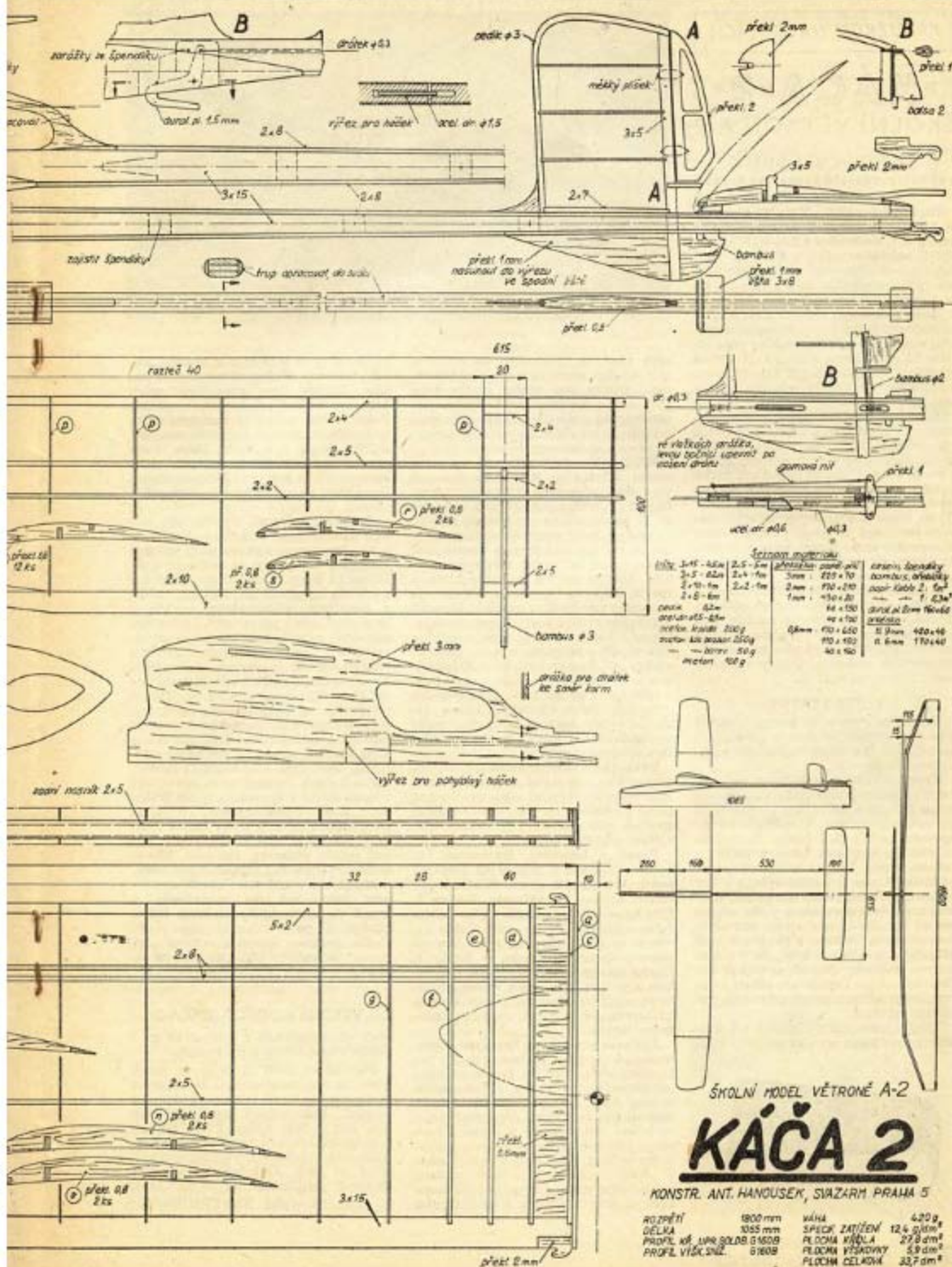
RYCHLOSTNÍ UPOUTANÉ MODEL - POŘADÍ JEDNOTLIVCŮ

Pořadí	Jméno	Stát	I. kolo	II. kolo	III. kolo
1.	Sladký Josef	ČSR	205	211	216
2.	Zatočil Mir.	ČSR	202	211	214
3.	Pastyřik Frant.	ČSR	194	208	0
4.	Krizsma Gyula	Maďarsko	205	0	203
5.	Šmejkal Václav	ČSR	204	204	203
6.	Grandesso	Itálie	0	197	204
7.	Vitkovits Micles	Maďarsko	0	184	200
8.	Prati Amato	Itálie	192	198	197
9.	Berselli Paolo (Prati Amato-proxy)	Itálie	189	197	180
10.	Vasilčenko Michal	SSSR	194	185	191
11.	Beck Rezső	Maďarsko	189	0	0
12.	Caizmarek Jonas	Maďarsko	0	182	186
13.	Kuzněcov A. F.	SSSR	159	184	184
14.	Goriza Helmut	NSR	0	163	180
15.	Hagberg Bo-Mans	Švédsko	163	171	179
16.	Gajevski O. K.	SSSR	0	163	173
17.	Stouffs Henri	Belgie	0	165	171
18.	Deligne Paulin	Belgie	0	160	171
19.	Bovin Lars	Švédsko	0	0	169
20.	Fröhlich Josef	NSR	0	169	169
21.	Natalenko V. P.	SSSR	165	162	156
22.	Wright P. Leonard	V. Británie	0	165	160
23.	Tinev Stojka	Bulharsko	151	160	0
24.	Martinelle B. H.	Švédsko	147	0	151
25.	Vasiljev Ivan	Bulharsko	0	0	141
26.	Raikov Krystjan	Bulharsko	0	0	135
27.	Bončev Ljuben	Bulharsko	0	0	134
28.—32.	Cellini G. B.	Itálie	0	0	0
28.—32.	Gibbs Raymond	V. Británie	0	0	0
28.—32.	Hagel Rolf	Švédsko	0	0	0
28.—32.	Hämäläinen Esko	Finsko	0	0	0
28.—32.	Jääskeläinen K.	Finsko	0	0	0

JAK STARTOVALI. • Větroň E. W. Christensona vypouští G. Ritz (oba USA) - nahofs. • Zdejší italský „gumičkář“ G. Fea startuje model italského reprezentanta Sandro Schirru - uprostřed. • Dr Ing Benedek György zná jistě vřelina natich modelů, zejména jako tvůrce ověřených profilů pro modely na gumu a větrón. Sám létá soutěžně s modely na gumu. Na mistrovství byl jako vedoucí maďarského družstva hat. A-2. Vidíte ho při startu větrón Rösera Norberta.







»KÁČA-2« ŠKOLNÍ VĚTROŇ A-2

ANTONÍN HANOUSEK
vedoucí modelářů Svazarmu Praha 5

Popisovaný model „Káča-2“ kategorie A-2 navazuje stavebně na stejnojmenný model A-1, uveřejněný v LM 9/1956. Modelářů našeho kroužku v Praze 5, kteří splní stupeň odbornosti „A“ a „Káču-1“, stavějí již bez větších obtíží „Káču-2“, jež je konstrukčně celkem shodná. Na popisovanou A-2 je tedy třeba se dívat jako na pokračovací školní model pro splnění vyšších stupňů. S modelem tohoto typu létáme již od podzimu 1955, v létě 1956 se ustálil na popisované formě a dosáhl jame s ním slušných výsledků v krajských juniorských soutěžích.

Model je postavit úplně z domácího materiálu bez nejmenší ztráty na letových vlastnostech. Podstatné dnešní zlepšení v přidělních balsev však umožňuje, aby si i mladší modelář zlepl vzhled obložení pylonu a provedení směrovky tak, že model dostane skutečné soutěžní finiš. Tyčka trupu je z borových listů a při řádném provedení je pevná proti kroucení. Konstrukce snese i ostré pády a lze říci, že model má při „soutěžních“ obrysech „školní“ pevnost.

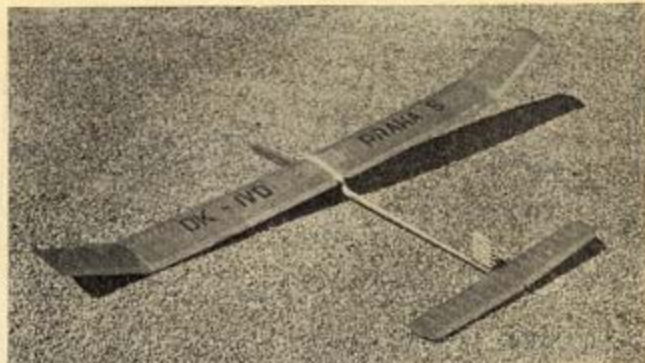
S tímto typem A-2 létali členové našeho kroužku i soutěžně, a to s profily Goldberg. Špalák a B-6356, přičemž modely jsou provedeny přesně podle popisované alternativy „B“ (viz výkres) plus balsev odřezková listy výškovky. Profily výškovky jsou ztenčeny asi o 20 %.

POPIS STAVBY

Vzhledem k tomu, že postup je stejný jako u zveřejněného modelu „Káča-1“, spokojujeme se vcelku jen upozorněním na malé odchylky.

Trup. Bočnice z překližky 1 mm vyřezat a upravit přesně podle šablony, zejména u zadních špiček, kde je opracování po sestavení obtížné. U celé hlavičky po zpevnění zaořídit čisté hrany. Centropilán je rozšířen vložením žebér z měkkého překližky 6 mm. Pylon z letecké vícevrstvé překližky 3 mm je možno vyřezat s lety podélně, při horší kvalitě léta příčně. Bočnice trupu jsou opracovány podle střední osy od tloušťky 15 mm v řezu pod odtokovou hranou křídla až k tloušťce 8 mm, případně 6 mm (jak se kdo „cítí“) v řezu středem směrovky. Proveďte se nejlépe odříznutím dobru lupenkou půlku a doobroušením delším brusným prkénkem, až bočnice spojně.

Trup je nutno kládit důkladně, t. j. dvakrát (po zaschnutí prvního poklizení stýč-



ných ploch) a opracovávat do oválného průřezu až po skutečném zpevnění (48 hodin). Otvory pro plnění záteže vrtat Ø 7 mm a k upnutí použít zkrácených nábojnic do malorážky. Máme-li balsev prkénko 3 mm, obložíme pylon od nábehu k otvoru a opracujeme do profilu.

Křídlo. Nemáte-li přípravek na opracování odtokových listů a neseženete-li v prodejně připravené již lipové odtokové listy 15 x 3, můžete použít i list 2 x 10 nebo 2 x 12 po příslušném prodloužení profilu. Prostor pro jazyk není třeba skříňovat, ponechává se mohutná žebra v dostatečném počtu. Žebro „a“ je bez výřezu pro nosníky, klíží se na bok botového křídla a zpevní špičkami špendlíků. Křídlo sestavujeme v rovině (bez nosníků). Nosníky připravíme zvlášť a kontrolujeme shodnost lomení. Teprve pak ohneme nábežnou listu v páse a vkládáme nosníky společně s žebry „e“. Šablona není nutná. Odtoková listu je ze dvou částí a skládá se na tupe s výkřikem až po zalomení. Pomohou dvě dírký špendlíkem v odtokové listě a přechodné stažení drátkem. Okrajové oblouky z překližky 1 mm sledují v bokových střední čáře okrajového profilu.

Výškovka a dethermalizátor. Prameňem většiny nedostatků je nesprávné uložení výškovky. Pouťací guma musí svírat pevně a výškovka musí při obou polohách spočívat vnitřními žebry na vyšším nebo nižším schůdku podločky.

Potah a lakování. Potahujeme jen úplně vyrovnané a dále se již nebertící konstrukce nosných ploch. Křídlo je potaženo Kablem II, výškovka Kablem I. Přes žebra jazyku u křídla a přes vnitřní žebra výškovky lepíme ještě Kablo II, ovšem ne celou plochou, nýbrž jen po hranách žebér. Směrovka – Kablo I. Plochy lakujeme čtyřlístkem bezbarvým lakem a po zaschnutí každé vrstvy odstraníme zbytky zborcení. Trup dvakrát bezbarvým lakem a pak vhodnou doplňkovou barvou.

Zařízení pro start a kroužení. Alternativa „A“ je pro t. zv. boční táhla, zde pro kroužení vlevo. Podélná poloha se mění navrtáním jiného otvoru a provedením nového háčku. Drát háčku je střední tvrdostí, aby umožňoval úpravy v bočním vychýlení. Směrovka ležce doleva. Alternativa „B“ pro kruhy vpravo je a pohyblivým háčkem, jehož funkce byla popsána u „Káči-1“. Zařízení je nutno sestavit v otevřeném trupu a levou boční trupu kládit až navrch. Prostor v překližkovém

pylonu a výřez v bočnici u zadního křídla táhla umožňují podélnou změnu polohy. Dorazy dvou pracovních poloh háčku se zajišťují vřichnutím špendlíků. Postavte plně pohyb 4 mm pro páku táhla. Vychylujeme-li směrovku více než o 25°, měníme ji v brádu. Táhlo je vedeno záteží ve vložkách trupu, do nichž můžeme vložit krátké trubíčky z papíru. Po sklizení do zaschnutí několikrát táhlo uvolníte.

Zalétání, seřízení. Vyvažit, aby poloha těžiště byla asi v 55 % hloubky křídla a kluz upravovat změnou úhlu seřízení výškovky. Teprve pak je možno jít s těžištěm až k asi 65 mm hloubky křídla, s příslušným zmenšením seřízení, ovšem s úmyslným přetahováním modelu a zkoušením, zda a jak vyrovná. Při bočním tahu má vnitřní polovina křídla maximálně o 1° větší úhel nábehu. „Ucho“ vnitřního křídla je zborcené („negativ“) asi 1/2° a vnější až 2°. Větší „negativ“ na vnějším křídle zatáčky, díky pozdějšímu odtržení proudnic, způsobuje po přetažení při startu nebo v termice skluz do správné zatáčky. „Utíká-li“ model při startu dovnitř zatáčky, zmenšíme vychýlení směrovky, vychýlíme více háček či naopak.

Pro začátek doporučujeme symetrické seřízení křídla a úpravu na mírné kruhy. To platí zvlášť pro alternativu „B“, u níž po přechodu na užší kruhy čelíme „utíkáni“ modelu při startu kontrovním nulové polohy směrovky. Pro toho, kdo se seznámil s popisem Lindnerova seřizování, uveřejněného v LM 6/1957, ještě upozornění. Model létá jako „vyhladovělý“ a krouží do strany křídla s větším úhlem nábehu, ale po přetažení sklouzne v důsledku dvojitého lomení a zvětšení „negativu“ na vnějším křídle do správné zatáčky.

VÝKRES MODELU „KÁČA-2“

bude pravděpodobně k dostání asi za 3 měsíce v modelářských prodejnách.

Modelářům, kteří chtějí model stavět dříve, dá redakce zhotovit a zaile počtu planografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Planografická kopie stojí 3,50 Kčs včetně poštovního. Platte předem počt. poukázku na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Vyřízení trvá nejméně 14 dnů. Objednávky výkresů „Káča-2“ přijímáme do 30. září 1957.

Později došlo NEVYŘÍDÍME!



PRÁCE MLADÝCH LETECKÝCH MODELÁŘŮ v novém školním roce

Zdeněk Kolous, pracovník Pionýrského oddělení ÚV ČSM

V červnu letošního roku uspořádal, jak známo, Ústřední výbor ČSM spolu s Ústředním výborem Svazarmu celostátní přehlídku mladých leteckých modelářů. Možnost zúčastnit se této celostátní přehlídky se setkala u dětí s velkým zájmem, jak o tom svědčí průběh okresních a krajských přehlídek. Když vezmeme v úvahu, že tato soutěž byla první svého druhu a již měla u dětí takovou odezvu, je nesporné, že ještě další rozvojem možnosti rozvoje jsou před námi.

Mnohé zájmové kroužky i jednotlivci neměli však možnost se soutěží zúčastnit a již z těchto důvodů, že nestačili stavbu modelů dokončit, nebo že se včas nedozvěděli o konání přehlídky. V novém školním roce musíme počítat s dalším rozvojem mladých leteckých modelářů. Výsledky, jichž bylo dosaženo v minulém roce, nebyly náhodné.

Ve školním roce 1957-58 celostátní přehlídka mladých leteckých modelářů nebude. Těžiště práce bude především v okresech a krajích. To znamená nově vytvořit letecké modelářské kroužky a zveřejňovat práci kroužků již pracujících. Na zakončení celoroční práce se mohou v okresech a krajích konat přehlídky mladých leteckých modelářů. Z přehlídek v minulém školním roce jsme načerpali dostatek zkušeností, aby další přehlídky byly svou přípravou i průběhem pro děti ještě zajímavější. Jejich obsahem mimo soutěže leteckých modelů mohou být besedy dětí o zajímavostech v letectví, družba dětí a vojáků a členy Svazarmu, výstavy o práci leteckých modelářů a pod. Každá přehlídka mladých leteckých modelářů by se měla stát okrasou nebo krajskou dětskou slavností, jichž bychom využili k další propagaci leteckého modelářství mezi dětmi.

Již nyní jsou připravovány podmínky pro práci mladých leteckých modelářů. Tak na příklad soudruzi z krajského výboru ČSM a krajského výboru Svazarmu v Ostravě, kde mladí letci modeláři do-

sáhli značných úspěchů, připravují již novou soutěž. Je to jistě správné. Letečtí modeláři potřebují pro úspěšnou práci dostatek klidu a času dopředu. A v tom jim může značně pomoci právě to, jestliže včas budou vědět, jaké podmínky jsou pro soutěž určeny. Podmínky, které byly stanoveny pro soutěž v minulém školním roce, vyhovují. Bude nutno je pouze přizpůsobit místním podmínkám jednotlivých okresů a krajů.

To všechno však ještě nestačí. Je nyní třeba, aby orgány ČSM a Svazarmu vypracovaly na základě loňských zkušeností plán zajištění práce leteckých modelářů. V něm půjde především o způsob zajištění dostatečného množství materiálu a hlavně počtu vedoucích zájmových kroužků, kteří jsou předpokladem úspěšné činnosti dětí. Tento plán je nutno vypracovat co nejdříve, aby dětem zůstalo na práci co nejvíce času. Děti budou v kroužku stavět nejen modely letadel, ale musí mít i dostatek času získat potřebné znalosti teoretické. Pro děti nesmí být problémem odtahovat model, tak jak tomu bylo v mnohých případech na okresních a krajských přehlídkách mladých leteckých modelářů v minulém školním roce.

V dubnu roku 1959 oslaví Pionýrský organizace ČSM desetileté výročí svého trvání. Jistě i mladí letci modeláři přispějí svou prací k důstojné oslavě tohoto významného výročí. Jejich nejlepší modely budou vystaveny v roce 1959 na celostátní přehlídce mladých techniků, která bude otevřena u příležitosti oslav 10. výročí založení Pionýrské organizace ČSM.

Všechny nejlepší podmínky pro práci mladých leteckých modelářů máme k dispozici. Ta nejdůležitější je živý zájem dětí. Záleží teď jen na pracovnících Československého svazu mládeže a Svazarmu, jak jich využijí. Zkušenosti ukazují, že spolupráce ČSM a Svazarmu přinesla vždy cenné výsledky. Jistě je přinese i v novém školním roce práce mladých leteckých modelářů.

Z polské ČMS 1957

Náš polský dopisovatel F. Pawłowicz nám poslal fotografie vítězů z letošní polské celostátní soutěže, uspořádané ve dnech 28.—30. června na letišti Strzyżewice u Łelna.

Soutěž větroňů A-2 se léta od 15 do 21 hodin za větru 2—4 m/s a při teplotě 24 °C. Z celkem 34 soutěžících zvítězil 33letý W. Jakubowski ze Zakopaného lety 180 + 90 + 134 + 180 + 161 = 745 vteřin. W. Jakubowski i modely je na prvním snímku.



V kategorii modelů na gumu startovaly celkem 16 modelářů. Léta se od 10 do 17 hodin za větru 1—3 m/s a teploty 32 °C. Zvítězil 30letý P. Oglaza z Katowic (druhý snímek) s lety 180 + 180 + 64 + 180 + 170 = 784 vteřin.



Poslední den od 9 do 15 hodin startovaly modely motorové za větru 1—3 m/s a teploty 35 °C. Z 25 soutěžících byl první 25letý Ing. W. Schier z Varšavy s výkony 133 + 180 + 180 + 137 + 180 = 810 vteřin.

Mimo soutěž se konala klasifikační letání pro Evropské kritérium u Moiková, v němž byl první W. Bradzanowicz z Lodže (třetí snímek) s celk. časem 857 vteřin.



VYJDE MODELÁŘSKÝ CENÍK

Ústřední sklad modelářských potřeb v Praze oznamuje, že má od ministerstva chemického průmyslu příslibem přídel NITROMETHANU CH_3NO_2 . Kdo z modelářů má zájem a příležitost vyvezdout si nitromethan v našem pražském skladě, nechť se přihlásí korespondencí na dle uvedenou adresu skladu.

Až získá obdrženo — pravděpodobně v polštirových lahvičkách — vyzve listem k odběru. Poštou nemůžeme tuto praxi hořlaviny rozesílat!

Dále oznamujeme, že v nejbližší době vyjde 20stránkový ceník, v němž je uveden všechny materiál pro letecké, lodní a automobilové modeláře, který je t. č. v prodeji.

Mimo stavební potřeby, jako listy, balsa, potahové papíry, dráty, plechy, kolečka, lepidla, laky, vrutle, překlíčky atd., obsahuje ceník seznam všech u nás vyráběných

motorů s technickým popisem, nářadí a jiné. Dále je v ceníku cca 40 stavebních plánů od školních a výkonových letadel modelářů až po modely lodí a automobilů.

Nakonec je připojen i seznam u nás vydané odborné literatury, takže modeláři najdou v ceníku opravdu všechno, co potřebují ke své práci. Ceník bude dobrou pomůckou zejména učitelům a instruktorům technických kroužků, neboť u školních modelů, které potřebují, je připojen seznam potřebného materiálu. V ceníku je seznam 48 prodejen v republice, které dodávají modelářský materiál buď přímo, nebo jej zájemcům objednají. Pro modeláře z venkova to usnadní nákup.

Ceník modelářských potřeb bude zasílán za úhradu režijních výloh. Napište si o něj na adresu:

Ústřední sklad modelářského materiálu, Čapajevovo nám. 10, PRAHA 12.

● Sportovní komise Ústředního aeroklubu SSSR schválila nový všesvazový rychlostní rekord upoutaného modelu s motorkem o obsahu 2,5 cm. Rekord vytvořil N. Děmjaněnko rychlostí 197,802 km/h, čímž překonal starý rekord o 14,127 km/h.

● Na tradiční soutěži vodních létajících modelů v Monacu dosáhl letos promíhového úspěchu italský modelář. V kategorii motorových modelů zvítězil Ital Piazzioli s 546 body. Druhým získal Morschech (NSR) s 338 body a třetí Biga (Francie) s 312 body. V kategorii modelů s gumovým pohonem zvítězil Foa (Itálie) s 500 body před svým krajanem Saderinem (477 b.) a Davinim (427 b.).

● Anglický modelář W. Reed zmonoval šest motorků o obsahu 1,5 cm do hvězdy, která pohání jednu třílitrovou vrtuli. Došlo-li k praktickému použití tohoto zajímavého „agregátu“, který svým vzhledem připomíná hvězdicový motor (až na sudý počet vrtul), není zatím známo.

● V Ontariu (Kanada) se stalo netěšit při létání s upoutanými modely. Modelář Roydon Connor zachytil řidičnu dráty o vedení vysokého napětí (4800 V) a byl na místě smrtelně zraněn. Tato tragická událost nechtěje poukazem i pro naše modeláře.

● V Bavorsku (NSR) byla uspořádána soutěž svaňových větrníků za účasti 76 modelářů. Startovaly modely A-1, A-2 a samokřídla. Ačkoli se letalo na nízkém svahu s převýšením jen asi 30 až 40 metrů při rychlosti větru 1–2 m/s, bylo dosaženo velmi dobrých výsledků, neboť většina modelů byla opatřena automatickým řízením (v kat. A-2 80 % modelů).

● (eb) V italských soutěžích celostátního významu, sloužících současně pro výběr reprezentačních družstev, vede si v kategorii A-2 letos nejlépe AGO TORINO, které na soutěži v Miláně pod vedením známého modeláře Carlo Varetta dosáhlo 2627 bodů. Na soutěži v Bologni dosáhli v kategorii rychlostních modelů do 2,5 cm nejlepších výsledků Prati - 200 km/h, Berselli - 196,721 km/h, Cappel - 194,595 km/h a Cellini - 193,548 km/h. (Prati a Berselli se zúčastnili letošního mistrovství světa v GSR - pozn. redakce.)

● (eb) V záp. Německu se modeláři setkávají stále více s nepochopením příslušných veřejných orgánů. Tak na příklad byly radiové řízené modely v poslední chvíli vyřazeny z německé národní soutěže volných modelů a přeloženy do vzdáleného Augsburgu. Je otázkou, kolik modelů této jinak velmi bohatě zastoupené kategorie se bude moci na vlastní útráty soutěže zúčastnit. Poslední pohroma stihla modeláře náhlým rozhodnutím úřadů, které nepovolily konání Mistrovství Německa v upoutaných modelech, které mělo být v městě Bochumu. Redaktor modelářského časopisu Der Flugmodellbau se jistě právem táže ve svém úvodníku: „Kam je kormidlován letecko-modelářský sport v záp. Německu?“

● Na modelářské soutěži v Grenchen (Švýcarsko) dosáhl model větrné, startující se váhy 50 m, vzdálenosti 54 km od místa startu. Tento výkon je novým švýcarským národním rekordem.

Politicko - výchovná práce mezi modeláři

Do popředí naší činnosti stále více vstupuje potřeba zvýšení a zkvalitnění politicko-výchovné práce, zejména mezi mládeží. Otázkou systematické kvality politické výchovy se v červnu t. r. opět zabývalo zasedání ústředního výboru Komunistické strany Československa, které vytyčilo zásadní linii pro její uplatňování. Ústřední výbor Svazarmu, který resoluci OV KSČ o výchovné práci rozpracoval, ukázal jak je třeba v naší organizaci postupovat.

Nutnost zkvalitnění a zvýšení politicko-výchovné práce vyplývá ze zvýšené potřeby znát a umět řešit problémy výstavby socialismu, umět si vysvětlit současně mezinárodní dění a ihned prohlédnout živost nepřátelské propagandy.

Mezi členy leteckomodelářských útvarů je mnoho mladých lidí. Velká část z nich nemá, pro svoje mládí, jasný názor na význam a problémy socialistické výstavby. Rovněž o zručnosti kapitalismu mají naši mladí členové mnohdy mlhavé představy z pouhého případného doslechu, neboť se často narodili až po roce 1945. Setkáváme se proto mezi částí mládeže s myšlenkami, názory a výroky, které ukazují na nesprávné a nesystematické vedení rodičů i vychovatelů v duchu socialismu.

Je velkým a odpovědným úkolem leteckomodelářských instruktorů a trenérů, aby seznamovali mládež s jejím posláním v aktivním budování socialismu, vedli ji k dalšímu sebezvzdělání a osvětlovali problémy minulosti i současnosti.

Mladým lidem je třeba především vysvětlit, co znamená budovat socialismus společností a jaký význam pro její výstavbu mají různá důležitá odvětví, na příklad hornictví a zemědělství. Zrovna tak je nutné, aby mládež pochopila důležitost dalšího zvyšování produktivity práce cestou dalšího rozvoje techniky, mechanizací, chemií, ve zlepšování a dodržování technologických postupů a zamezováním absence a fluktuace, v zemědělství pak především cestou kolektivizace a dodržováním agrotechnických lhůt.

Při výchově mladých lidí je rovněž třeba ukázat, že všechno co jim společnost dává, je výsledkem usilovných bojů a těžké práce všech pracujících a že není možné tyto plody práce brát jako samozřejmou povinnost společnosti vůči jednotlivci. Mladé lidi je třeba přivést k tomu, aby se zamysleli, jak sami pomáhají k růstu národního důchodu svou prací v továrnách, závoděch, družstvech a státních statcích, jak se ve

škole připravují ke své práci ve společnosti. Vždyť budování lepší společnosti závisí zejména na jejich uctívání a obětavé práci.

Politicko-výchovná práce je krásná, ale není lehká. Proto se jí také ještě dost malých leteckomodelářských instruktorů a trenérů vyhýbá a zaměřuje se pouze na odbornou část leteckého modelářství. Domnívají se mylně, že politicko-výchovná práce je záležitost pouze agitátorů nebo jiných funkcionářů. To není správné, neboť agitátor zejména v leteckomodelářských kroužcích jsou mladí chlapi, kteří sami nemají mnoho znalostí a zkušeností. Naproti tomu instruktoři a trenéři jsou v naprosté většině zkušení a vyspělí občané, kteří řadu problémů mohou okamžitě vysvětlit a objasnit. Mimo to mají u svých členů mimořádnou důvěru a tak je jejich slovům rovněž kladen patřičný význam.

Složení členů leteckomodelářských kroužků je velmi různorodé. Jsou mezi nimi děti dělníků, rolníků i příslušníků inteligence. Proto také formy politicko-výchovné práce mají být různé a hlavně mládeži přístupné.

Nejvhodnější formou výchovné práce jsou besedy instruktorů a trenérů s členy, politické informace pomocí tisku, exkurze na výstavy, diskuse ke knihám, společné návštěvy přednášek, veřejných schůzí svolávaných stranickými orgány, národními výbory a samozřejmě i orgány Svazarmu.

Především besedy jsou mezi mladými lidmi populární, neboť v úzkém kolektivu se nestydí diskutovat a ověřovat si své názory. K tomu je třeba přihlížet a podle toho postupovat.

V našem organizačním a veřejném životě je mnoho příkladů, na kterých můžeme ukazovat přednosti socialistické společnosti a členy tak současně vychovávat, ať již jde o úspěchy svazarmovců, kterých bylo dosaženo díky pomoci strany a vlády nebo úspěchy náleho hospodářství a pod. Naši modeláři musí vidět, že pouze lidové demokratické společenské řád umožnil, aby mohli žít lépe a spokojeněji než jejich rodiče dříve, že je však nutné, aby i oni ještě více a lépe pomáhali budovat socialismus.

Zlepšení výchovné práce mezi modeláři se projeví i v dalším upevnění kolektivu, v zapojení dalších mladých lidí do našich řad. Je proto třeba, aby instruktoři a trenéři leteckého modelářství, jakož i ostatní funkcionáři se tomuto poslání věnovali s velkou pozorností.

Miloslav ŠANDA

z Mladé Boleslavi

5

V letošním roce, dne 17. listopadu, oslavíme páté výročí založení naší organizace, Svazu pro spolupráci s armádou. Pro nás letecké modeláře, kteří ve Svazarmu pracujeme od začátku, není toto výročí jen slavnostním jubileem, ale také dobrou příležitostí k hodnocení práce. Víme, že modelářství ve všech krajích není zdaleka na stejné úrovni. Bylo by proto třeba, aby sdělili své organizační zkušenosti pracovníci z dobrých i neustávajících krajů, podobně jako to tentokrát činí soudruzi z Karlových Var.

Chceme-li hovořit o řízení letecko-modelářské činnosti v Karlovském kraji s důmyslem pomocí dalším rozvoji, je třeba se vrátit zpět do roku 1955. Tehdy nebylo obsazeno po dobu 6 měsíců místo krajského instruktora a modelářská činnost v kraji rychle upadala.

Za této situace bylo nutno nejen zavést jednotnou formu výcviku, ale i rychle získat kádr pracovníků, kteří by důsledně tuto formu uskutečňovali a rozšiřovali. Tak byla po delší době opět ustavena krajská letecko-modelářská sekce, složená z okresních modelářských instruktorů.

Takto složená krajská sekce pracovala pouze rok. Během té doby se objevovaly vážné nedostatky, které vznikaly přímou v sekci a čtem se rozrostly. Uvedme příklady, charakteristické pro práci sekce.

Na počátku pololetního zasedání krajské sekce v r. 1956 bylo zhodnocení ukončeného výcvikového roku 1955-56. Krajský instruktor předložil sekci splnění plánu výcviku v jednotlivých okresech i v celém kraji. Vzhledem k velmi nízkému splnění směrných čísel (kraj 44 %) žádal přítomné okresní modelářské instruktorů, aby sami kriticky zhodnotili příčiny tohoto stavu. Diskuse se však týkala pouze možného, jenom ne kritiky těch okresních instruktorů, kteří pracovali nezpovědně. Byla tu vidět snaha pamatovat na „zadní vrátka“, neboť ani ty instruktorů – členy krajské sekce – kteří splnili plán výcviku na 80-100 %, „nepočítalo“ umístění Karlovského kraje mezi posledními v ČR.

Okresní a krajské letové dny nebyly zásadně pořádané, přestože okresní instruktor – členové krajské sekce – byli k jejich pořádání mnohokrát vyzýváni a s jejich potřebou souhlasili. Výsledkem byla živelnost a nedostatečná příprava na soutěže. Systém vysílání modelářů na veřejné soutěže byl takový, že okresní instruktorů na vyzvání vybírali nejlepší modeláře a posílali je na soutěže. A že vybírali opravdu „nejlepší“, dovozuje 30 až 50% účast přihlášených modelářů, neledě na dosavadně podprůměrné výkony.

Bylo by možné uvést ještě další podobné případy, které tehdejší krajská sekce složená z okresních instruktorů nedovedla vyřešit. Vzhledem k jejímu jiným závažným nedostatkům byla sekce po roce rozpuštěna.

Na návrh krajského letecko-modelářského instruktora byla zvolena nová sekce, složená výhradně z modelářů-sportovců, a to vždy tak, aby dva okresy měly v sekci jednoho zástupce.

Ukolem nové zvolené členů krajské sekce je pravidelná návštěva aktivních modelářských instruktorů v okresech, kontrola okresních letových dnů a pomoc celkovému rozšiřování leteckého modelářství v okresech. Mají takto udržovat potřebný stálý styk mezi krajskou sekci a okresy. Bohužel bylo na tomto úseku zatím vykonáno málo. Příčina je v tom, že okresní instruktorů mají o pomoc členů krajské sekce velmi malý zájem.

Před volbou členů nynější krajské sekce, která úspěšně pracuje již 8 měsíců, bylo přihlíženo k tomu, aby každý z nich mohl také zastávat funkci vedoucího některé kategorie. Zvláště dobrý výběr se podařil pro kategorie A a C. Soudruzi Jiří Příkryl a Lumír Motl nejen v krajské sekci oběť práci, ale dosáhli i velmi dobrých výsledků v kategoriích, které vedou.

Vysílání krajských družstev na veřejné soutěže a závody se nyní stalo záležitostí všech modelářů-sportovců krajského aeroklubu. Pravidelně kontrolní letové dny umožňují po celý rok sledovat výkonnost sportovců, z nichž jen ti nejlepší mohou reprezentovat kraj a bezplatně se zúčastnit soutěží v celé republice. Vyskytují se ovšem mezi modeláři hlasy, že na soutěže jít stále titíž modeláři. K tomu je třeba říci, že možnost krajské reprezentace je dána všem sportovcům stejně, a že na podkladě záznamu výkonů z kontrolních letových dnů je jediné takový výběr reprezentačního družstva správný. Někteří členští snad namítnou, že sice karlovské modeláře zná, ale že dosud na žádné soutěži nepodal nějaké zvláštní výkony. Nemůžeme-li krajský aeroklub v K. Varech vysílat na soutěže a závody skutečně výkonné modeláře, děje se tak proto, že je dosud nemá.

Je třeba poukázat i na zájem pracovníků OV a KV Svazarmu o letecké modelářství vůbec. Je bohužel velmi malý. Modeláři našeho KA Svazarmu mají úzký kontakt prostřednictvím krajského instruktora s krajským výborem Svazarmu a na práci v krajském aeroklubu si nemohou stěžovat. Hůře však vypadá situace v některých okresech kraje. Pracovníci těchto OV často ani nevědí, že výcvik leteckých modelářů je jednou z mnoha odborností ve svazarmovském výcviku. Také asi nevědí, proč se klade tak velký důraz na důsledné provádění tohoto výcviku, který připravuje kádry odborné zdatné mládeže pro další letecký výcvik ve Svazarmu, úzce související s obranou naší vlasti.

Krátkodobé zvýšení zájmu pracovníků OV o modeláře nastává obyčejně po kontrole modelářského instruktora. Je snad všeobecnou smůlovou, že žádný z pracovníků okresních výborů Svazarmu Karlovského kraje nepracuje v modelářském kroužku. Oč větší aktivitu vykazují na příklad kroužků střelecké, motoristické a jiné, ve kterých jsou pracovníci OV (někdy i s předsedou) zapojeni. K této smůle přispívá i okolnost, že hlášení okresních výborů KV Svazarmu o stavu modelářského výcviku „nemusí“ být skutečné, neboť ještě nikdy se za nesplnění plánu výcviku nebo nepravdivé údaje v hlášení nikomu ani vlas na hlavě nezkrvivil.

Pracovníci OV Svazarmu by neměli zapomínat, že letectví modeláři jejich péče zvláště potřebují, neboť tento výcvik soustřeďuje převážně mladé lidi a školní mládež!

Josef URBAN, krajský instruktor

(5) Pracovníci Čs. televize se při mistrovství skutečně významněli. Nejenže plně „fandili“ našim reprezentantům, ale pracovali tak pobohotně, že televizní diváci již večer viděli na svých obrazovkách krátké reportáže ze soutěže nebo závodu, který tenkrát den probíhal.

S „televizory“ – jak se jim říkalo na mistrovství – si nezašli ani redaktoři zahraničního vysílání Čs. rozhlasu, kteří natáčeli po celou dobu mistrovství rozhovory se zahraničními reprezentanty a vysílali pohotovostní výsledky do většiny z 20 zúčastněných států.

(6) V Mladé Boleslavi jsme se přemýšleli, že letectví modeláři nejsou o nic méně populární, než třeba hokejisti. Důkazem toho byli vteletní kluci, žádající soutěžící o podpisy i číselní z hotelu Vánek, kteří neustále chodili za modeláři, aby jim napsali něco do pamětníku. Jeden z nich má dokonce na památku širku podpisu na zděšné, kterou mu, jak jsme vyspotovali, zaslal mnozí jeho kolegové.

(8) Letecký den, uspořádaný na závěr mistrovství, se všem zahraničním divákům velmi líbil. Jedním z nejvíce obdivovaných byl výkon pilota Krysty, který předvedl v Mladé Boleslavi svoji vítěznou sestavu vysoké pilotáže z letošního Lockheed Trophy. Zaslouženou pozornost vzbudil i ing. Hájek s radem řízením „akrobatem“. Model „poslouchal“ na každý pohyb miniaturní řídicí páky a předvedl nad plochou letiště několik obrátů vyšší pilotáže. (O starém modelu jsme již psali v LM 5/57 – pozn. red.).

(9) Jedním z organizátorů přijímaných veřejných zápasů byl na letošním mistrovství rahovský reprezentant Čespa. Zasedl totiž po každé večeři ke klavíru a jak hrál, to byste museli slyšet nebo vidět. Nezastal ovšem sám. Při závažném večírku vyhrávala téměř bez přestávek již celá modelářská kapela. Ukázalo se, že pan Roussel z Belgie, člen mezinárodní jury, dovede nejen podobně vyloučit zpívat startování U-modelů, ale stejně dobře ovládá i jazzový bubín.

(10) Pan Gillman, generální ředitel FAI, který byl přítomen mistrovství, je jedním ze starých leteckých pracovníků. Je leteckým inženýrem a svůj první let absolvoval v r. 1912 na letadle De Havilland. Od té doby pečlivě zaznamenává do knihy letů všechny své lety, až po let z Paříže do Prahy na letošní mistrovství v ČR.

(11) Američan se přemýšlel, že i v Československu dovedeme vyrábět automobily, které jezdí rychle. Přiležitost jim k tomu poskytl mistr sportu Bobek, když je vzal z Prahy ve voze S-440, upraveném pro soutěže.

(12) Stránkový telegram do USA jistě nepřijímá pošta v Mladé Boleslavi každý den. Posílal jej po skončení mistrovství americký reprezentant pan Ritz, když hlásil výsledky organizaci AMA a tisku.

ZA MALÉ KLESANIE MODELU

BENEDEK GYÖRGY

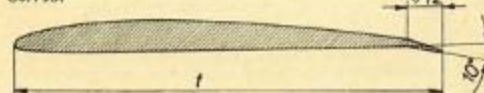
Z maďarčiny
preložil a spracoval Jozef GABRIŠ

2. pokračovanie z LM 7/1957

Pre vodcovnú plochu použil profil s ostro sklonenou odtkovkovou hranou po prvý raz Gustáv Sámán, majster sveta modelov s gumovým pohonom pre rok 1955, na modeli „Hornise“, ktorý postavil r. 1954. Použil 60% CLARK Y, ktorého koniec v $1/12$ hĺbkou zlomil o 10° (obr. 15). Podľa skútok, ktoré Sámán urobil, takýto profil má oveľa väčšiu nosnosť a väčšiu mieru sa podieľa na nosení celej váhy modelu, ako starý, na spodnej strane rovný profil výškovky. Okrem toho aj lepšie tími pozdĺžne výkyvy, čo umožnilo použiť menšiu vodcovnú chvostovú plochu. Profily s väčším zakrivením a tých istých rozmerov, u ktorých sme zlomenie nepoužili. Zaujímavé je, že modelári vysmiali Sámána pre jeho novodobý profil výškovky; dnes je však už v zahraničí dost rozšírený.

Revolučnú prácu na poli vývoja modelárskych profilov, podobne ako profesor F. W. Schmitz, vykonal Rakúšan Erich Jedelsky, ktorý po dobu piatich rokov robil dôsledne a pravidelne skúšky profilov na zistenie všetkých skutočností, ktoré vplývajú na ich vlastnosti. Jeho konečným cieľom bolo vytvorenie takého profilu, ktorý by zaručoval najmenšiu klesajúcu rýchlosť. Výskumy modelárskych profilov boli u výkumných aerodynamických ústavov či už z hmotných, alebo iných príčin všeobecne zanedbávané a za dosiahnuté výsledky na tomto poli, okrem modelárskych hádarek, uvedených v tomto článku, ďakujeme predovšetkým práci Jedelského. Menovaný zverejnil v máji r. 1953 veľmi zaujímavé výsledky, ktoré majú veľký význam v teórii letu modelu. Pre ďalšie výskumy sú veľmi dôležité, preto ich dopodrobna uvádzame. Jedelský vychádzal z nasledovného podkladu: výkon profilu krídla je tým lepší, o čo vyvolí väčší vztlak pri menšom odpore. Vztlak závisí od zakrivenia – čím väčšie bude zakrivenie o to bude väčší vztlak. To však platí len do určitej hranice, pretože čím väčšie je zakrivenie, tým menej môže prúdenie sledovať obrys profilu. Týmto odpor vzrastie a výkon profilu, ktorý sa prejaví kľazivosťou a klesajúcou rýchlosťou, sa zhorší. Základnou aerodynamickou otázkou lietajúceho modelu je teda: ako môžeme zaistiť prúdenie okolo profilu, podľa možnosti bez odtrhnutia, pri najväčšom možnom zakrivení?

Obr. 15.

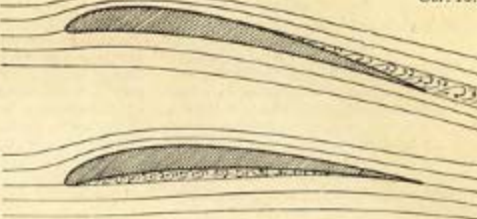


Odpor, okrem indukovaného odporu, vzniká trením a odtrhnutím. Vzťah medzi trením a odtrhnutím sme už podrobne prešli. Zaujímavým výsledkom toho je, že turbulentná medzná vrstva u profilov modelov je všeobecne výhodnejšia, pretože strata, ktorá vznikne väčším odporom trenia, sa nám viacnásobne vynahradí tým, že zmierňuje odtrhnutie, ktoré znamená veľký odpor. Sú dva druhy odtrhnutia, ktoré vplyvajú na výkon profilu: odtrhnutie na hornej – chrbovej časti profilu a vŕnenie, ktoré vznikne na nábežnej hrane a ktoré sa pri menších úhloh nábehu objavuje na začiatku spodného obrysu profilu (obr. 16). Horné odtrhnutie rastie so vzrastajúcim kľadným uhlom nábehu, spodné obrysové odtrhnutie, ktoré sa vykytuje u silne zakrivených, konklých profilov, sa zmešuje od záporných ku kľadným hodnotám uhla nábehu. Podľa toho je najideálnejší ako najviac zakrivený

konklývny profil, u ktorého pri určitom uhle nábehu ešte nenaštane podstatné odtrhnutie ani na hornej ani na spodnej strane. Tento profil sa však v praxi pre modely ešte neďa používať, pretože pri zvyšovaní uhla nábehu nastane odtrhnutie na hornej strane a pri znižovaní na spodnej strane. U modelov musíme brať do úvahy určité pozdĺžne hupanie (spôsobené nárazmi vetra) a preto spomínaným odtrhnutiam sa musíme vyhnúť nie u daného uhla nábehu, ale v určitom rozmedzí uhla nábehu.

Napredovanie v týchto otázkach prinášajú len presné merania. Z meraní, ktoré Jedelský robil v miestnosti a v teréne, si vybral posledný spôsob, pretože modelári nemajú k dispozícii vyhovujúce veľké miestnosti. Ďalej lety v teréne sú dlhšie a rozdiely v klesacej rýchlosti sa ukazujú nie v desiatinách, ale v celých sekundách, čo rozhodne zabezpečuje väčšiu presnosť, ako štart z ruky v miestnosti. Vertikálne prúdenie vzduchu, ktoré skresľuje výkony, môžeme vylúčiť, keď merania robíme zavčas ráno, alebo neskoro večer, počas troch rôznych dní a keď k jednotlivým hodnoteniam slúži za podklad aspoň 20 štartov. Tu už potom „vyskočí“ každé predĺžené klanie aj bo let v klesacom prúde. Tieto hodnoty necháme bez povšimnutia. Lety musíme vykonať vysokým štartom. Do úvahy prichádza let bez zatáčky, u ktorého model dosiahne maximálnu výšku a bez pádu sa vypne z lanka. Najväčšia výška vypnutia je 20 metrov, čo môžeme uskutočniť vzhľadom na výšku osoby, ktorá model štartuje lankom, dlhým asi 18 metrov. Dôležité je ešte aj rovný terén. Touto metódou môžeme odmerať malé rozdiely v klesacej rýchlosti. Tieto výskumné výsledky sa vzťahujú v plnej miere len na modely vetroňov. U voľne lietajúcich modelov s mechanickým motorom treba hodnotiť vytvorenie najvyhovujúcejších profilov z iného hľadiska, s ohľadom na rýchle stúpanie.

Obr. 16.



Meraním sa ukázalo, že musíme rozlišovať dva druhy klesacej rýchlosti, ktoré sme nazvali ideálnou a praktickou. Ideálna klesacia rýchlosť je daná v úplne kľudnom vzduchu, praktická je následkom strat tlmienia pozdĺžneho hupania viac-menej menšia ako ideálna. Pozdĺžne hupanie v modelárstve nemôžeme zamedziť, pretože musíme počítať s nárazmi vetra horizontálneho ako aj vertikálneho smeru. Tieto vŕhodia model z normálnej letovej polohy a tlmenie pozdĺžneho hupania sa deje na úkor výšky. To zväčši ideálnu rýchlosť letu. Samozrejme, v modelárstve sa lípiše uplatni ten profil, ktorý rýchlejšie nadobudne rovnovážnu polohu pri menšej strate výšky, na druhej strane je nepoužiteľný ten profil, ktorý síce v úplne kľudnom vzduchu dáva minimálnu klesajúcu rýchlosť, ale u seba menší náraz vzduchu sa poruší rovnováha a hupanie sa dostane už na zem.

Tu musíme poznamenať, že Jedelský bral pro meraniach do úvahy len také nárazy vetra, ktorých rýchlosť nedosahovala rýchlosť letu modelu. Skúsený modelár totiž hneď prestane lietat, keď rýchlosť vetra dosiahne takú hodnotu, že model už leti „dozadu“.

Profesor Schmitz zmeral päť rôznych profilov v aerodynamickom tuneli, aby zistil ich krajné hodnoty. Z nich je prakticky použiteľný profil N-60 a Gó-417/a. Jedelský tiež vyskúšal tieto profily a výsledky sa zhodovali s meraniami prof. Schmitza. U profilu Gó-417/a sa však vo vetre hneď ukázalo podstatné zhoršenie výkonu, teda praktické klesanie bolo väčšie, ako teoretické.

Aj to môžeme jasne vykázať, že Gó-417/a ešte pri 80 000 R prevyšoval profil N-60, hoci u tohto sa určite vyvine turbulentné prúdenie.

Pri nasledujúcich pokusoch prišli na rad profily MVA-123, MVA-242, a MVA-301. Ukázalo sa, – čo sa dalo aj očakávať – že MVA-242 je ďaleko najhorší, MNV-301 je už podstatne lepší a MVA-123 je bezchybný.

Pri poverovaní profilov Gó-417/a a MVA-123 so zaostrenou odkovkovou hranou u ideálnom klesaní sa Gó-417 ukázal trošku lepším, ale už medzi 40-80 000 R bol profil MVA-123 pozorovateľne lepší.

(Pokračovanie)

● O novém polském motoru „Jaskółka-1“, který vyrábí seriově družstvo WSK Mielec, jsme již čtenáři informovali. Letos se má těchto motorů vyrobit 11 000 kusů. Těmtož závodě vřel již vyrábí seriově i zlepšené motorky „Jaskółka-2“, které mají klikový hřídel uložen ve dvou kulíkových ložiskách a dosahují výkonnosti 0,28 k při 17 000 ot/min. Motorek určený pro výkonné modely váží 146 g.

Výrobci se snaží, aby kvalita motoru „Jaskółka“ odpovídala světovému průměru. Hned z první série vybrali namátkou jeden kus a bez jakýchkoli úprav jej podrobili vytvářecímu zkoušce. Motorek běžel nepřetržitě 86 hodin 30 minut, při průměrné spotřebě 0,8 l paliva na hodinu.

Agilní závod v Mielci připravil též prototyp motoru o obsahu 4,87 cm (vrtání 20 mm, zdvih 15,5 mm). Motorek se žvaččí zdvihem má diskové sídlo a výkonnost 0,35 k při 17 000 ot/min. Klikový hřídel je uložen na kulíkových ložiskách.

● Mezi akrobatickými upoutávkami modely zaujímají čelní místo létající křídla, která vytlačují modely normální koncepce. V minulém roce na mezinárodní soutěži v Bruselu zvítězil Španěl J. G. Fliegerheimer, který startoval se dvěma samokřídly, poháněnými španělskými motorky Byra - 2,5 cm.

Celostátní soutěž Vazduchoplovného saveza Jugoslavie

Ve dnech 25.—28. července 1957 se konalo na plachtařském letišti ve Vrljici celostátní letecko-modelářské mistrovství Vazduchoplovného saveza Jugoslavie. Soutěžela družstva jednotlivých národů FNRJ i jednotlivci. Po všechny soutěžní dny se létalo od 8 do 13 hodin, tedy za výluhu termiky. Počasí soutěžím přálo, vál vítr 3—4 m/s při teplotách 15—20 °C. V klasických kategoriích A, B, C bylo dosaženo výkonů světové úrovně. Uvádíme výsledky prvních tří soutěžících v každé kategorii.

Větroně

1. Fresl Emil (Hrvtatska)	180	177	180	159	180	876
2. Kolić Boris (Srbija)	180	155	180	180	180	875
3. Županski Mir (Srbija)	180	180	180	180	151	871

Motorové modely

1. Knežević St. (Srbija)	107	159	154	180	179	779
2. Knoch Vilim (Hrvtatska)	180	98	180	140	180	778
3. Rudi Radovan (Srbija)	121	180	180	198	180	759

Modely na gumu

1. Popović Koj (Srbija)	145	132	175	180	180	812
2. Zalkovski Jos. (Srbija)	180	143	99	180	180	782
3. Fresl Emil (Hrvtatska)	180	180	128	180	101	769

Rychlostní 2,5 cm

1. Fresl Emil (Hrvtatska)	175,6 km/h
2. Zalkovski Jos. (Srbija)	139,3
3. Razman Stane (Slovenija)	134,8

Nejlepší jednotlivce, mistr pro rok 1957 Emil Fresl (Hrvtatska) 1734 bodů.

Družstva

1. Srbija 7084; 2. Hrvtatska 6640; 3. Slovenija 6294 bodů.

Pro soutěž družstev se v Jugoslávii bodují 3 větroně, 3 motorové modely, 2 modely na gumu a 1 rychlostní „dvapálinka“.

Ret.

PRAVIDLA „MODELÁŘSKÉHO SOUBOJE“ (COMBAT)

Podle propozic „VIII^e Criterium d'Europe Bruxelles“ zpracoval Zdeněk Husička

Otiskujeme nejnovější pravidla této pro nás nové modelářské závodní kategorie, jak jsme sblížili v minulém čísle v referátu o VIII. Evropském kriteriu upoutaných modelů, pořádaném v Bruselu ve dnech 14.—17. června 1957.

1. Soutěž je přístupná členům federace, kteří mají alespoň klasifikační stupeň A v akrobatických modelech. Soutěžící může mít nejvýše jednoho pomocníka.

2. Soutěž je pro jednotlivce, avšak vždy jako vyhlášené mezi dvěma soutěžícími. Je-li počet soutěžících příliš velký, než aby mohli být provedeny všechny vyhlášené lety (podle čísla, který je k dispozici), aby rozhodnutí mělo tento počet snížit a určit soutěžící losováním.

3. Modely musí odpovídat předpisům FAI, obsah více motorů musí být od 0 do 2,5 cm. Na zadní část modelu bude připevněn provázek o délce 1 m, prostředkem papírovým prostředkem o délce 4 m. (Provázky a papírové prostředky dodají pořadatelé).

4. Poměr letového kruhu (délka řídících drátů) je stanoven na 15,92 m, měřeno od osy rukojce k ose modelu.

5. Většinu úprav modelů, které jsou považovány za nezbytné, jako šepky a špendlíky sežnou účastníci.

6. Znamení ke spojitosti motorů je dno pomocí přiláčky. Druhé znamení přiláčky je dno, když druhý model (s předtím odstartovaním) protáhne dva kruhy. Soutěž tímto okamžikem začíná.

7. Soutěž trvá pět minut, měřeno od prvního znamení přiláčky.

8. Start modelu (spojení motoru, vypnutí modelu i jeho odlepení od země) musí být proveden během jedné minuty (od prvního znamení přiláčky). Vzájemně-li soutěžící se svým modelem až po uplynutí jedné minuty, bude penalizován jedním bodem za každou vteřinu zpoždění. Nezájemně-li soutěžící ani během druhé minuty, má právo na druhý pokus a start, avšak bude penalizován 60 body. V případě, že některý soutěžící model přistane během prvních čtyř minut soutěže, bude soutěžící penalizován jedním bodem za každou vteřinu, kterou netrval (do ukončení prvních čtyř minut).

9. Každý soutěžící má právo na dva pokusy o start. Nepodaří-li se mu vzletnout během těchto dvou pokusů, je vyloučen ze soutěže.

10. Výška letu nesmí být nižší než 1,5 m.

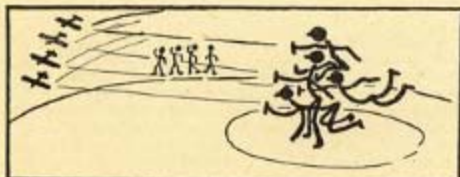
11. Všechny akrobatické manévry (figury) jsou povoleny. V případě zátky nebo přístání modelu během soutěžních pět minut musí soutěžící znovu odstartovat, avšak jen v tom případě, stala-li se nehoda během prvních čtyř minut. Po tomto čase (t. j. stane-li se nehoda až po uplynutí prvních čtyř minut) je soutěž považována za skončenou. Nemůže-li jeden z soutěžících znovu odstartovat, je považován za vyloučeného z klasifikace. Je však možná výměna modelů během soutěže.

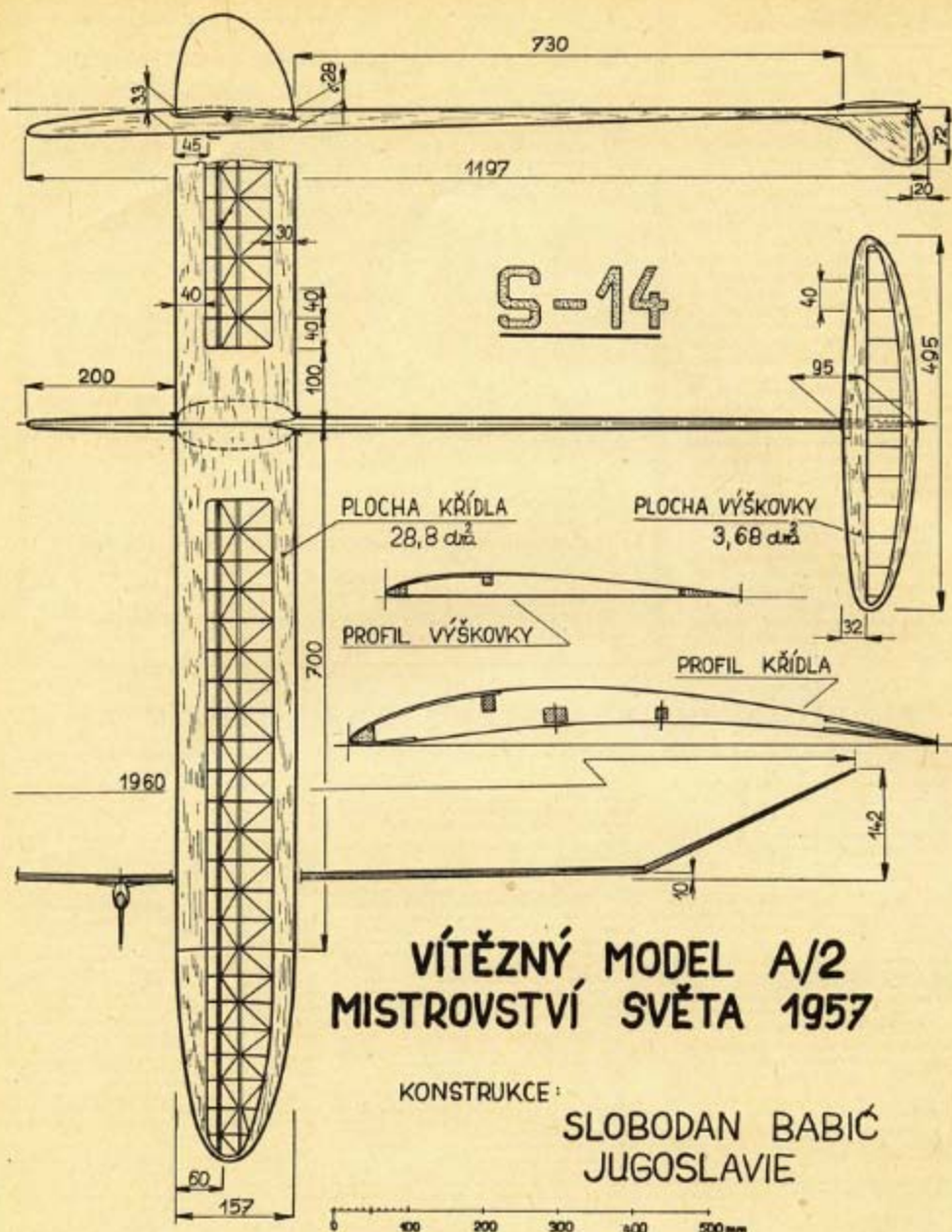
12. V případě chyby zavěšení soutěžícím mají rozhodci právo potrestat vlnit. Jejich sankce mohou být až do vyloučení soutěžících.

13. Na konci soutěže se zničí papírový pásek a zjišť se jeho uříznutí. Vítěznému soutěžícímu se připeří k dobré pevné tečce bodů, kolik centimetrů papírového pásu uřízl svému protivníkovi.

14. Pro první kolo se určí dvojice soutěžících losováním. Je-li počet soutěžících liché, jedna soutěžící bez konkurenta, až mu rozhodci přidělí k soutěžení některého vyřazeného „nepáče“ (t. j. soutěžícího, který již prošel prvním kolem a postupuje do dalšího kola). V druhém kole soutěže vítězného prvního kola zase podle rozlosování. Třetí kolo je finále podle bodových výsledků soutěžících. V případě rovnosti bodů pro určení vítězného do finále přihlíží se k počtu bodů ztracených v druhém kole. Je-li i v tomto případě rovnost bodů, rozhodne se vzájemným soustředěním (rozletávacím) letem. (Podle francouzského originálu je dosti nejasné, kdo postupuje do finále. Pravděpodobně je to myšleno tak, že soutěžící v druhém kole více dvojic než dvě, do finále postupují jen dva vítězného druhého kola a to u, kteří mají nejvíce bodů po dvou kolech na něž se pozem vztahuje předpis o rovnosti bodů.)

Vítězným celou soutěží je vítěz finále. Druhé místo získává druhý ve finále a další soutěžící jsou klasifikováni podle počtu bodů získaných v druhém kole. Soutěžící, kteří byli vyloučeni v prvním kole, nejsou vůbec klasifikováni.

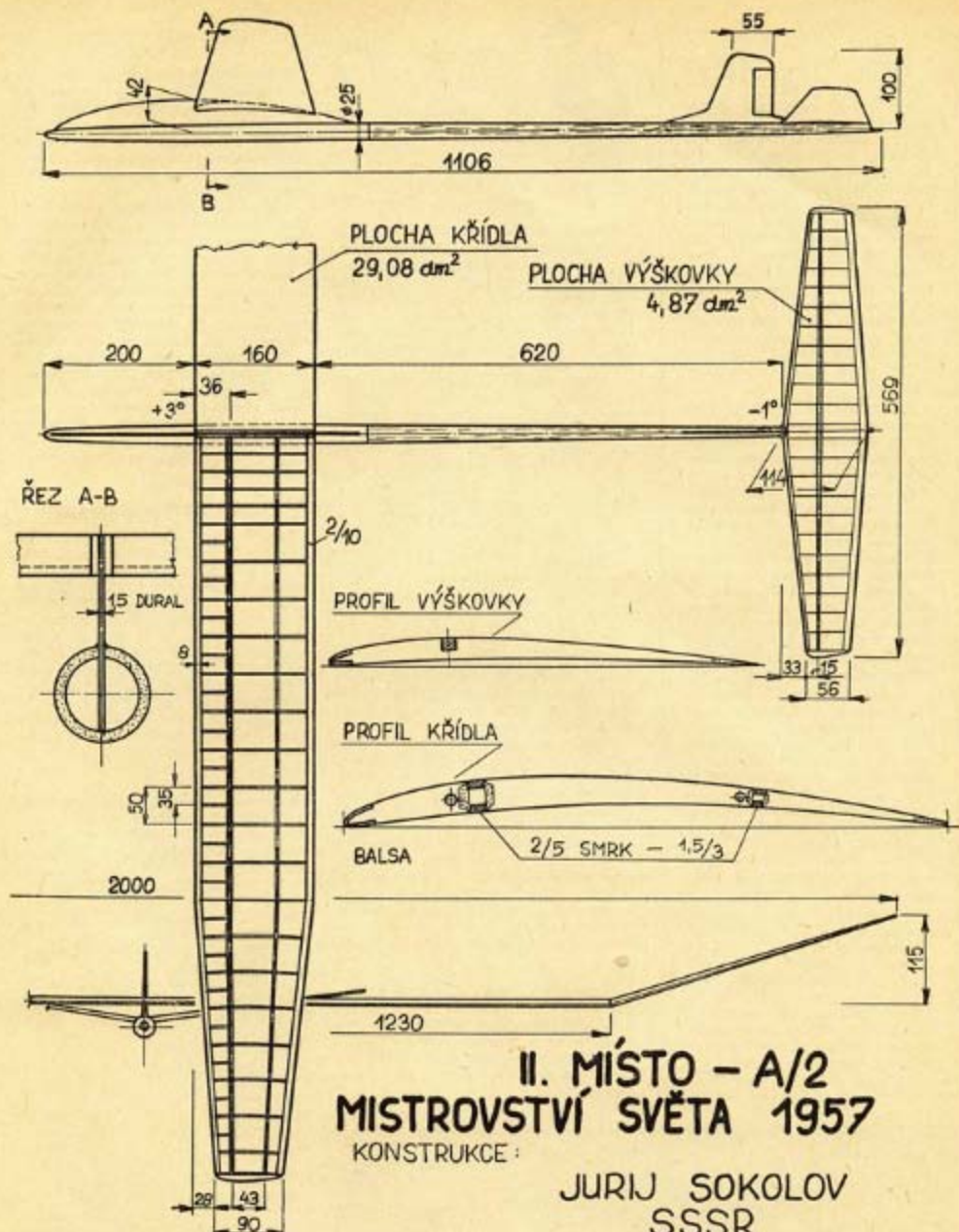




VÍTĚZNÝ MODEL Slobodana Babiče je typické moderní koncepce A-2. Tenký, ale tuhý eliptický trup je v místě uložení křídla rozšířen v sedlo oválného půdorysného tvaru.

Dvoudílné křídlo je vydatně vyztuženo balsovým potahem, diagonálami a třemi podélníky; upevňuje se gumou. Žebra křídla mají balsové stojiny a po obvodě balsové pásky, takže tvoří profily tvaru „I“. Na nose pro-

filu je nalepen běžný nitový turbulátor. Profil křídla je vlastní konstrukce o tloušťce asi 6 %, s maximálním prohnutím horní strany obrysu 9,5 % ve 40 % hloubky a s maximálním vyduťím dolní strany obrysu 4 % v 55 % hloubky profilu. Výškovka eliptického půdorysného tvaru je do třetiny hloubky potažena na vrchní straně balsou. Profil vlastní konstrukce, tloušťky 7 % s maximálním prohnutím horní strany obrysu 7 % v 30 % hloubky profilu.



DRUHÝ NEJLEPŠÍ model letošního světového mistrovství vyřelal sovětský reprezentant Jurij Sokolov nejen líbivě, ale též vysoce účelově.

Tuhý vřetenovitý trup má přední část z měkkého dřeva, zadní z balsy (základem jsou 4 podélníky, na něž je nakládena balsa, průřez trupu kruhový). V předku trupu je zanátyván 1,5 mm duralový plech.

Křídlo je dělené, dvounosníkové, žebra i položebra z 0,8 mm dyhy s pásky z 0,3 mm dyhy po obryse. Oba nosníky sahají až do obrysu profilu a jsou vyztuženy se stran balsaovými stojinami. Půlky křídla jsou spojeny dvěma ocelovými dráty. Profil vlastní konstrukce, tloušťka 5 %, max. prohnutí horní strany obrysu 8,7 % v 40 % hloubky, dolní 4 % v 50 % hloubky. Tloušťka profilu výškovky 5 %.

Z cizího krev neteče?

Mnohý z nás si snad řekne, že toto heslo všech sobců dnes už ztratilo svoji oprávněnost, že jsme už pohoršili těžký koutek dopředu od těch dob, kdy je nějaký prastravec první vyslovil. Je to do jisté míry pravda. Celý život u nás, zvláště vztah většiny lidí k majetku, zejména společnému, se je podstatně změnil. Vímáme si jen, jak dnes reagujeme třeba na zločinné houkání požárních vozů. Ještě před válkou v nás vzbuzovalo myšlenky na vzrušující pohled na hořící objekty; dnes se spíše zaměřujeme při myšlence na zničení hodnoty – vědí až shůry cokoliv, je to dnes součástí našeho společného majetku. A přece...

Některé členové jednají s našim svazarmovským majetkem někdy tak, jako by zůstali věrni tomu nepřehlednému buržoaznímu heslu. Nejen že společný majetek nešetří, ale ještě se diví tomu, jestliže jim to někdo vytýká.

V jednom z minulých čísel Leteckého modeláře ing. Jaromír Schindler, předseda letecko-modelářské sekce ÚV Svazarmu, správně upozornil na skutečnost, že v řadě krajů náklady na výcvik zdaleka neodpovídají výsledkům ve výcviku dosaženým. Mnohde ještě zapomináme, že hospodařme v vlastní kapse a že úspornost musí být jedním ze základních měřítek veškeré naší činnosti.

Soudruh Schindler dále zdůraznil, že při výcviku je třeba dbát zvlášť na skutečnost, že v řadě krajů náklady na materiál pro modeláře jednotlivých výcvikových stupňů. Toto opatření bylo často kritizováno, ovšem nesprávně. Cílem opatření je zabránit plytvání materiálem a tudíž i plytvání národním majetkem. Uvědomte-li, z jakých zdrojů je kupován letecko-modelářský materiál, který dostáváte zdarma, přijďte na to sami.

Být členem naší branné organizace, pracovat v kroužcích nebo klubech Svazarmu, či účastnit se jakéhokoliv činnosti naší organizace, to znamená haštitelů skutečného vlastnictví k tomu, aby se nedivil jen s klápaní na oči na únce vymezeny ústředních zdrojů, ale aby hledal cesty, jak výcvik a celkovou činnost při dodržení kvality co nejvíce zohlednit (u-)

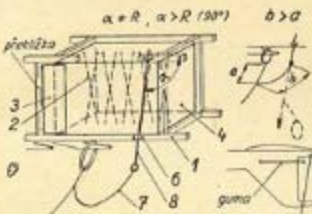


Jak udělám?

VYPOUŠTĚNÍ PADÁČKU Z VĚTRONĚ

Konstrukce je velmi jednoduchá a funkci spolehlivější než při použití doutnaku. Dá se vestavět do většího větrone. Trup musí být dosti objemný, aby se do něho vešla skříň z kartonu, nebo tenké překližky (4). Skříň má na levé straně odklápací překližková dvířka (5), jejichž záves tvoří proužek látky (3). Asi 2 cm od dvířek připevníme vertikálně gumové nitě (2).

Padáček (složen), vložený do skříně tlačí na gumové nitě, takže po zavěšení dvířek jsou prohnuty a sněží se dvířka otevřít. Tímto zabráníme zasunutím ocelového



drátu (8) 0,5 mm (8) do oček (6), která jsou upevněna na podélnicích (1). Drát je reznoucí niti (7) spojen se startovací šňůrou (asi 5 cm pod závěsným očkem).

Jakmile vypadne závěsné oko startovací šňůry, postací nepatrné skubnutí, drát (8) vyklouzne z oček (6), dvířka se tlakem gumy otevrou a složený padáček vypadne.

Toto řešení má oproti doutnaku výhodu v tom, že model při předvádění můžeme zatáhnout až nad hlavu diváků a padáček vypustit. Při použití doutnaku model obyčejně zaletí daleko než padáček vypadne.

Tohoto principu můžeme také použít k vyklápení směrové klapky u větrone (na obr. vpravo dole). Zde ovšem pozor na rozhoupání větrone při prudším trhnutí!

Modeláři z Prahy 5, vedení J. Hanouskem, se zúčastnili spolu s jinými z KA Praha-venkov závěrečného vystoupení na Mistrovství světa v Mladé Boleslavi. Na snímku jsou s „Káčami“ – viz výkres na prostřední dvoustraně!

KURZ INŠTRUKTORŮ V PŘEŠOVĚ

Z iniciativy KV Svazarmu a krajského modelářského instruktora sa po první raz na východnom Slovensku konalo školenie letecko-modelárskych inštruktorov 1. a 2. stupňa v dňoch 8.—20. júla t. r. Školenie bolo poriadané v jednej z najkrajších častí okolia mesta Prešova pod Dúbravou v stano- novom tábore.

V prvých troch dňoch sa preberala iba teória, potom sa začalo v odpodľadnejšej časti a vlnstou stavbou, zatiaľ čo dopodľadna sa pokračovalo ďalej v preberaní teórie. V priebehu školenia bola tiež zahrnutá meteorológia, kde každý účastník mohol sa zoznámiť aspoň s najpotrebnejšími poznatkami. Veľkým prínosom pre účastníkov bol aj kurz pre časomeračov.

Škóky, ktoré sa konali posledný deň, dopadli pekne a dúfame, že z absolventov tohto u nás po prvý raz organizovaného školenia budú schopní a ochotní pracovníci svojich okresných výborov Svazarmu na úseku letecko-modelárskeho výcviku.

Juraj HRINAK, Prešov

NOVOJICKÝ POHÁR 1957

Letoňní ročník této známé modelářské soutěže uspořádal ve dnech 3. a 4. srpna krajský aeroklub Ostrava na plachtařském letišti Hůrka u Nového Jičína. Soutěž byla poměrně slabě obsazená; s výjimkou tří pražských modelářů se jí účastnili pouze soutěžící z Moravy. Modely byly převzaty již v sobotu odpoledne a ještě též den večer, v 18.30 hod. byly zahájeny starty prvního kola za silného větru. Soutěžilo se ve všech volných kategoriích. Po druhém kole byla soutěž přerušena a zbyvajících kola byla odložena v neděli od 6 hodin ráno. Neobvyklý čas pro soutěžení starty byl volen proto, aby byl co možná vyloučen vliv termického proudění.

Pořadatelé se svého úkolu zhostili dobře, ke všeobecné spokojenosti všech účastníků. Vyhlašení výsledků a rozdělení vkusných upomínkových cen bylo v neděli dopoledne.

VÝSLEDKY

Větrone (23 soutěžících):

1. Kulavík (Ostrava)
117 + 167 + 169 + 138 + 180 = 771 vteřin
2. Bečák (Ostrava)
131 + 125 + 150 + 180 + 125 = 711 vteřin
3. Vašek (Ostrava)
180 + 85 + 145 + 160 + 102 = 672 vteřin

Guma (6 soutěžících):

1. Gremlica (Přerov)
51 + 70 + 122 + 180 + 118 = 541 vteřin
2. Bouchalík (Olomouc)
50 + 110 + 109 + 113 + 67 = 449 vteřin
3. Navrátil (Přerov)
75 + 64 + 91 + 105 + 101 = 436 vteřin

Motor (7 soutěžících):

1. Sedláček (Praha)
95 + 120 + 180 + 180 + 180 = 755 vteřin
2. Mašek (Praha)
68 + 130 + 156 + 180 + 180 = 714 vteřin
3. Teuber (Praha)
96 + 82 + 118 + 102 + 180 = 578 vteřin

DVŮR KRÁLOVÉ n. L. HLÁŠÍ

Dne 22. září uspořádáme 9. ročník soutěže větrone A-2 „Memoriál Oldy Macha“. Podmínky obdržíte na OV Svazarmu ve Dvoře Králové n. L.



Komanda Československé reprezentace
 v. 6. mezinárodní soutěži
 - absolventů letectví
 za vynikající práci a úspěchy
 v průběhu soutěže
 přezkoušením jurov
 v postupu absolventů
 soutěže v Burešově
 Prazské H. K.

Družstvo českých modelářů děkuje sportovcům - leteckým mo-
 delářům Československa za vřelý přijetí a dobrou organizaci soutěže.
 Přejeme vám mnoho úspěchů v dalším rozvoji československého
 leteckého modelářství.

RAZARENOV, kapitán družstva



Mistři světa v družstvech kategorie A-2 — Sokolov, Vasiljev, Simonov, Tišutin a vedoucí Raza-
 renov — poslali ještě před návratem do vlasti srdečný pozdrav a přání dalších úspěchů všem
 československým modelářům.