

# Letecký

9

ZÁŘÍ 1958

ROČNÍK IX

CENA 1,30 Kčs



# modelář

měsíčník Svazu pro spolupráci s armádou





# Uplynulo 20 let...

Je pátek, 30. září roku tisícého devítistého třicátého osmého. Osm hodin ráno. Jirka hlítavě dojíždí chléb k bílé kávě:

„Mami, zabal mi dneska dva krajíce. Půjdu ze školy k Frantíkovi dodělat ten model. V neděli jsou závody.“

Matka jen pokrčí rameny. „Já nevím, Jiříku, ale snad bys měl hned ze školy přijít domů, víš jaká je situace. Bojím se, aby nebyla válka. Víš, co nám říkal včera tatínek!“

„Mami, proč by byla válka? Já nechci válku! Přece jsme Hitlerovi nic nedělali.“

Maminka pohladila Jirku po hlavě. „Tomu ještě nerozumíš, chlapče. Jsi na to příliš malý. Ale jednou si na dnešní den vzpome- neš a pochopíš, proč jsem měla takový strach. O dnešku se jednou bude hodně mluvit.“

Jirka nechapavě sledoval matčinu řeč. Takhle vážnou a ustaranou ji ještě nikdy neviděl. Tak rád by jí pomohl. Ale jak? Otec ráno řekl, že domů nepůjde, protože se možná bude něco dít. A Jirka, který dělal že spí, zahlédl, jak maminka dala výstražné prst na ústa a pohnula hlavou k jeho posteli.

Asi to nebylo opravdu nic pro něj.

Ted jen s dravou chutí mládí žvýkal chleba a nechápavě četl palcové titulky v novinách před sebou:

## POLEDNÍ *Halo* 23. let.

### § 1 ústavy ČSR: Lid je jediným zdrojem státní moci

# ROZHODUJÍCÍ HODINY

A pod tím tučné zprávy, začínající všechny stejně:

Z Mnichova, 30. září.

Mezi zprávy velká bílá místa. To Jirka znal. Takhle vždy vypadaly zkonfiskované zprávy v komunistickém tisku. „Tady byla pravda“ říkával otec a rozložebně potákal prstem na bílé plochy v novinách.

Jirka se znovu začíná do zprávy – chce pochopit, proč maminka stálé pláče.

Zpráva je pro něj nepochopitelná:

Mnichov, 30. září. – Porady, které představitelé vlády Německa, Itálie, Francie a Anglie zahájili ve čtvrtek v poledne, skončily pozdě večer. Účinně uznesení, která byla shromážděna v těchto dokumentech, byla okamžitě předána československé vládě. Dohoda mezi Německem, spojeným královstvím Velké Británie, Francií a Itálií, učiněná v Mnichově 29. září 1938 zní takto:

konfiskován celý text dohody s výjimkou posledního odstavce:

*Členové výboru. Čtyři přítomní vedoucí vlády se shodují na tom, že výbor, který předpokládá dnešní dohoda, bude sestávat z vyslanců, pověřených u státního sekretáře berlinského ministerstva zahraničí, a to anglického, francouzského a italského a za člena, kterého bude jmenovat čsl. vláda. Mezinárodní výbor je příslušný pro všechny otázky, které vyplývají z přední území. Čl. vláda, která byla mnichovská dohoda doručena ještě v noci, nečtená do zasedání*

#### K TITULNÍMU SNÍMKU

Není daleko doba, kdy mnozí modeláři zamění svůj civilní oděv za vojenský. S oblekem však není třeba odkládat i své civilní záliby.

Modelářit nejenže nezapomenete, nýbrž mnozí z vás si mohou své znalosti ve vojenských kroužcích prohloubit.

Náš titulní snímek dokazuje, že vojáci základní služby staví i výkonné soutěžní modely.

Foto: P. Vančura.



Je ještě hodně zemí na světě, kde se mládež nemůže vnovat tak bezstarostně svým zálibám, jako u nás. Ale i tam se jednou dočkají. – Na našem snímku jsou modeláři kraj- ského aeroklubu B. Bystrica při stavbě upoutané makety.

listu žádné rozhodnutí. Ohavníky, které provádíme, jsou ještě vzdělnější, než ony, které jsme prováděli před 10 dny.

#### TÉHOŽ DNE NA HRADE

Téhož dne o druhé hodině odpolední stálo osm vůdců politických stran na Pražském hradě. V sále, do něhož vstoupili, visely dvě mapy Československé republiky a bylo zde několik zeleně pokrytých stolů. Dopoladne tu zasedala ministerská rada, která rozhodla o přijetí mnichovského diktátu.

Jeden z politiků při vstupu do sálu ukázal na dvě mapy a poznamenal: „Zde dnes skončila historie dosavadní Československé republiky“.

Vstoupil prezident Dr. Beneš a začalo jednání.

Klement Gottwald, předseda komunistické strany, která do té doby nebyla připuštěna k vedení státních záležitostí, při jednání řekl:

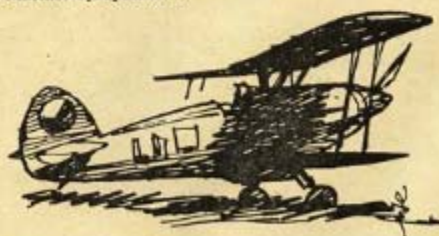
„Pane presidente, nesouhlasím s vámi. Bost a bezbranní Habe- šané se bránili, a my se podrobujeme. Jen se podívejte, jak se brání španělský lid. Máme skvělou armádu, národ jde s námi a je jednotný. Vždyť by nás ostatní svět nemohl nechat osamoceny. Ještě nyní by se měla ukázat naše síla. Ještě není pozdě. Požadavky mnichovské by se neměly přijmout.“

Ve chvíli, kdy tato závažná slova dozněla v hradní síni, českoslo- venští armáda byla již na ústupu z pohraničních pevností. O ně- kolik hodin později vstoupila okovaná bota nacistického vojska na půdu naší vlasti...

Jirka vzpomíná, jak před deseti dny byl otec i s maminkou na obrovské manifestaci před parlamentem, kde Klement Gottwald prohlásil: „Republika je v nebezpečí. Avia lid, který si vynutil novou vládu, se postará, aby republiku dobyvatel nedostal...“

Nová vláda však zradila rovněž. První, co udělala, bylo obsazení ústředí komunistické strany a zastavení Rudého práva.

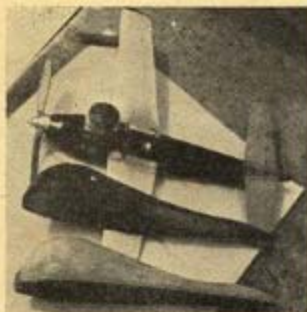
Mnichov byl zpečetěn...



Dnes Jirka všechno pochopil. I on má makéto Jirku, který ze školy chodí do kroužků s kamarády stavět modely. Všechno je podobné jako před dvaceti lety...

A přece se hodně změnilo. Mnichov je jen temnou minulostí. Nikdy se nemůže a nebude opakovat. Protože tentokrát u nás vzal opravdu vládu do svých rukou sám lid.





# Nové modely

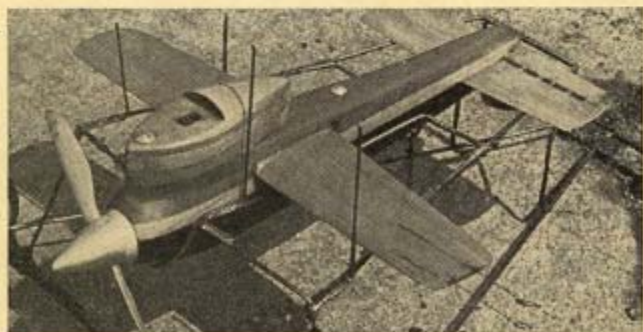
## ČESKOSLOVENSKÝCH MODELÁŘŮ

† Tento jímek normální rychlostní model I. Petra z Černošic na motor Vltavan 5 cm<sup>3</sup> je pozoruhodný tím, že má vrchní díl trupu ze skleněných laminátů. Díl je zhotoven na dřevěné matici („hopytě“) – na zvláštní vřetě. Je použito pěti vrstev jemné skleněné tkaniny, tloušťka stěny krytu je 0,8 mm a celý váží 25 g.

Rádiově řízený jednoplošný model B. Studeného z Brna. Rozpětí 1600 mm, letová váha 1650 g, plocha 52 dm<sup>2</sup>, řízená směrovka rozm. 40 x 85 mm, motor MVVS 2,5, nádrž „krmáček“, rádiová aparatura MVVS 1957, vzlétnutí do 1500 m. →



† Třináctiletý Zdeněk Svare ze Svazarmu v Rahovnici samostatně a velmi čistě postavil podle plánu LM tuto upoutanou maketu na motor Vltavan 5 cm<sup>3</sup>.



† Rychlostní model A. Machácha z KA Praha-město na upravený motor Vltavan 5 cm<sup>3</sup>. Všimněte si, že chladič vzduch je přiváděn pouze „kapou“ na horní stranu krytu. Je to u nás neobvyklé řešení. Zkoušky prokázaly dostatečnou účinnost.



### O NOVÉM MISTRU SPORTU

... přes svoje mládí prokázal jak svými výkony, tak vzorným vystupováním, že je a i v budoucnu bude skutečným mistrem sportu...

To je výstižná charakteristika letecko-modelářského reprezentanta Františka Pastýřky, jenž byl 23. července jmenován mistrem sportu.

Soudruh Pastýřek je členem krajského aeroklubu Brno. Pod vedením zkušených modelářů – mistrů sportu Sladkého a Zatočila dopracoval se po šesté letech práce k prvnímu úspěchu v roce 1956; získal titul přeborníka republiky v kategorii rychlostních U-modelů s motorem do 2,5 cm<sup>3</sup>. V roce 1957 úspěch opakoval a uhájil svoje zařazení do reprezentačního družstva pro mistrovství světa 1957.

To ostatně už o něm více: na vrcholné modelářské soutěži v Mladé Boleslavi se pěkným výkonem 208 km/h umístil jako třetí a pomohl tak československému družstvu obhájit mistrovský titul.

Snad ještě to, že studuje vyšší průmyslovou školu strojínickou, létá stále kategorií rychlostních „dvazpůlek“, je mu devatenáct let a jeho rádci zůstali nadále „stafí“ mistři sportu.

Jmenné československých modelářů mladému mistru sportu přejeme, aby i nadále dosahoval výkonů, hodných vysokého uznání jeho práce, jehož se mu dostalo. (li)

### PŘEKONÁN NÁRODNÍ REKORD

Letecká sportovní komise při ÚV Svazarmu obdržela v srpnu oznámení o výkonu motorového modelu Julia Hladila z Kroměříže, který je vyšší než dosud platný národní rekord v této třídě. Jde o proletnou vzdálenost v přímé línii 24 km (z Kroměříže do Buchlovic u Uh. Hradiště).

Nový výkon má všechny náležitosti nutné k rekordu a komise jej pravděpodobně na nejbližší schůzi jako rekord uzná. Držitelem dosud platného rekordu v této třídě (17,5 km) je rovněž J. Hladil, a to od loňského roku (viz přehled v LM 1/1958).

Letošní výkon ustavil Hladil s modelem o rozpětí 3000 mm, celkové váze 1200 g, s detonačním motorem Letmo 2,7 cm<sup>3</sup>.



## SVÁTEK SOVĚTSKÝCH LETCŮ

Ukrajina, Tu-114, Mi-6, Moskva, A-13, Létající vagón, K-15, K-10, Turboljot, Zlín 226, Jestráb, Mucha, Běke, JAKy, milión spokojených moskevských diváků, na tisíc nadšených účinkujících, čtyřicet zajímavých programových čísel, dvě stě letadel nejrozmanitějších typů, řady nádherných kumulů – to bylo **TUŠINO-58**, velký mezinárodní letecký den. Po prvé v historii bez vojenského letectva, po prvé se sportovními letci a parashutisty Československa, Bulharska, Maďarska, Polska a Rumunska.

*Pro LM napsala a vyfotografovala Vlasta PIKRTOVÁ.*

Co vzbudilo největší rozruch? Nepochybně start „Turboljotu“ (nebo „létajícího stolu“, jak se mu jinak říká) zahaleného v oblaku prachu, jež rozvířil a vyhnal do několikametrové výšky motor z Miga, instalovaný v tomto kolmo startujícím letadle. „Turboljot“ – dílo sovětského konstruktéra Rafaelejanse – má již za sebou několik let užitečného života; byl postaven k zkušebním a výzkumným účelům. Na veřejnosti byl předveden po prvé.



*Kamovův vrtulník K-10 (létající motocykl) startoval a přistával na plošině nákladního automobilu.*

Nejnapínavější číslo programu? Let „Muchy standard“ vlečené vrtulníkem. Jako obrovská ryba s udič v tlamě se zastavil větroň ve vzduchu v poslední fázi svého vleku, trupem kolmo k zemi. Po vypnutí lana provedl jeho pilot, polský plachtař Adámek pád po ocase a dokončil vystoupení několika dokonalými akrobatickými figurami.



*Dvěti sportovních letadel typu „Jak-18“, řízených sovětskými piloty.*

Nejodvážnější výkon? Podle sovětských novinářů gymnastické cviky našeho Bořka Vejvary, sportovce Pražského akroklubu, který během seskoku cvičil na kruzích, zavěšených pod kopuli padáku. Svou sestavu zakončil visem střemhlav až do výšky pěti metrů nad zemí.



*A tento čtyřramenný „kolon“ je „Turboljot“, kolmo startující pokusné letadlo.*



*K-15, poslední typ lehkého dvoumístného vrtulníku sovětského konstruktéra Kamova.*





Za mistrem sportu Michalem Vasilčenkem jsme si došli do jeho laboratoře, která je přímo na letišti.

**Novinky letošního Tušína?** Tentokrát byly pouze z „fochu“ sportovního. Nový typ malého Kamova dvoumotorového vrtulníku K-15 překvapil skvělou ovladatelností ve všech režimech letu. Jeho pilot s ním předváděl téměř akrobatické prvky. Podsek divá-

ků a zasloužený obdiv všech odborníků získal zkušební letec, hrdina Sovětského svazu S. N. Anochin za nádherné předvedení nového sovětského větroně A-13. „Malý Mig“ jsme říkali tomuto celokovovému Antonovovu letadlu s motýlkovitými ocasními plochami, když se fitilo téměř čtyřtřístikilometrovou rychlostí k zemi, aby opět nabralo výšku a ukázalo nejnáročnějšími akrobatickými figurami své výborné letové vlastnosti.

**A co sovětské modelářství?** Vede je u nás tak oblíbený Michal Vasilchenko. Poznali jsme mezi nimi i známé reprezentanty Matvějeva, Ivaníkova a další. Se svými modely se pochlubili už dopoledne, ještě před zahájením oficiálního programu. Diváků však neměli o nic méně. Chodit „na poslední chvíli“ není v Sovětském svazu rozhodně zvykem. Na tradiční letecké dny – a tenhle byl v pořadí právě dvacátý pátý – se totiž sjíždějí návštěvníci už den předem. A na letišti byste je našli nejen od časného rána, ale mnozí z nich zde dokonce probděl celou noc. To aby si zajistili nejlepší místa a viděli všechno jako na dlani. Modeláři tedy nepříliš zkrátka.

**Jak se líbilo vystoupení našich svazarmovců?** „Molodci – čistá rabota“ – říkali s uznáním sovětské sportovce, když je viděli po prvé ve vzduchu. „Adlično“ – „Na výbornou“ – rozhodli jejich výkony předseda ÚV DOSAAF generál Bělov. „Adlično“ jsme zaslechli z úst malého moskevského pionýra, když sledoval skvělou skupinovou akrobaci olomoucké čtvyky. „Takoví letci dokážou ubránit svou vlast“ – prohlásil S. Chruščov, který pozorně s členy sovětské vlády přihlížel celému programu.

První mezinárodní letecký den v Moskvě se vydařil. Věříme, že Praha nebude mezi posledními místy, která uytají nejlepší letecké sportovce několika zemí, že mezinárodní družba bude pokračovat a utužovat se.

## PŘÍKLADEM

### V CIVILNÍ OBRANĚ

V rámci obvodního výboru Svazarmu v Praze-Břevnově jsme základní organizace číslo 13. Pro obvod může být příkladem v mnohém směru, vstřícných ústředním výborem a rozpracovaných krajským výborem Svazarmu.

Členstvo „trifaktky“ tvoří výhradně leteckí modeláři. Živo mladá, jen předseda soudruh Hapourka má – jak se říká – zrajejší letá. A práce této organizace plní vzorně základní členské povinnosti... Po celý rok se téměř denně scházejí leteckí modeláři ve své dílně Za zelenou bránou. Mladí svazarmovci mají řádně zaplacené členské příspěvky, kontrolní známky, větrání, z nich se zúčastní mistního letu DZBZ, ve slavnostním průvodu 1. máje jich šlo letos přes padesát. Od své výroční členské schůze v pravidelných, dobře připravených členských schůzích projednávají mladí svazarmovci různé pracovní úkoly, které jim obvodní výbor ukládá.

Růžavá se, že veškerá činnost v příslušných místech ustává. Byli byste překvapeni: když jsem ve v srpnu vstoupil ze žněv brigád do města kolem jejich dílny, byl v modelářském ústavě tak čilý život, jako bývá v dlouhých zimních večerech. Druhého dne jsem se tam vypravil, jednak abych si sobecky přiblížil srdce u krku mladých, jednak proto, abych s leteckými modeláři pohovořil podle mého cizinceho (nároku) o něčem zvláštním. Zastihl jsem předsedu a několik členů výboru v družné debatě – jednali o přípravách na příští den.

Na přímou otázku, jak to je nebo bude s výškolením ve všearodní při-

pravě CO – nastala chvíle veselého střídání pohledů a – odpověď: „Už jsme o tom mluvili, všichni členové výcvik absolvovali do konce listopadu. Předseda organizace, i když má v civilní obraně znalosti a je výborný pedagog, půjde přesto ještě v září do obvodního kursu cvičitelů všearodní přípravy CO. Pro téma ochrany proti účinkům obrani atomárního nárazu jsou již vyžádány instruktory z obvodní sekce ZO, novou příručku o ochraně proti ZHN si modeláři již přečetli.“

Modeláři se jistě přebudují dobit, když prozradím, že chci před výroční schůzí vyzvat všechny modeláře k následování závazku jejich organizace: všichni členové ZO splnit co nejdříve svou povinnost – absolvovat výcvik CO.

Taková dobrá organizace by se neměla „chovat“ jako vzácnost! Mnozí představitelé ZO i letecko-modelářští instruktoři by si měli vytvořit politicko-výchovný systém a pedagogický systém soudruhů Hambrů.

Krajský výbor Svazarmu jistě nezapomene na svým zasedání ocenit práci „trifaktky“; teprve se, že budeme moct na obvodní konferenci blahopřát leteckým modelářům nejen k dobrému umístění v obvodě, ale i k zaslouze, že přiměli ostatní ZO – prostě přidat...

A když nás mladá břevnovští svazarmovci při rozloučení tak hezky pozvali na svou výroční členskou schůzi, tak přijdeme. Jít proto, že je příjemné si pohovořit s milými, mladými lidmi.

K. BUKOVANSKÝ,

KV Svazarmu Praha-město

## NOVÉ MEZINÁRODNÍ REKORDY?

Fédération Aéronautique Internationale poslala dne 5. srpna Aeroclubu RGS předběžné oznámení o nových sportovních výkonech v leteckém modelářství, které jsou vyšší než dosavadní mezinárodní rekordy. Jde o tři výkony rychlostních upoutaných modelů, kde se bohužel zatím nevzdává jména a národnosti modelářů a o sovětský výkon s volnou helikoptérou.

### NOVÉ VÝKONY:

- Rychlost 252 km/h U-modelu s pístovým motorem do 5 cm<sup>3</sup> – výkon ustaven 23. července 1958. Týká se rekordu č. 28.
- Rychlost 274 km/h U-modelu s pístovým motorem do 10 cm<sup>3</sup> – výkon ustaven 24. července 1958. Týká se rekordu č. 29.
- Rychlost 282 km/h U-modelu s trykiovým motorem – výkon ustaven 25. července 1958. Týká se rekordu č. 30.
- Trojité letu volně létající helikoptéry s mechanickým motorem 18 minut 40 vteřin. Výkon ustaven 11. července 1958 sovětský modelář Vorobyjev. Týká se rekordu č. 13.

U všech čtyř výkonů jde zatím jen o předběžnou zprávu, nikoli o schválení již rekordy.

Dosavadní rekordy s čísly najdete v LM 5/1958.

**ITALSKÝ MODELÁŘ GIULIO PELEGI** dosáhl dne 20. července na letišti Novi Ligure výkonu, který je vyšší než dosavadní mezinárodní rekord č. 10 – viz tabulku v LM 5/58.

Pelegioho helikoptéra s gumovým pohonem prolétla vzdálenost 605,10 m. Let trval 6'48". Dosavadní rekord v této třídě držel Madar Röser Norbert (238 m).

Protokoly o novém výkonu byly zaslány k schválení FAI.

Pro LM napsal S. Schirru, Torino



Jedním z nejzkušenějších modelářů na světě v oboru upoutaných akrobatických modelů je nezporně americký modelář George M. Aldrich, který v uplynulých letech ne jednou zvítězil v celostátních soutěžích a dokonce byl přeborníkem své země. Svět zkušenosti poznal v článku „Jak konstruovat akrobatický model“ v letošním 5. čísle časopisu Model Airplane News.

Vycházejíce ze zájmu, který vzbudil článek „Za vyšší úroveň akrobatických modelů“ v LM 3/58, máme zato, že i tentokrát přijdeme vhod čtenářům, když jsme pro ně vybrali z Aldrichova pojednání podstatné údaje. Jde vlastně o rozšířený popis ovládaného Aldrichova modelu „Nobler“, jehož výkres jsme také již otiskli v LM 3/58.

G. M. Aldrich uvažuje model na motor 5,7 cm<sup>3</sup>. Zastává názor, že má létat ladně (těžko přeložitelný angl. výraz „smooth“) a pomalu, čímž míni rychlost menší než 105 km/h (65 mil/h).

Za nejmenší vhodnou plochu pro model uplňující tyto požadavky považuje 34 dm<sup>2</sup>; volí raději o něco větší – 35,5 dm<sup>2</sup>. Používá křídla o šířce 5; za průměrnou považuje šířku v rozsahu  $\lambda = 4,5 - 5,5$ .

Z těchto dvou údajů vychází křídlo o rozpětí 1340 mm<sup>2</sup> a střední hloubce 264 mm. Zvolíme-li lichoběžníkový půdorysář tvar, který je vzhlednější než obdélníkový, může mít křídlo na příklad u kořene hloubku 340 mm a na konci 188 mm.

Dalším důležitým činitelem je profil. Pro model těchto rozměrů považuje Aldrich za nejvýhodnější tloušťku profilu 18 %, při čemž její největší hodnota má být ve vzdálenosti 25–30 % od náběžné hrany.

Zbývá ještě určit plochu vztlakových klapek. Autorovi se nejlépe osvědčily klapy, jejichž poloha je 15 % plochy křídla. To platí pro případ, že jsou klapy po celém rozpětí. Jsou-li jen na části rozpětí, stačí 10 %.

Rozměry trupu určuje Aldrich vzdáleností od odtokové hrany vrtule k náběžné hraně křídla a od odtokové hrany hřídel k náběžné hraně stabilizátoru (převážně vodorovná ocasní plocha). Pro obě vzdále-



Těžiště modelu má být mezi 25–30 % hloubky křídla.

Autor dále uvádí, že pro akrobatické létání není vhodné palivo s vysokým obsahem nitromethanu a doporučuje směs 3 dílů methanolu a 1 dílu ricinového oleje.

Citovaný článek konečně obsahuje i několik rad ke způsobu létání akrobatických figur:

<sup>1)</sup> Aldrich uvažuje motor Fox 35, který váží pouze asi 175 g.

nosti doporučuje stejný rozměr 216 mm<sup>2</sup>.

Při navrhování trupu doporučuje dbát na to, aby měl co nejmenší čílní plochu a většinu bočních ploch za odtokovou hranou křídla.

Plocha vodorovných ocasních ploch (stabilizátor + výškovka) má být podle jeho zkušenosti asi 16 % plochy křídla, tedy v našem případě 5,8 dm<sup>2</sup>; při tom na stabilizátor připadne 3,03 dm<sup>2</sup> a na výškovku 2,77 dm<sup>2</sup>.

Svislá ocasní plocha má mít 7–8 % plochy křídla, čili 2,26 – 2,58 dm<sup>2</sup>.

Velkou péči doporučuje Aldrich věnovat řízení, které má jít zlehka. Pakové převody řízení má na rozdíl od dosavadní praxe řešeny tak, že výchyly výškovky a vztlakových klapek jsou stejné a čílní nejvýše asi 45° (dosud obvykle 45°, klapy 25–30°).

1. Startuje se zásadně po větru.

2. Zvrat, dvojitý zvrat a osmicka nad hlavou se začíná proti větru.

3. Ostatní figury se létají s větrem v zádech

4. Přistávat je nejlépe po větru.

Jistě jste si povšimli, že v článku chybí jakákoliv zmínka o váze modelu. Buď autor předpokládá, že vzhledem způsobem (a z kvalitní balsy) nelze postavit model tak těžký, aby to ohrožovalo jeho letové vlastnosti nebo to nevěděl čtenář.

Zkušenosti ukázaly, že modely těchto rozměrů by neměly vážit více než 1100 g.

Seznámili jsme vás s výsledky práce jednoho z vedoucích modelářů v tomto oboru. S názory, uvedenými v článku, je možno pochopitelně polemizovat a je tedy třeba je přijímat kriticky. Že i velmi odlišné typy mohou být úspěšné, dokazuje např. známý model Ing. Kadlce z K.A. Olomouc, který vidíte na fotografii. Líbí se od Aldrichovy konstrukce hlavně svým tlustým trupem a křídlem zdviženým do mírného „V“. Udivuje jeho velmi dobrá ovladatelnost za silného větru (při malé váze – pod 1000 g). Ing. Kadlec létá s modelem již druhý rok a letos zvítězil v obou kvalifikačních soutěžích.

Na tomto příkladu – a naším bychom u nás i jiné – je vidět, že k úspěchu mohou vést různé způsoby konstrukce. Máte-li již svůj ustálený typ akrobatického modelu, není třeba, abyste jej hned opouštěli a stavili nový podle Aldricha. Vždyť on sám shromáždil své zkušenosti více než 10 let. Použijte-li Aldrichovy zkušenosti jako srovnávacího měřítka pro svou práci, pak splní tento článek svůj účel.

Přeložil J. RYBÁK, zpracoval Z. LISKA, trenér kategorie akrobatických modelů

K OBRÁZKŮM: Nahoře létá J. Gábriš z Bratislavy; vlevo model Ing. Kadlce z Olomouce; vpravo G. M. Aldrich.





# MISTROVSTVÍ

Kategorie B a C

Málem se litalo bez Čechoslováků, kteří čekali od 1. srpna v Praze na vstupní anglické vízum, zatím co reprezentanti více než dvaceti ostatních zemí v tu dobu pilně trénovali na letišti v Cranfieldu.

Takto lze stručně – i když ne zcela objektivně – charakterizovat pozici obou čtyřčlenných družstev, která reprezentovala československé letecké modelářství na první části letovní vrcholné světové soutěže. Vyžadovalo by si mnoho místa popsat, co všechno se za ty dva a půl dne čekání stálo, co bylo vyhodnoceno z československé strany, aby všichni byli udělena a jak to působilo na naše modeláře, kteří se řadu měsíců poctili na reprezentaci připravovali.

Faktem je, že v poslední chvíli – v sobotu 2. srpna v 11.30 hodin – všichni přece jen udělena byla. Je nejlepší vinnou soudruhů z UV Seazarmu, že dohazovali doslova v hodině dvacáté zařídili všechno potřebné tak, aby ve 14.50 h. mohla celá výprava odjet na letiště v Ruzyni. (V tu dobu se už komalo v Cranfieldu přejímání podle programu.)

Potom to vypadalo takto:

V 16.20 plánovaný odlet z 11-14 do Zürichu – odložen pro bouři, 17.25 skutečně letíme a přistáváme v 19.30 v Zürichu,

## SOUTĚŽ MOTOROVÝCH MODELŮ

Neděle 3. srpna

Nápor, s jakým zahájilo celé naše družstvo v kategorii C, byl skvělý. Všichni leti maximum a jsme po prvním kole vedoucím družstvem. Nejlepší žaltili Američané,



Rozhodnostní Maďarů odměnějí Frigyesa, nového mistra světa kat. C.

z nichž jediný Dean měl 180°, zatím co Conover a Perkins vůbec neodstartovali.

Zato druhé kolo bylo pro nás úplnou pohromou: ani jedno maximum. Jen Hájek má slušný čas 164°, Malina a Bílý žaltili slabě. Černý byl postižen prudkým nárazem větru; jeho model sražen na záda udělal nízko nad zemí přemet. Po 9 vteřinách se zastavil motor, ale z přebytku rychlosti model ještě „vyplaval“ asi do 4 m, při čemž minul zem jen o centimetry! Celkový čas 30° a ztráta nároku na opravu.

Tou dobou už vítr dosahuje rychlosti



22.00 odlet z Courvairem z Zürichu do Londýna, kde přistáváme v neděli 3. srpna v 0.30 h.,

7–8 m/s a nárazy nejméně 10 m/s. Celý prostor nad letištěm je rozvířen a modely jsou v malých výškách zmítány větrem. Je to zaviněno terénem před letištěm, kde vítr foukající na protisvah způsobuje víření a drobné vlny nad rozjezdovou dráhou. Navíc vítr mění chvílemi směr a tak se stává, že model odstartovaný do správného směru se dostává do prostoru hangarů, kde je obyčejně sražen k zemi.

Třetí kolo je pro naše družstvo opět dobré. Máme tři maxima a 157° Bílého. Po třech maximech mají už jen 3 soutěžící: Dean (USA), Niemä (Finsko) a Pecorari (Itálie). Z družstev zatím vede Anglie s Itálií, následuje ČSR a Maďarsko. Vítr způsobuje více a více havárií a má zásluhu na několika krátkých letech kolem 1 minuty.

Ve čtvrtém kole opět velká úroda maxim, celkem 33 soutěžících z 65, tedy asi 50 %. Maďarů v družstvech jdou kupředu, doletáno má Angličan Bickerstaffe a E. Balasse z Belgie.

Do posledního kola nastupuje tedy jen 59 soutěžících. Přes všechny potíže věříme v dobré umístění našeho družstva. Ti

Skupina „motorářů“ Maďarska (vítězná družstva), ČSR a Kanady.



# SVĚTA FAI

Anglie 3.-4. 8. 1958

1.30 celní odbavení v Londýně,

2.00 začíná stíhací jízda třemi osobními vozy čs. velvyslanectví z Londýna do Cranfieldu, vzdáleného skoro 100 km. Než se na tomto místě co nejrychleji nepoděkujeme našim londýnským soudruhům za obstaranou pomoc, bez ní bychom byli vůbec nastihli začátek soutěže!

5.00 příjezd do Cranfieldu, trochu žaje a jde se spát,

5.30–6.30 „močle“,

6.30 odchod na letiště „zaletování“, při čemž časově vytláči na každého nejvýše dva lety,

8.00 zmláně,

8.45 odchod na letiště, kde v

9.30 vystupuje Mr. Nichols zelenou zahajovací raketu světového mistrovství 1958.

K tomuto časovému rozvrhu není třeba komentář. Jistě sami porozumíte, v jaké časové tísní a v jakém stavu vyčerpaní českoslovenští reprezentanti nastupovali k nejtěžšímu sportovnímu zápolení.

maxima a let R. Černého těsně pod touto vytvořenou hranici. Hájek a Bílý si upevňují svoje pozice mezi prvními deseti. Do konce pátého kola ještě chybí asi 15 startů, ale víme již, že Hájek je nejvýše druhý.

S napětím je očekáván let Maďara Frigyesa, neboť má pouze čtvrtinový náskok.

Pro LM napsali a vyfotografovali:

R. ČÍZEK, R. ČERNÝ, V. HÁJEK

Dobrý start, zvýšené klesání v kluzu, ale model se přece jen dostal z nebezpečné oblasti v dolním konci letiště a dokonce stoupá. Tím je jasné, že Maďarů jsou vítězi nejen v družstvech, ale i v jednotlivcích. Je to veliký úspěch. My jsme zůstali za nimi o 56°, tedy řekněme nešťastný jeden start! Jsme však s tímto výsledkem spokojeni vzhledem k tomu, že jsme létali jediní bez přípravy – „na ostro“.

Značnou zásluhu na úspěchu našeho družstva mají nové motory MVVS





Poslední start motorového modelu Madara Frigyes.

2,5/1958. Je to poprvé, kdy jsme na světovém mistrovství měli nejméně tak dobré motory jako kdokoli druhý. Upřímný dík za ně pracovníkům MVVS Brno.

Stojí za zvláštní zmínku, že zahrazení účastníci MS měli letos o motory MVVS neobyčejný zájem a hodnotili je jako jedny z nejlepších toho času na světě. Soudíme, že je na místě tohoto úspěchu využít a udělat taková



Jeden z typických startů našeho Jaromíra Bílho.

opatření, abychom byli schopni rychle motory MVVS exportovat. Nezmělkáme-li tuto novou příležitost, je kladný výsledek v cizině předem jistý a bude to úspěch jak propagační, tak obchodní.

## JAK LÉTALI NAŠI „MOTORÁŘI“

V. Hájek byl našim nejúspěšnějším reprezentantem a létal velmi spolehlivě. I jemu však by bylo pomohlo ještě několik zalétávacích startů na místě pro perfektní seřízení modelu, neboť motory byly vesměs nutno seřadit docela jinak než na stejné palivo doma. Bohužel na to nebyl čas.



Italský motorový model po startu.

J. Bílý má v modelech více než dosah, ale i tak byl velmi úspěšný, neboť vlnění v prostoru letišť naprosto zkeřslo skutečné výkony. Totéž platí i o

Z. Malinovi, který stídal dobré lety se slabými. Je jisté, že kdo létá poprvé na mistrovství světa, není úplně klidný, zvláště prožije-li celonoční vysílující cestování těsně před soutěží.

R. Černý dopadl sice z družstva nejhůře, ale naprosto nezaslouženě. Na nezdaru při druhém startu nemá vinu, neboť větrný náraz přesáhl rozumné meze. Ve čtvrtém startu pak ztratil lépe létající první model a zalétl náhradním těsně pod maximum. Výkonem spíše patří mezi prvních deset.

Po skončení soutěže motorových modelů jsme se pokusili o několik startů s modely na gumu, ale déšť nás vyhnal za půl hodiny k večeru a k přejímání modelů na gumu.

## MOTOROVÉ MODELY - PORADÍ DRUŽSTEV

1. Maďarsko	2556	11. Jugoslávie	2182
2. Československo	2500	12. Rakousko	2161
3. V. Británie	2434	13. Svycarsko	2043
4. Itálie	2418	14. Kanada	1996
5. Švédsko	2367	15. Japonsko	1932
6. Finsko	2305	16. Norsko	1001
7. NSR	2304	17. Dánsko	996
8. USA	2303	18. Austrálie	964
9. Polsko	2252	19. Francie	723
10. Irsko	2238	20. Belgie	272

## PORADÍ JEDNOTLIVCŮ

1. Frigyes E., Maďarsko	180	180	170	180	180	890
2. Hájek V., Československo	180	164	180	180	180	894
3. Baker R. S. B., Austrálie	174	150	180	180	180	864
4. Stahler R., NSR	133	180	180	180	180	853
5. Ordigh L., Maďarsko	126	180	180	180	180	846
6. Bílý J., Československo	180	145	157	180	180	842

7. Hermann G., Rakousko	147	157	177	180	180	841
8.—9. Glynn K., V. Británie	125	180	172	180	180	837
8.—9. Simonetta A., Itálie	190	117	180	180	180	837
10. Tuck H., Kanada	180	162	154	180	180	836
11. Dean W. M., USA - proxy Wherley	180	180	180	180	113	833
12. Hagel R. B., Švédsko	180	141	174	157	180	832
13. Thompson J. D., Irsko	169	170	180	132	180	831
14. Mocner A., Maďarsko	180	118	172	180	180	830
15. Niemi O., Finsko	180	180	180	180	105	825
16. Pelczarski T., Polsko	108	180	170	180	180	818
17. Pecovari V., Itálie	180	180	180	97	180	818
18. Piek L., NSR	180	180	135	180	141	816

19. Suzuki H., Japonsko (proxy J. H. Manville)	164	180	121	169	180	814
20. Collinson A., V. Británie	150	180	171	91	180	802

26. Malina Z., Československo	180	131	180	103	180	774
33. Černý R., Československo	180	30	180	180	167	737

Celkem bylo hodnoceno 65 startujících.

## SOUTĚŽ MODELŮ NA GUMU WAKEFIELD

### Pondělí 4. srpna

Soutěž z našich zahajuje Čížek poměrně slabým letem 2'22". Model po dobrém startu se dostává do oblasti hangárů, kde je zmiřován ve větrech a nakonec sražen k zemi. Dvořák i Šimerda mají maxima a Mužný jen málo přes 2 minuty. Jeho i jiné modely pro klidnější počasí jen stěží zdolávají silici větru. — Celkem v 1. kole 21 maxim z 72 letů.

Druhé kolo je pro nás úspěšné jen z poloviny. Čížek používá náhradního modelu, který dobrým letem dosahuje 180" a letí

přes 2 km daleko (I). Dvořák připojuje vzápětí druhé maximum. Na neštěstí Šimerda letí podprůměrně pod 2 minuty a také model Mužného se nemůže vysopádat. Po druhém kole je Dvořák mezi šestí, kteří mají po dvou maximech. V klasifikaci družstev jsme zatím třetí za Itálií a Anglií.

Třetí kolo je na maxima nejbohatší — celkem 24. Ale opět jen dva naši: Čížek a Šimerda. Dvořákův model je sražen prudce k zemi z dosti značné výšky a brzy

přistává u hangáru. Šimerda letí opravdu pěkné maximum, když odstartoval model do zvláště silného povyku. Mužný, ač startuje bez chyb, se nemůže prosadit ve větru, který již zesílil přes 9 m/s. V pořadí jednotlivců se dostávají do čela Maďari Benedek a Krizsna. Jsou jediní, kteří mají tři maxima. Naše pozice v družstvech není zlá. Držíme se na třetím místě. Z našich je zatím nejlepší Čížek. Čtvrté kolo začíná za stále vzrůstajícího větru a přímo se to jeví v dosažených maximech. Je jich pouze polovina proti předchozímu kolu, tedy 12. Z Českoslovenků se podařilo jenom Šimerdovi. Čížek neuspěl ve větru a dosáhl jen 148", ačkoliv měl dosti výšky.



# MODELY NA GUMU WAKEFIELD - POŘADÍ DRUŽSTEV

1. Maďarsko	2304	12. Francie	1852
2. Itálie	2259	13. Polsko	1627
3. V. Británie	2179	14. Belgie	1597
4. Jugoslávie	2132	15. Rakousko	1574
5. Československo	2104	16. Dánsko	1490
6. Švédsko	2096	17. Kanada	1470
7. NSR	2031	18. Austrálie	1341
8. Nový Zéland	2032	19. Švýcarsko	1264
9. Polsko	1954	20. Japonsko	791
10. USA	1848	21. Nizozemsko	666
11. Itálie	1863	22. Jižní Afrika	587

## POŘADÍ JEDNOTLIVCŮ

1. Baker R. S. B., Austrálie	162	158	180	180	180	880
2. Zurná S., Polsko	180	116	180	180	168	824
3. Johansson R. K. E., Švédsko	133	146	180	180	180	810
4. Scardicchio V., Itálie	141	180	180	180	136	817
5. Benedek G., Maďarsko	180	180	180	173	100	813

6. Kennedy D. R., Nový Zéland (proxy B. A. Barnade)	180	180	105	180	164	809
7. Fes G., Itálie	161	180	140	132	180	793
8. Lefever G. J., V. Británie	180	98	180	180	126	764
9. Anze L., Maďarsko	180	131	180	98	174	763
10. Gordon A., Itálie	159	160	172	98	168	737
11. Niemstarch E., Dánsko	145	180	180	64	180	749
12. Popovic K., Jugoslávie	131	99	180	155	180	745
13.—14. Holmiller B., NSR	180	159	161	180	61	741
15. Köster H. H., USA	180	120	180	133	125	741
16.—17. Krimma G., Maďarsko	180	76	180	166	137	735
18. Dvořák J., Československo	180	180	180	148	70	728
19. Tomkovic M., Jugoslávie	180	180	97	123	138	718
20. Palmer J., V. Británie	141	180	161	98	173	714
21. Simerda A., Československo	151	180	180	73	127	711
62. Muhaň L., Československo	180	112	180	180	6	658
Celkem bylo hodnoceno 73 startů	131	102	75	56	69	433

Dvořák odstartoval chybně, ale opravný let je dobrý a je naděje na maximum. Model však je opět sražen větrem. Mužný let pod minutu, jeho model s dlouhým trupem a nízkou posazenými křídly není vhodný pro tyto tvrdé podmínky. Favorité: Tysklind, Krizma, Niemstarch a Azor ztrácejí velmi mnoho; všichni dosáhli jen času kolem 1 minuty, Krizma dokonce jen 35 vteřin!

## Po čtvrtém startu je čs. družstvo na prvním místě

Navíc se na páté místo dostává Šimerda a na šesté Čížek. Nevěříme sice, že se nám první místo podaří uhlídit, ale doufáme, že se udržíme mezi prvními třemi.

Poslední, páté kolo je však pro naše družstvo úplnou pohromou. Čížkův model je opět zanesen asi po půl minutě letu k hangáru, kde je zřítelný viry tak, že doslova skláče ve vzduchu a za hangáry je pak sražen prudce vírem na plochu na strom. Výsledek: motorový let 50 vt, celkem 78 vteřin a přitom model prolétl v kruhu asi 1 km! Je to zlé pro družstvo i jednotlivce, kde v konečném pořadí klesá Čížek o deset míst. Ještě hůře dopadl Šimerda, který zbytečně chybně odstartoval první pokus a také druhý nebyl úspěšný. Vždyť ještě teď stačil 70vteřinový let na třetí místo v družstvech. V tomto kole jediný Dvořák letěl přes 2 minuty, neboť ani Mužný nedosáhl lepšího času.

V jednotlivcích se dostal pátým startem do čela Australan Baker a získal jednak titul mistra světa, jednak v jubilejním 30. ročníku po druhé Wakefieldův putovní pohár pro svou zemi (po prvé v r. 1954 A. King). Létal s modelem s jednolistou

vtulí, eliptickými křídly a kulatým trupem. Svazek z 12 vláken Pirelli o 1 mm. Výkres jeho modelu oviskne.



Japonci připravují po kontrole model ke startu.

## JAK LÉTALI NAŠI „GUMIČKÁŘI“

R. Čížek udělal v prvním startu taktickou chybu, neboť by bylo lépe počkat, až několik odstartovaných modelů přesně určí „kam to vítr nese“. Lépe létal jeho náhradní model, který za normálních povětrnostních podmínek je horší. Bylo proto na místě létat s tímto modelem i poslední start. Při větru do 8 m/s by Čížkůvy modely podaly jistě vyšší výkony.

Tahle na zemi musel náš A. Šimerda připravovat svůj model, aby mu jej nerozdíral vítr.



F. Dvořák podléhl po třetím startu trémě, ale ke konci se opět vzcnopil. Jeho čtvrtý start byl poněkud ukvapený mírně s bočním větrem, což stálo opravu, neboť model skončil pod autem a nárazem na beton se poškodil. Při větří praxi lze očekávat, že se Dvořák dále propouje.

A. Šimerda měl sice dobrý začátek, ale pro tak špatné povětrnostní podmínky, jako byly při posledním kole, přece jenom jeho praxe nestačila. Po chybném pátém startu neodstartoval ani náhradní model, který byl navíc méně výkonný než první.

L. Mužný byl sice letos nejméně úspěšný, starty však provedl bez závad. Bude nutné, aby se přizpůsobil často se vyskytující „tvrdým“ podmínkám, tj. aby stavěl modely pro univerzálnější použití. V daných časových možnostech nebylo možno z jeho modelů pro kladnější počasí dostat výkony podstatně vyšší. Udivoval však svým klidem a jistotou při startech.

Pro všechny naše reprezentanty kategorie Wakefield bylo letošní MS velkou školou, neboť v počasí, které nakonec je v Anglii běžné, se u nás létá jen výjimečně. Nebýt výborné fungující služby pro vrácení modelů, bylo by jistě nejméně na polovinu výsledků „Nula vteřin“.

Ukazuje se, že je nutno pro těžké mezinárodní soutěže upustit od „flousadel“ a přeorientovat se na prudší stoupání modelů a dosažení co největší výšky, třeba kratším motorovým letem. Musíme dosáhnout takové připravenosti, aby opravné starty byly pro celé družstvo neznámou

Náš starý známý Irčan P. Smith pomáhá svému krajanu Gordonovi.



Francois Guilletoau předvedl sice nejestrémnější model, zato s ním efektivně dosáhl asi jednoho maxima a byl v pořadí 71.





# NA OKRAJ MISTROVSTVÍ SVĚTA

● **Vláška HÁJEK** byl nejúspěšnějším členem naší výpravy nejen při vlastním létání, ale i při různých doprovodných akcích, kdy rves a chabí fyzicky sebezpeční jeho družka nestál.

● **Jarda BILÝ** znovu dokázal, že jeho modely jsou pro vzletnou praxi, když po nalétání 600 vt. v leteckém soutěži vstoupil na MMS v Mladardu skóboval v Anglii za svého učera a turbulence velmi pěkně 6. místa.

● **Petrus** dokonce své vlastní verze, že k dostatečné maximální formě potvrdil i sám před závěrem nejvyšší 20 startů. Jak vidíte, stálý i 3. krát byl (na své místě) malý.

● **Zdeněk MALINA** měl bezesporu nejlepší model z našeho družstva, na však řadu, který poměrně těžce snášel útrapy letu zvláště u letového zastavení. Myslíme, že Zdeněk v Anglii ani nezlétal...

● **Rudolf ČERNÝ** velmi líbil, že nesešel při druhém startu svůj model, aby dostal správnou. Zeza na na něj rozhodně draly model a po čtvrtém startu se rozhodl, že zůstane v Anglii.

● **Radoslav ČÍZEK** si sjetím odložil 16 min. Shodil na něm totiž již po druhém při mistrovství světa.

● **Petrus DVORÁK** byl neobyčejně lhostejným členem mistrovství družstva. Viděl se o něm totiž, že má velmi „malomyslný“, který bylo možné posadit v příslušné pozici časově.

● **Tomáš ŠIMERDA** – jediný nepopulární reprezentant – se dlel neobvyklou dráhu až na poslední start, kdy „zprávil“ jen 6. místem. Tedy, že to není jeho vina, ale tím, že ho epistoli jeho „malý“ talisman – pomůcka R. Černý. Minochodce, v životě jistě neviděl tak bláznovské věci jako byla jeho.

● **Láda MUŽNÝ** je zjevně pro Angličany velmi těžké vysvětlitelné na pro naše novinky. V Anglii byl totiž zjevně až na ty háčky správně, zatím co Cs. sport ho přelétl na MARNÝ.

● **Arnošt MARKOVÍ** patří dle za to, že na vzrostl sbehlá s našim velvyslanectvím v Londýně sbehlá velkého dostihy, jejich cílem byla hodina zvláštní mistrovství. Jistě byl úctyhodný, když řadu reprezentantů předložil pětistý (až) skib světa sládkého anazaru seplátně na slavné.

● **Nedělní**, jestli se to má přesvědčit, ale neobvyklé to vstoupil jedním z našich „motorů“, když se dlel vstoupil e 4. letu leteckého, že nebylo mezi prvotní draci. Vzápětí mu to muselo vyjít: Blud ty tyží lávce nebo velmi dobrý vnitřní na mistrovství. A tyžal... (co, to novinka prozradil).

● **Tapadli modeláři** (byli přítomni jen dva) o startu modely létali „správy“ Angličany, našim velmi zajímavý model na gumu. Vypadal spíše jako střeví s trapez s duralové trubky 3 až 2 cm. Model byl velmi silný na pěté počít, kdy jistě desítkami dobrých výsledků.

● **Po dobu mistrovství** vyhodily rozsvícené koryce „Cranfield Ckorace“, která se vyznačovala velkou pohotovostí. Po příjezdu dostali Čechoslováci zbytek o minulé dno, kde bylo již podno o jejich potížích s viny i o nočním oteplení přes Zlín.

● **Přelétání starý obou kategorií** byly vždy v 17.30 hodin. Jistě na večer ve 20. hod. byl k dostání noviny s úplným výsledkem leteckého startu.

● **Po příjezdu dostal každý účastník** velmi obálku. Obálka byla podobná listu, na které, bít se jím, kategorii a národnosti modeláře, který je našim vítězem, plánek letů a skýman, pozvánky na slavnostní večer, program mistrovství, jmeny zeman všech účastníků a družstvo se startovními čísly, plánek Londýna a zbytek propaga.

● **Je zajímavé a chvilohodné, že něl že družstvo** včetně velitelů našli NEKURÁCI.

● **Třetí noc v Anglii** – neoficiální, ale pro každé modeláře velmi důležitá – měla pravidla podobná jako kniha na dílnu. Byla to „Kniha z Nicholson“, která nejprve modelářským obchodem v Londýně, kde se účastníci z celého světa vstoupili dovozt co nejlepší. Obědly na nápad našim totiž poměrně velký vnitřní akční, ale malý zápis. Tak se stalo, že ta, modeláři, kteří dorazili poměrně včas, nedostali už nic významného kromě pro první ročníkový náhod, které vykopaly družstvo Kanada, ale zato skupily náhodně apokalyptický vrtal, jež nazval skóboval možná stálích.

● **Ráno se, že o svéosti** Vláška Hájka bylo vlastní rozhodnutí již při čtvrtém oběd od pořadatelů, kdy Vláška vstoupil ušel své startovní číslo – 13 (!).

● **Přehled vteřin** anglických vývěrných soutěží A. Collinson, který posadil na obou svých modelech motor Torpedo 15 se životní vteřinou a skýpných vteřin reemira 200/55 mm.

Zařadil R. ČERNÝ se členy in. výpravy.

## Dokončení reportáže z Cranfieldu

věci. Do MS napřesrok je dosti času to nacvičit a upravit modely. Nemá smyslu vymýšlet nové profily a „záračné finity“. Jen zlepšovat to co je nutné, hodně zkoušet a „sít se“ s modelem. Také gumě dosud nerozumíme tolik, jak bychom potřebovali. Jistě však je, že i letos mnozí cizí reprezentanti létali na gumu daleko lepší kvality než Čechoslováci.

Jestliže jsme předcházejícími řádkami řekli trochu do živého, nechceme, aby to vyznělo jako odsouzení našeho družstva. Vždyť nále místo z 23. účastníků MS je

o padesát procent lepší než minulý dvé MS v roce 1955 a 1956. Zatím co reprezentanti kategorií volných motorových modelů, rychlostních i akrobatických U-modelů bohatě využívají výsledků práce MVVS, většinou ani gumičkáři nemají zatím o co se opírat a dostávají se kupředu vlastní silou.

V příštím čísle se ještě vrátíme k organizaci mistrovství světa v Cranfieldu, která byla pozoruhodná a otiskneme také výkresy úspěšných modelů.



Celkový pohled na depa soutěžících na letišti v Cranfieldu, která byla součástí vzorného organizačního zajištění mistrovství, pořádaného britskou modelářskou organizací SMAE.



Angličtému modeláři O'Donellovi to letos nevyšlo. Nepomohlo, že v minulých letech býval v čele, ani naše předpověď v LM 6/58.



Finové připravují na start model na gumu, přihlíží Petterson ze švédského družstva.

Část vzorně pracující stíhačské skupiny. Teoriti ji většinou angličtí modeláři-dobrovolníci, jímá patří dle všech účastníků MS za rychlé nalezení a vracení většiny modelů.





# Pověst patří minulosti



Po křídlech jsem toužil už v nejranějším mládí, kdy jsem čítával národní pohádky o létajících kobercích.

O několik let později přinesl někdo do naší vesnice novou písničku: „Narodili jsme se, abychom změnili pověst ze skutečnost, překonali vzdálenost i prostor...“

Ale někdy život nezávisle požaduje ani za nejbujnější fantazii. O tom jsme se převládli na vlastní oči i my, vesničané chlapci z vesnice Zavražňovoje v Gorkovské oblasti. Sotva jsme si zapamatovali slova a nápis nové písničky, když v blízkosti naší vesnice poprvé přistálo letadlo. Velmi málo se podobalo létajícím kobercům z pohádky; byl to rodový bratr dnešního „PO-2“, jehož slavná minulost je dnes opřena legendami.

Skutečné letadlo vzrušilo naši fantazii ještě více než pohádka. A dva letci v kaskách kabátech s velkými brýlemi na očích nám připadali jako Marfané, kteří se dostali na zem. Divili jsme se na ně s údivem a tajnou závěsí.

Letadlo odletělo a my jsme ještě dlouho stáli na téže místě, dokud na jasném nebi neustoupil poslední zvuk...

Od mládí jsem vyrůstal bez rodičů. Vychovávala mě babička a hlavní škola; pionýrský oddíl a sám život. Více než těžké životní podmínky mě trápilo moje chatrné zdraví. Už v té době jsem totiž věděl, že letcem se může stát jen člověk fyzicky silný a zdravý. Z toho důvodu jsem v roce 1946

po skončení sedmiletky odešel na Gorkovskou elektrotechnickou průmyslovku a začal jsem uvolněně sportovat. Ne z mladického nadšení, ale s pevnou vůlí zlepšit si zdraví. Dánilo se — pomalu, ale jistě.

Okolní sekretariát Komсомола organizoval exkurze do různých vojenských učilišť. V té době jsem skončil už studium na průmyslové škole a konečně jsem jednoho dne stál před ponaučovací komisí. „Jen abych prošel se zdravím!“ — obdivoval jsem se.

„Budete létat, mládenče!“ — dobrořečně mě ujistil předseda komise, bělovlasý generál. Tak jsem se dostal do Kašinského leteckého učiliště, známého po celé zemi slávou svých žáků. Jedním z příkladných byl pro mne komсомолец Timur Frunze. — Vždyt každý chlapec má svého hrdinu, kterému se máti vyrovnat nebo přiblížit!

Už třetím rokem sloužím u jednoho z nejlepších leteckých útvarů, kde vyrostla řada mistrů tyčkové pilotáže, dovedně ovládajících dnešní bojová letadla. Stát se v dnešní době dobrým bojovníkem ve vzduchu, připravovaním v reálu se s nepřitelem, není lehké. Náš úkol je ztížen bouřlivým vývojem letecké techniky v posledních letech. A sovětští letci jsou často nuceni přelétávat se a seznamovat se s novými a novými stroji. Jako dnes si vzpomínám na svůj první let v nadzvukovém letadle. Bylo to v učilišti před lety lety. A jak daleko se dostalo naše letectví od té doby! Dávno už útokem byla překonána hranice rychlosti zvuku...

Stal jsem se tedy letcem, ovládajícím prostor při rychlostech výškových rychlostí zvuku. Jako ostatní, toužím i já dostat se ještě dál; být mezi těmi, kteří budou vybráni pro kosmický let na meziplanetární letadla. Možná, že nebudu mezi prvními, ale věřím, že i tento sen se mi jednou vyplní.

Volně zpracováno podle článku nadporučíka Rjabova z časopisu Krasnaja zvezda.

## BUDE VÁS ZAJÍMAT

● (Jin) Federální rada Aeroklubu Itálie užila slavnost modální vzdušnou benátského modelářů Benzo Grandisio za velmi aktivní účast v minulém roce a za vzornou reprezentaci za letáckým mistrovstvím světa rychlostních U-modelů v Mladé Boleslavi, kde byl z italského družstva nejrychlejší.

● (4) Zdobýl křídla pilotů a motorový pilot Fr. Vozka z Klodna je nyní jedním z nejúspěšnějších modelářů. Žádná křídla před ním neobstojí, dokonce ani takové, kterou umí FAI v reaktivu. Nedávno např. zhotovil přední zvezdu letadla „PD-2“, Delta.

Dana celobalové měřky: Rozpětí 105 mm, délka 180 mm, plocha křídla 0,52 dm², váha 8 g, zrychlení 5%, profil. Model se vyznačuje trošku gumou. Nejdelší let byl 60 vteřin, což byl přes 30 vteřin.

● V Polsku vyšla kniha Ing. W. Schöna „Plátno a akrobacie upoutaných modelů“, která má rozsah 300 stran a doplňuje předcházející práci téhož autora „Modely na vzduchu“.

● Závod WEB Eragschirische Möbel und Spielzeugfabrik, Niederlande v NDR vyrábí zařízení a techniku dokončování křátek. S požadavky odlišností základy se odpovídá gumovým letem dopravním raket. Ve výšce až 8 m se z ní posílá průběžným mechanismem vzhled draků, který letí dalších až 8 m.

● Počet propagací letecké modelářství mezi mládeží. V nejbližší době přijde v Polsku do prodávce 50 000 kusů (1) stavebnice jednoduchého křídla „Zarek“. Cena stavebnice bude velmi nízká.

● Od června tr. je mládež NDR „Der Modellbauer“ přejmenován na „Modellbau und Basteln“ (Modelářství a domácí kování). Rozsah časopisu se zvětšil na 52 stran měsíční formátu a cena se zvýšila z 0,5 na 1 DM.

● (je) Rozšířil „rodina“ modelářských časopisů ve světě se koncem loňského roku rozšířila o nového člena. Jmenuje se „Ideas y Modelos“ a vychází ve španělském jazyce v Argentině. Nový mládežník, vyznačující velmi drahou modelářství, je bohatě ilustrován, nabízí na přílohu papíru a při rozsahu 36 stran formátu A-4 stojí 5 peset.

## VYŠLA RADIOTECHNIKA pro letecké modeláře

V letovci kováčství vyšla v edici Sazeneva tato tak dlouhá a náročná pomůcka pro modeláře-radiu, kterou napsal J. H. Deutsch a Ing. Arnold Kubit. V palubní části kniha má rozsah 202 stran, obsahuje 215 obrázků, tabulek a vzorů, které vzhledem k tomu, že jsou velmi jednoduché, jsou velmi vhodné pro začátečníky. Vydal ji Svaz pro spolupráci s armádou pro mládež. Nedávno se tedy kupte v knižních předevních, ale v knižním obchodu nebo knižním výstavě Sazeneva. Každý, kdo má knihu, má možnost, podle přílohy ÚV Sazeneva, edice, Opátstva 28, Praha 2.

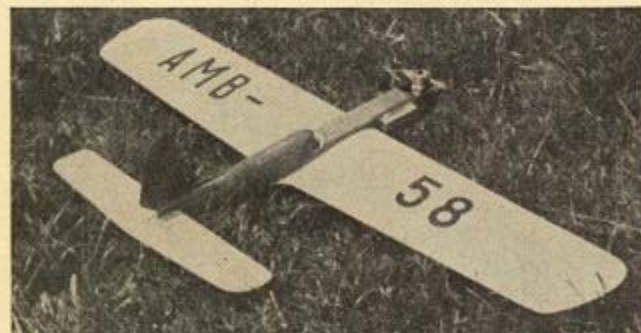
Ukazuje knihu je podstatně rozšířena o radiační techniku začátečníků. Bude proto dobrá učebnice pomůcka v modelářských kroužcích. Pomůcka připravuje modeláře bez znalosti elektrotechniky, i když k poznání technické struktury pro získání konceptu, i když k praktické stavbě radiačních modelů.

Příklad kapitoly: 1. Stručná základy elektrotechniky; 2. Základy radiotechniky; 3. Elektromagnetické vlny; 4. Přijímače; 5. Vysíláče; 6. Antény; 7. Zdroje proudu; 8. Měřicí přístroje; 9. Mechanická část zařízení v modelu; 10. Praktické papíry náčrtů.

Chcete-li získat „Radiotechniku pro letecké modeláře“ jako užitečnou studijní pomůcku do rukou — a to také účel doporujeme — neváhejte a objednejte si ji dříve než bude rozprodána.

—r—

Celobalový akrobatický model M. Černého z Poděbrd. Má rozpětí 1300 mm, váží 950 g a s motorem Vitvan 5 cm<sup>3</sup> létá rychlostí 90 km/h.













K VÝKRESU  
NA PROSTŘEDNÍ  
OVOUSTRANĚ



**„KÁJA“**

školní větroň A-1



MODEL  
VHODNÝ  
PRO  
ŠKOLNÍ  
KROUŽKY

Zalétávání bylo již tolikrát v LM popísáno, že považujeme za zbytečné to opakovat. Dočtete se o něm skoro u každého plánu, uveřejněného na prostřední dvoustraně.

Všem modelářům, kteří si model „KÁJA“ postaví, přejeme pěkné polétání a dobré výkony. A jelikož žádný model není dokonalý a nevychová každému, žádáme, abyste nám své dobré i špatné zkušenosti ze stavby a létání sdělili.

Za kolektiv modelářů ZO Meopta  
Přerov Osvald KAROLA

#### VÝKRES MODELU „KÁJA“

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

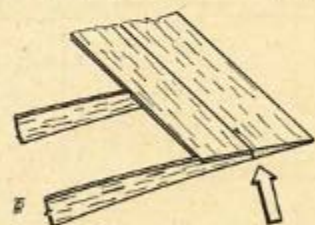
Modelářům, kteří chtějí model stavět dříve, dá redakce zhotovit a zašle poštu planografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Planografická kopie stojí 3,50 Kčs včetně poštovního. Platte předem pošt. poukázkou na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Vytizení trvá nejméně 14 dnů. Objednávky výkresu „KÁJA“ přijímáme do 30. září 1958.

Později došlo NEVYŘÍDÍME!

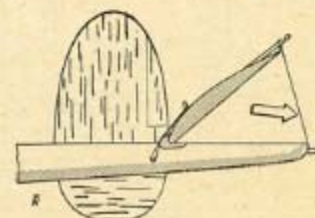


*Jak  
udělám?*

● **ODTOKOVÁ LIŠTA** u tenkých profilů vychází obvykle značně široká. Kombinujeme-li balsovou odtokovku s 2mm prkénkem širokým asi 15–30 mm, ušetříme nejen na váze a materiálu, ale dostaneme tak velmi pevný konstrukční celek. (—ber)



**ZAJIŠTĚNÍ VÝŠKOVKY** u dethermalizátorů typu Goldberg (bazarová nejspolehlivější ocelový drát Ø 0,3 mm, o který poskládáme některého „ščeka.“ Očka na koncích drátu spájíme cinem. Použít místo drátu silon nebo dokonce nit se nedoporučuje, neboť je nebezpečí přepálení doutnákem. (—ber)



Model vznikl spoluprací kolektivní modelářů ZO Svazarmu MEOPTA Přerov na základě několikaletých zkušeností v práci s modelářskými kroužky začátečnicků. Při návrhu jsme byli vedeni snahou dát našim nejmladším členům model, který by se pracností příliš nelišil od prvního typu letadla, který se běžně v kroužcích staví, tj. kluzák „Formánková 401“ nebo „Vosa“. Hleděli jsme však, aby naše školní A-1 měla takové výkony, které by žákům umožnily účastnit se soutěží a hlavně splnit první výkonnostní zkoušku stupně „A“.

Vzhledem k tomu, že máme zavedeno placení materiálu v plné hodnotě až do složení zkoušek, nesměli být model finančně příliš nákladný.

Při návrhu jsme použili některých prvků, které byly vyzkoušeny jinde a zveřejněny v LM.

Jelikož stavba modelů pro začátečníky byla již několikrát popisována, omezuje se stavební popis na míru co nejmenší. Totéž platí i o zalétávání modelu.

#### STAVEBNÍ POPIS

**Trup** sestává ze tří základních částí, a to hlavice, skříněvého nosníku a směrovky.

Při stavbě vyřizujeme nejprve ze smrkového prkénka dlouhý 8 mm hlavici s výřezem pro upevnění posuvného závaží a otvorem pro boční startovací háček. Otvor pro kolík na upevnění křídla vyvrtáme. Hlavici upravíme rašpí a skelným papírem do tvaru naznačeného v řezu.

Na skříně trupu si nejdříve připravíme lišty, které seřezáme nožem a skelným papírem upravíme do tvaru naznačeného na výkresu. Tyto upravené lišty – boční, spodní a horní – slepíme nejprve do tvaru „U“ a necháme zaschnout. Pak přezkoumujeme lepení a místa, která nedrží, zalijeme ještě znovu acetónovým lepidlem. Potom přilepíme zbývající boční lištu. Po dokončení zaschnutí zalijeme do konce skříněvého nosníku směrovku a kolík pro upevnění výškovky a celou tuto část řádně přilepíme k hlavici. Spojení s hlavici můžeme ještě posílit několika tenkými hřebíčky, u nichž jsme před zalitím namázali špičku. (Tím zabráníme praskání lišty.)

Pak ještě přilepíme kolík pro upevnění křídla a celý trup definitivně očistíme skelným jemným papírem. Podložku výškovky přilepíme až při zalétávání modelu.

**Směrovku** slepujeme z lišty na podložením dekou. Přes plán položíme slabý průhledný papír (kondenzátorový), abychom jej nezmáčli. Po zaschnutí obrousíme směrovku skelným papírem do tvaru profilu.

**Křídlo.** Nejprve si slepením připravíme dostatečně dlouhé lišty, které pečlivě vybereme s rovnými, stejnoměrnými lety a samozřejmě rovné. Nad pláncem nebo párou opatrně ohneme\*) konce do určitého tvaru „uší“.

Z předkládky 1 mm vyřezáme potřebný počet žebér, která pak hromadně opracujeme do přesného tvaru profilu a vyplujeme těsný zářez pro hlavní nosník. Rozmístíme žebra na hlavním nosníku přesně podle plánu, nasuneme konce do zářezů v odtokové liště, přezkoumujeme rovnoběžnost a řádně zalijeme. Naposled přilepíme lištu náběžné hrany, zakončení křídla z korku nebo balsy (z bedniček od kokosové moučky) a destičku pro uložení křídla na trup. Po zaschnutí opracujeme nožem nebo rašpí a skelným papírem náběžnou a odtokovou hranu a celé křídlo jemně obrousíme.

**Výškovku** stavíme stejným způsobem jako křídlo. Do mezery mezi středními dvěma žebry zalijeme zespolu lištu 2 × 10 mm pro uložení výškovky na trup a dřevěné háčky z lišty 2 × 5 mm pro gumu, připevňující výškovku ke trupu.

**Potah.** Celý model potáhne středním Kablem, potah vypneme vodou. Křídlo a výškovku nalakujeme bezbarvým lakem, trup barevně. Na trup přilepíme šiték s adresou. Na křídlo pak upevníme klapku z tenkého plechu (folie) pro seřízení letu modelu do kruhu.

**K vyvážení** modelu potřebujeme šroub s válcovou hlavou M 4 × 20 s maticí a železnou nebo olověnou podložku, které upevníme do výřezu v přední části hlavice. Model vyvažujeme tak, aby při podepření v místě hlavního nosníku křídla byla přední část trupu skloněná k zemi asi o 10 až 15 mm. Přitom dbáme, aby závaží bylo přibližně uprostřed výřezu, což dovoluje podle počasí při létání model přesně dovlážit.

#### \*) POZNÁMKA TRENÉRA PRO BEZMOTOROVÉ MODELÁŘE

Vytvoření „uší“ na křídle oblébáním hlavního nosníku náběžné i odtokové hrany políkáme za obrábění, nepřesné a vadit pozdějšímu možnámu zhoršení za nespolehlivě.

Uděláme-li známou citlivost modelů A-1 při vlehu i za letu na geometrickou nestojedlnost konců křídla, pak doporučujeme poznamenat stavbu křídla obvyklým způsobem, tj. spojit alespoň hlavní nosník seřeznutím a skřetením do příslušného úhlu „uší“. Jinak považují tvar za velmi vhodný.

Emil BRAUNER



## úspěšné modely z letošní MMS v Budapešti

Zpracoval mistr sportu Radoslav ČÍŽEK

## MODEL NA GUMU IVANA IVANIKOVA, SSSR

Nová pravidla FAI pro modely na gumu změnila do jisté míry koncepci modelů. Někdy odůvodněné, jindy ne. Jde vlastně dosud o hledání zásadní formule, která dodnes není pevná. Každý modelář hledá nové cesty. Jedním z takových průkopníků je sovětský modelář Ivanikov.

Jeho nový model je pozoruhodný především neobvyklou vrtulí, malou štiřlostí křídla a směrovou ploškou umístěnou před křídlem.

**Trup** kruhového průřezu má 8 podélníků z trávy „Či“<sup>1</sup>. Mezi podélníky je v délce svazku balsová výplň. Zadní část trupu bez balsové výplně je ztužena diagonálami z „Či“<sup>1</sup>.

**Křídlo** o malé štiřlosti s 8% profilem je nesené baldachýnem z drátu a bambusu.

**Ploška** před křídlem, vyvolující boční sílu, má zakřivený profil a je vzhledem k podélné ose trupu vysoce vpravo. Byla na model přidělena dodatečně pro zlepšení motorového letu.

**Výškovka** je stavěna geodeticky, čímž konstruktér dosáhl velké tuhosti při poměrně slabém dimenzování.

**Směrovka** má celkem nevhodné vyztužení; křížové vztuhy přesahují ostatní a tím narušují plynulost potahu.

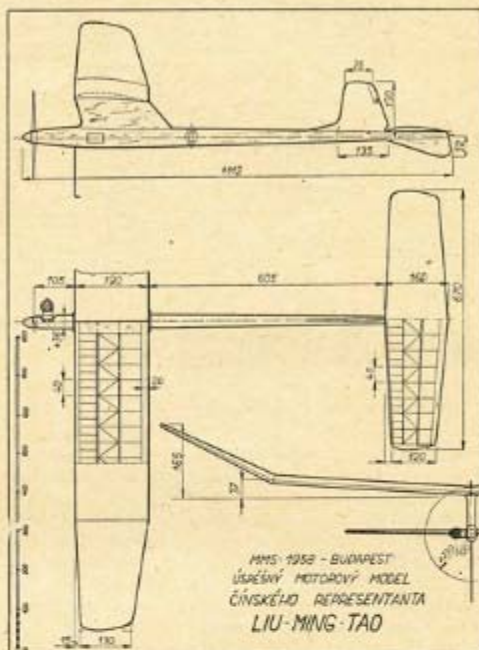
**Vrtule** je úspěšný experiment. Pracovní listy vrtule o ploše 0,7 dm<sup>2</sup> (každý) jsou otočné na čepích, vzdálených 150 mm od středu. Nosné rameno je z drátu Ø 2 mm, výztužné táhlo z drátu 0,75 mm. Listy se sklápějí po otočení vrtule ve vodorovné poloze.

Motorový let je velmi dobrý, model stoupá v úzkých spirálách a dosahuje značné výšky. Klouzavý let klidný, průměrný.

**Gumový svazek** sestává z 16 vláken italské gumy Pirelli 6 x 1 mm.

## MOTOROVÝ MODEL ČÍŠANA LIU-MING-TAO

Také mladý čínský student Liu-Ming-Tao nevynechal letos na MMS v kategorii motorových modelů náhodou. Je to náš starý známý z minulých let, který se vypracoval tak, že druhé místo



za náš reprezentantem Bílým plně vystihuje jeho schopnosti a připravenost. Dřívější šák na mezinárodních soutěžích je dnes vážným konkurentem v boji o prvenství.

Nejnovější model Liu-Ming-Taoův je dalším propracováním konstrukce, s níž se skromný čínský modelář představil v roce 1956.

**Trup** je proveden jako celobalsová skočepina eliptického průřezu s pylonem a sedlem pro uchycení křídla. Pod trupem je pružná noha z ocelového drátu k ochraně vrtule.

**Křídlo** je mimo husté žebrovaní v nosové části ještě diagonálně vyztuženo mezi žebry. Je dvoudílné, spojené kolíky.

**Výškovka** je konstruována i stavebně shodná s křídlem.

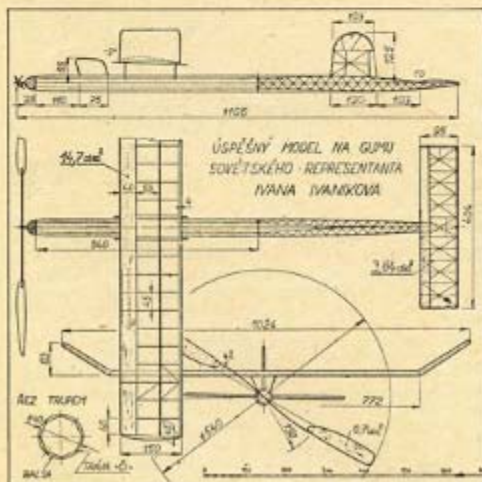
Model je poháněn motorem Webra-Mach 1.

Standardní výkon modelu a jednoduchá účelná koncepce mohou být dobrým vzorem mnohým modelářům, i když model celkově nevynechá žádnými zvláštnostmi.

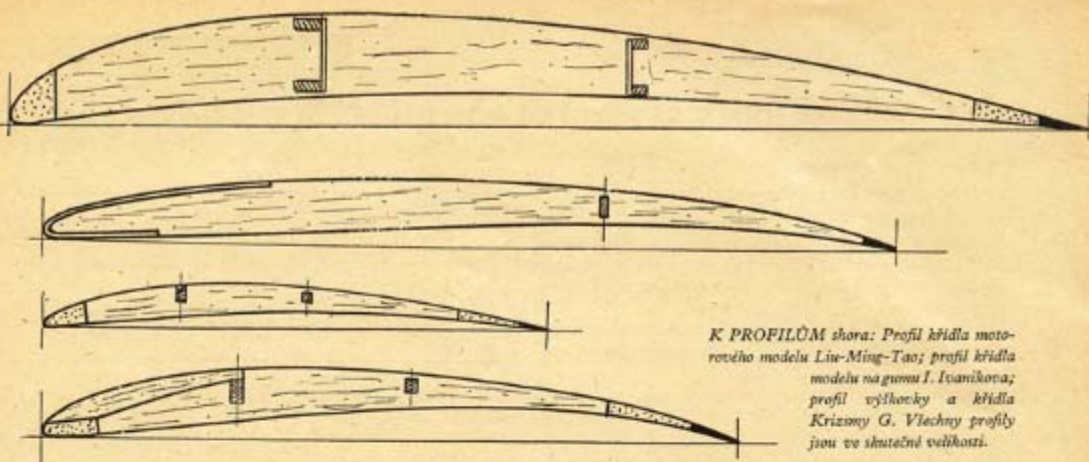
## MODEL NA GUMU KRIZSMY GYULY, MAĎARSKO

Skromný maďarský reprezentant Krizsma patří v posledních letech v kategorii Wakefield mezi ty přední modeláře světa, kteří systematickým zlepšováním vlastní konstrukce se dostávají dál a dál. Poslední z jeho prací je vítězný model z MMS 1958, typově označený „KGW-2005“.

**Trup** čtvercového průřezu se ničím podstatným neliší od konstrukce z r. 1954. Také půdorysný tvar křídla a výškovky je velmi podobný. SHRNUTO: Nejméně 4 roky stará konstrukce, střízlivá a účelná, ale v detailech stále zdokonalovaná — ÚSPĚCH.







K PROFILŮM shora: Profil křídla motorového modelu Liu-Ming-Tao; profil křídla modelu na gumu I. Ivanikova; profil výkřovky a křídla Krizmy G. Vlechny profily jsou ve skutečné velikosti.

## Technika našich přátel

**Křídlo** je poněkud odlišné od původního typu použitím mezižebí, dvojité odtokové lišty (balsa + smrk) a novým Benedekovým pokusným profilem (značně prohnutý, 5 % v 65 % hloubky). Křídlo postavené vcelku je uloženo na nízkém balisovém pylonu, spojeném pevně s trupem.

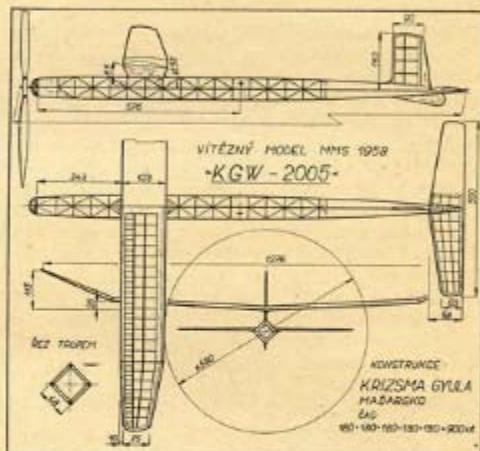
**Vrtule** stojí za zvláštní zmínku. Nehledě k dokonalému vypracování, je velmi dobře technicky vyřešena. Má  $\varnothing$  580 mm a proměnné stoupání. U konce listu je stoupání přibližně 500 mm, což odpovídá hodnotě asi 0,87 D. Listy vypracované z balsového prkénka jsou po vybroušení na tloušťku 1 mm potaženy Modellspanem a lakovány do vysokého lesku.

Díky výborné účinnosti vrtule má model dobrý stoupavý let a skvělý kluz. To jsou hlavní předpoklady pro dobré výkony, které se pohybují nad hranici 3 minut.

Soudruh A. SVOBODA z Kladna patří v poslední době mezi nejlepší maketáře. Na snímku je s maketou historického letadla Savoia Marchetti, o níž jsme již psali.



**ZÁDÁME MODELÁŘE**, kteří postavili vícemotorové makety, jež jsme dosud neověřili, aby nám nabídli své dobré snímky.



Profil B-8356 b

## Naše profilová řada 1

V letecko-modelářských prodejnách jsou k dostání některé nejvíce užívané profily, vykreslené v nejbližších hloubkách tak jako profil B-8356b na vedlejší stránce.

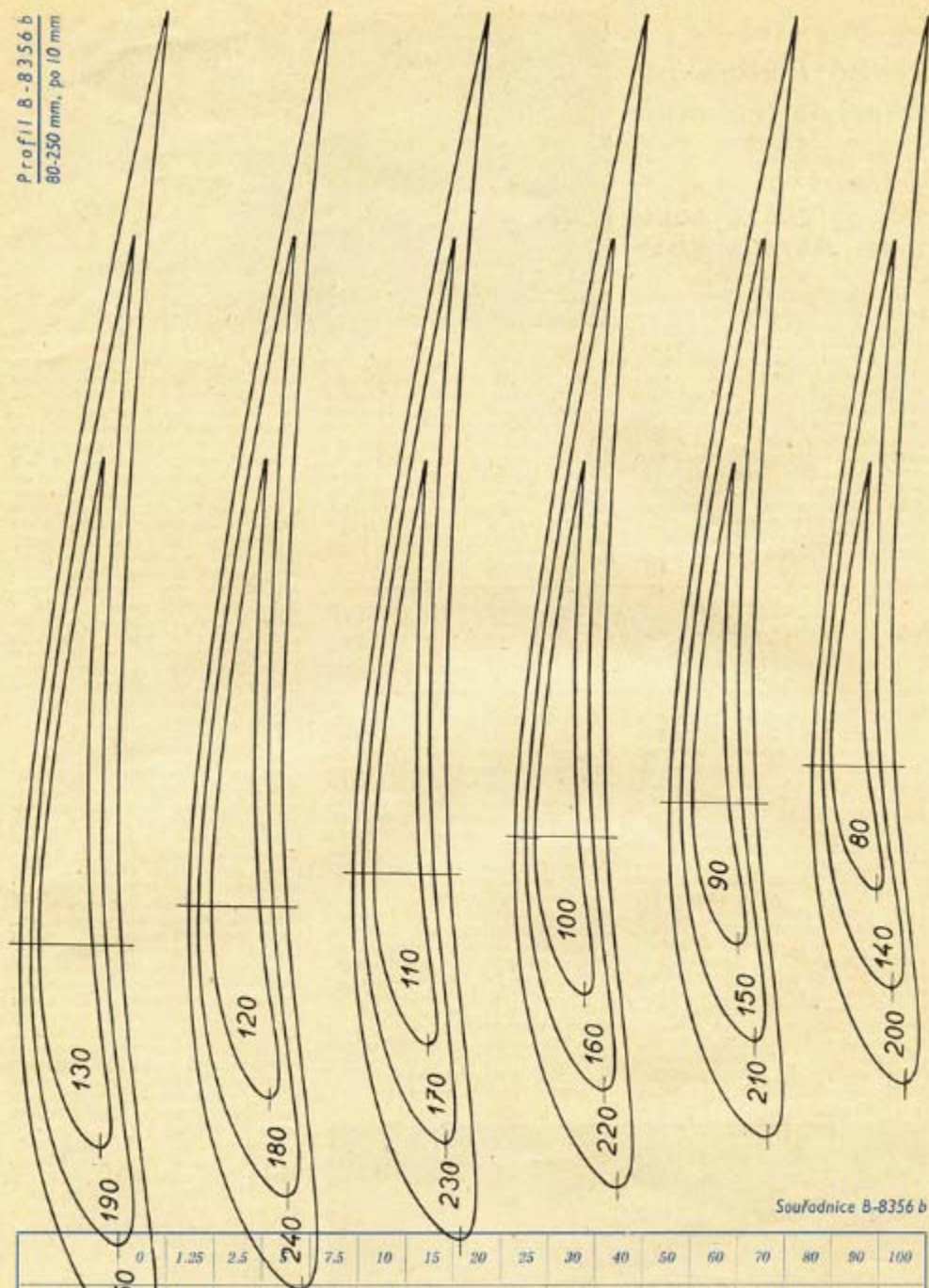
Rozhodli jsme se pokračovat v této řadě a uveřejnit postupně v podobné úpravě ještě profily další. Vedlo nás k tomu přání některých čtenářů i stížnosti na to, že plány v prodejnách vycházejí zadlouhavě.

Doufáme, že jsme se nespletli a že většina čtenářů nebude pohledat stránku věnovanou takto zpracovaným profilům za „stracemou“ a naopak, že jim to ulehčí práci. Až nám budete psát, nezapomeňte se zmínit, jaký máte na tuto věc názor!

Pro úplnost ještě poznamenáváme, že v letecko-modelářských prodejnách jsou k dostání tyto rozkreslené profily: Clark-Y; NACA 6409; NACA 4409; NACA 6412; MVA 123; MVA 301 a G 439.

REDAKCE





Souřadnice B-8356 b

	0	1.25	2.5	246	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Yh	1.11	3.00	4.15	5.83	7.08	8.00	9.15	9.97	10.28	10.37	9.91	8.88	7.50	5.90	4.20	2.32	0.33
Yd	1.11	0.17	0.03	0.05	0.25	0.50	1.19	1.87	2.35	2.70	3.05	2.98	2.67	2.22	1.62	0.89	0



# Poznáváme československou leteckou techniku

## SPORTOVNÍ A TURISTICKÉ LETADLO L-40 „META-SOKOL“

Proč opět „Meta-Sokol“? Zeptá se snad některý čtenář, vždyť již jednou v LM byl! Ano, ale ten „Meta-Sokol“, který se objevil v ročníku 1955 na stránce 90 a 91, patří již dávno minulosti. Dnes vyrábí národní podnik Orličan v Choceňské zrcel odlišných „čtyřicetky“, modernějších a podstatně výkonnějších. Jsou výsledkem vývoje, jímž prošel původní typ LD-40 „Meta-Sokol“ ve Výzkumném a zkušebním leteckém ústavu v Letňanech u Prahy.

Nebude snad bez zajímavosti zopakovat si zajímavé podrobnosti z bohaté historie tohoto typu. Jeho počátek musíme hledat v roce 1949, kdy vyzvalo vedení tehdejších Československých závodů automobilových a leteckých známého choceň-



dlouho nejistý. Rozhodující činitel se také dlouho nemohl smířit s motýlkovými ocasními plochami. Zdeněk Rublík se však nevzdal. Když vadily ocasní plochy, at tedy zmizí! V roce 1953 přestavěli v Choceň typ LD-40 na docela obvyklý standard, s velmi jednoduchými a narychlo vyrobenými klasickými ocasními plochami. Zároveň s touto úpravou bylo zvoleno i nové pojmenování „Meta-Sokol“, aby se především pro zahraniční obchod lépe označilo, že to je nadřazený mladší bratr osvědčeného „Sokola“.

válčový „Minor“ 4-III, který však se svými 105 k přestával vyhovovat. V pravý čas přišel tedy v roce 1956 jeho náhradník, čtyřválec M-332 Ing. Bohumila Šimůnka. V základě vyšel konstrukčně z „Minora“, má však přímé vstřikování paliva do válců a je vybaven kompresorem. Tato úprava zvyšuje jmenovitou výkonnost na 115 k a startovní za použití kompresoru dokonce na 140 k, zatím co spotřeba klesla při cestovní výkonnosti u země o 10 % a ve výšce dokonce o 15 %. Nový motor M-332 je tedy velmi výhodnou motorovou jednotkou, která, bude-li sloužena s dokonale účinnou stavitelnou vrtulí, bude zárukou vysokých výkonů a dobré pověsti choceňských „Meta-Sokolů“. Národní podnik Orličan vyrábí „čtyřicetky“ sériově, většinou již s novými M-332. Budou jistě významným pomocníkem našich svazarmovských letců, kteří by s nimi mohli dobýt další mezinárodní rekordy a dopřát odpočinku starým dobrým „Sokolům“.

„ZLEPŠOVAT STRUKTURU STROJŮ RENSTVÍ,  
ZVYŠOVAT SÉRIOVOST VÝROBY A ZDOKONALOVAT  
TECHNOLOGII.“

Z usnesení XI. zjezdů KSČ

ského konstruktéra, tvůrce „Sokolů“ a dnes nositele Řádu práce, Zdeněka Rublíka, aby zkonstruoval moderní celokovové sportovní letadlo. Nový typ měl navazovat na úspěšnou tradici, vytvořenou „Sokolem“ a spojoval ji s nespornými výhodami celokovové stavby.

Za deset měsíců od počátku konstrukčních prací stálo na letišti hověcí letadlo typu LD-40 „Mir“ a v poslední červencový den roku 1950 bylo zaleťováno. „Mir“ vypadal přibližně tak, jak jsme poznali „Meta-Sokola“ před třemi lety v LM. Měl tedy odsunovací kabinu, zvláštní „obráběcí“ tříkolý podvozek a jiné zajímavosti. Avšak jedna věc jej naprosto odlišovala od všech dosud u nás postavených letadel. Byly to ocasní plochy, u nichž bylo poprvé v historii našeho letectví použito motýlkové koncepce.

Doba tehdy bohužel nebyla slibnému prototypu přiznávána. Naš letecký průmysl byl přetížen jinými úkoly, především v zálehu obrany vlasti, a tak byl osud „Miru“

Bylo však stále zřejmé, že již nemůžeme v té době nabízet letadlo z roku 1949, že je nutno důkladně zmodernizovat vnější tvary, samu konstrukci i vnitřní vybavení a výstroj. Úprava probíhala konstrukčně ve Výzkumném a zkušebním leteckém ústavu v Letňanech od konce roku 1954 a o velikonočních 1956 startoval v Choceň první prototyp nového LD-40 „Meta-Sokola“ vyrobený Orličanem. (Pozor, v našem i cizím tisku se mnohdy omylem značí i tento nový typ písmeny LD, ale ta patří pouze k omezenému původnímu, předělanému „Miru“, který mimochodem ještě létá).

L-40 dostal delší trup, elegantnější kabinu, přechody mezi křídlem a trupem, nové tvarování podvozkových krytů, větší ocasní plochy atd. Do značné míry bylo využito i typizace. Tak na příklad bylo i pravé křídélko je totožné, kýlová plocha a směrové kormidlo jsou totožné s oběma polovinami stabilizátoru a výškového kormidla, jsou jen jinak montovány, atd.

Motorovou jednotkou byl stále čtyř-

### V TECHNICKÉM POPISU

zástava v platnosti celkem to, co jsme řekli již před lety o LD-40, ovšem až na změny, popsané při vývoji a na změny, podmiňované vestavbou nové motorové jednotky.

Barevné schéma je kresleno podle jednoho z prvních sériových letadel. Všechny plochy jsou v původní hliníkové barvě duralového plechu, plátěný potah kormidel a křídélků je nastříkan hliníkovou barvou. Horní část trupu, celá motorová kapota, kabina, trojúhelník na směrovce a náběžná hrana křídla jsou natřeny tmavomodře, stejně jako koncové oblouky ocasních ploch a křídla a všechny díly podvozku. Imatrikulační značky jsou černé. Na boku trupu se táhne žlutý ozdobný pruh, který začíná stylizovaným ptáčkem a nápisem „Meta-Sokol“ v provedení, rozkresleném na výkrese. Na směrovce je malý žlutý lichoběžník s černým nápisem L-40. Interiér kabiny je čalouněn v barvách ladících s tmavomodrým nátěrem, případně s jiným barevným schématem.

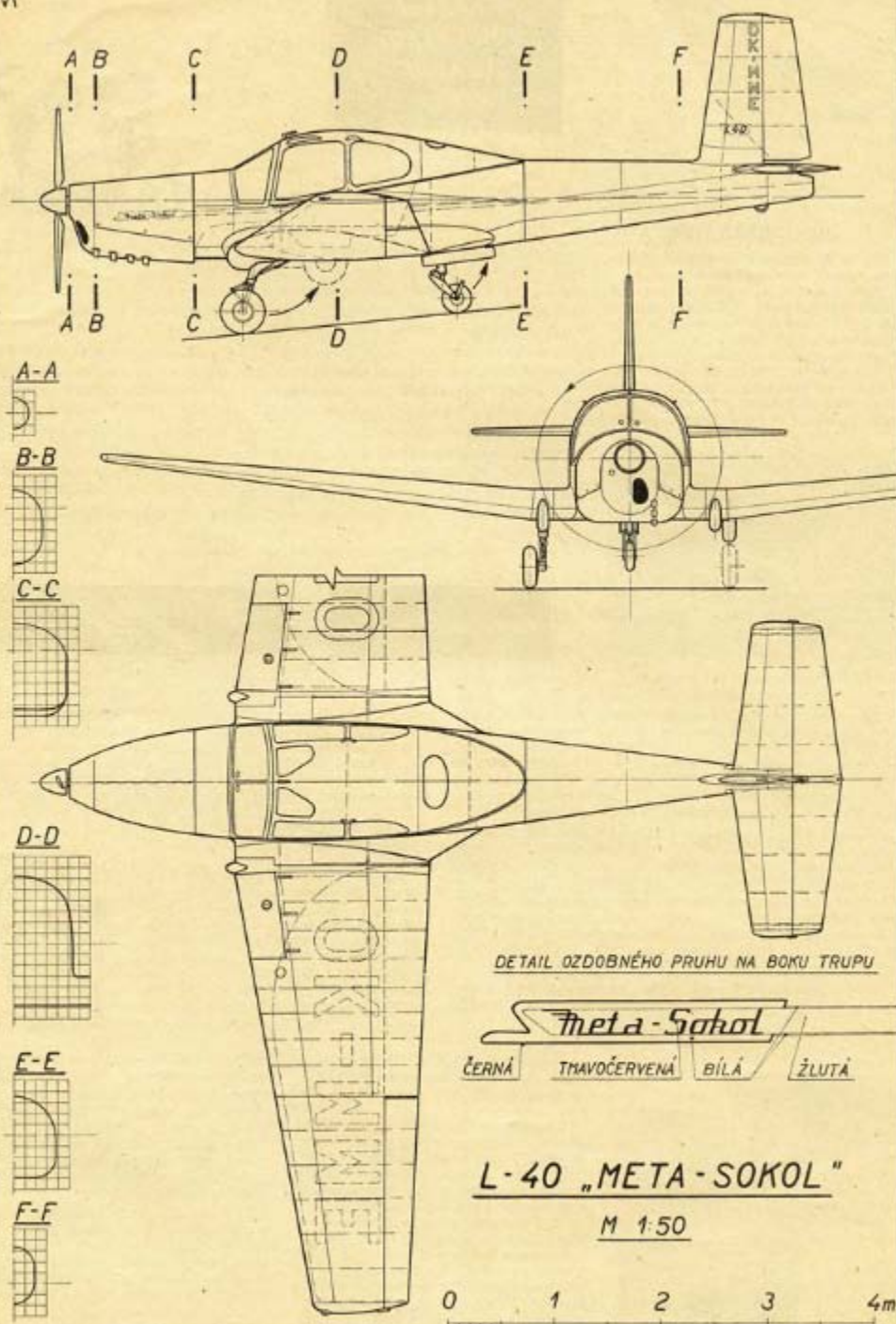
**Technická data L-40 „Meta-Sokol“**  
s M-332: Rozpětí 10 m, délka 7,54 m, výška 2,52 m, nosná plocha 14,56 m<sup>2</sup>, prázdná váha 520 kg, v letu 920 kg, plošné zatížení 63,5 kg/m<sup>2</sup>, nejvyšší rychlost 240 km/h, krátkodobě s použitím kompresoru 260 km/h, cestovní 220 km/h, dostup 4500 nebo 6800 m, stoupavost u země 3,2 nebo 4,7 m/s, dolet 850 km.

Václav NĚMECEK

Vadný snímek prvního provedení LD-40 „Mir“ s motýlkovými ocasními plochami (snímek J. Východský).











## PRÁTELE MODELÁŘI, HLAVNĚ KLUCI



### „JUNIORSKÁ 1958“

Na letišti v Kladně se honala 13. červenec soutěž, vyhlášená pouze juniorům.

Stále se natáhá, že soutěží pro nejmladší modeláře je poshroma. V Kladně však chyběl prád, ti, pro které byla soutěž uspořádána. Kde zůstali modeláři z Rahovnika, Prahy 6 a ostatních okresů?

Konečně – jejich šhoda, že nepřijeli. Vyfotografovali jsme vstřezné družstvo okresu Nové Strašce. Jeho členy byli (zleva) modeláři Komalinka, Rys a Suffek.



S nadšením očekávaný nový školní rok nastal. Ožily školní třídy a modeláři zahájili práci v kroužcích lámáním pilek, ničením překážky a tak dále. Mírně pozezané prsty však nemohou modelářský národ odradit od mohutného nástupu k postavení prvního modelu!!! Přesto že fouká ze smrti, je tato doba nejradostnější z modelářské sezóny a zalouží nějakou tu dobrou radu pro modeláře i instruktory:

**Instruktoři**, nemyslete si, že se nic nestane, nepřijďte-li zrovna dnes do kroužku nebo přijdete o hodinu později. Uděláte to dvakrát, třikrát a – z kroužku budou trosky.

**Modeláři i instruktoři!** Není jedno, zda stavbu prvního modelu dokončíte v listopadu nebo třeba až v prosinci. V prvním případě z toho bude „štko“ a možná i modelář; v druhém případě se nebude lézat, nějaký ten model se rozestaví a nedostaví a je zle. Nezapomene, že v listopadu máte jít už s prvními modely lézat na nejbližší letišti!

**Modeláři, hlavně kluci**, do školy chodíte proto, abyste se učili! A dostat „pětku“ znamená zákaz návštěvy modelářského kroužku se všemi zbytečnými následky pro jednotlivce i pro kolektiv. Aneklamte sami sebe: budete-li nepořádní ve škole, nepostavíte ani jeden model.

Tak – a nyní do práce. Nejen s nadšením, ale i s rozumem!

$$10 \times 10 \times 10 = 1000$$

$$\text{Křídlo} + \text{Trup} + \text{Výklopy} = \text{MODEL}$$

Dostáváme od nejmladších modelářů dopisy. Mám z nich radost, ale někdy – věřte nebo nevěřte – mi jde z těch dotazů hlava kolem.

Tak prý – jak nahodit motorěk 1,8 cm, aniž by virtuálně rozsekala prst nebo aspoň nehet. – No, uvažte, to by ten modelář neměl být nikde v Čechu, ale u m. Pak bych mu nahozel motoru předvedl. Tak jsem musel tomu chlapci napísat: „... musí být šikovný a dojde si za Timatim, on je modelář a naučí Tě motor nahazovat!“

Největší potíže je se zalétáváním. „Co mám dělat, aby to lítalo?“ Rada je jednoduchá: Postav model přesně podle plánu. To za prvé. Za druhé – než půjdeš lézat, podívej se, jestli máš řádné upravné nosné a stabilizační plochy. A nejsou-li zhroutené!

A jsem u toho! Chci vás upozornit, co zákeřně zhroutí výklopy nebo křídla dovede dělat za divy při létání. Mám všem na mysli deformace jen mírné, ne křídlo podobající se vrtuli a výklopy, která se vzhled a vůl jak křídlo poražené koroptve!

Co se může stát?

a) Nemá-li výklopy ve stejné rovině a sklání-li se např. její levý konec (při pohledu vzadu) dolů, bude mít model při klouzání

rovnou kroužit doprava a při startu na křídle bude rovně „utíkat“ doprava, tj. k levé ruce modeláře, běžného pozpátku.

b) Obě poloviny křídla (když je položíme na rovný stůl) mají ležet v jedné rovině. Odstědčí-li např. u levého křídla vnější konec odokové hrany, má křídlo tak zvané negativní zborcení. Odstědčí-li napak odokové hrany u středů křídla, je to zborcení pozitivní.

Pozitivní zborcení – když se větrí odpor, model se smáčí kroužit dopředu. Negativní zborcení – když se větrí odpor, model se smáčí kroužit dozadu.

Něco vám poradím: Zhotovte si ze silnějšího a měkčího dřeva takový startovací háček, který byste mohli vychylovat podle potřeby od osy trupu na obě strany. A když vám bude model v důsledku mírného zborcení křídla utíkat na některou stranu, vychylovte do této strany i startovací háček. A létejte. Nemudrujte nad zborcením u stolu nebo v posteli, ale zmažte se je napravit.



Snad se ani nenarodil chlapec, který se nikdy nepokusil vylézt z kusu dřeva něco, co mu připadalo jako dvoustěžňový škurner...

V brněnském Domě pionýrů pracují dvě skupiny lodních modelářů. A nemyslete si, že dělají jenom nějaké „koraby“ z kůže! Mají v dílně nástroje, ba i pásovou pilu a brusku. Objemné spalíky brzy dostávají správný tvar – rodí se plachetnice různých typů, i motorové čluny s elektromotory. Každý si dává jaképatří záležet, protože i malíčkosti budou rozhodovat, jak loďka vypluje na vodu... Leží se, natírá, šije se plachty a motoráři se potýkají s problémy elektriky. Dá to práci, ale zato ten příjemný pocit, když se celá ta flotila objeví na

brněnském moři – na Kníněské přehradě.

Signály na stožáru oznamují start a závodníci jsou trošičku nervoší – jako by měli sami vyplout na širé moře.

Tu a tam někdo okoupe plachty, jinému zrovna v rozhodující okamžiku „nejde“ protud, třetí kormidloval kamsi jinam a člun se mu vrátil z poloviny cesty.

To bývá... Brněnští modeláři však přesto předvedli divákům tenkrát pěknou podívanou. Schválně vám nepovíme, kdo závody vyhrál, protože – protože to není tak důležité. Hlavní je, že všichni závodníci dokázali, že dovedou vítězit i prohrávat.

Milan PAVLAS



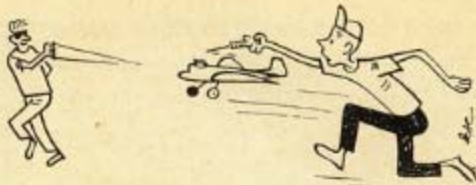
NA MALÉM

M  
O  
Ř  
I



# U NÁS O TEAMOVÉM LÉTÁNÍ I JINDE

Zpracoval Emil BRAUNER, Kladno



Jestliže u nás již dříve na veřejných vystoupeních létaly s větším či menším úspěchem skupinky několika modelářů v jednom kruhu s různými upoutávacími modely – vzpomínáme zdařilých podniků kladenských modelářů z let 1952-54 pod heslem „Létáme pro Vás“ – pak jsme teprve letos na některých soutěžích svědky prvních skutečných teamových závodů. Ačkoli od prvního závodu týmů podle pravidel FAI, uspořádaného v Jihlavě, uplynulo jen několik měsíců, můžeme s uspokojením konstatovat rychlý vzestup výkonů i technické úrovně. To také bylo rozhodující pro účast našich modelářů na mistrovství světa 1958 v Bruselu i v této kategorii.

V době, kdy dostáváte toto číslo do rukou, skončilo již světové mistrovství v Bruselu. Přesto však vás budou jistě zajímat výsledky z přípravy zahraničních modelářů, jak o nich referovala červencová a srpnová čísla zahraničních časopisů.

Z lidové demokratických států se zdá být zatím nejpokročilejší Maďarsko, jak se osobně přesvědčili naši reprezentanti při MMS v Budapešti (viz LM 8/1958). Časy jen málo přes 5 minut (na trati 10 km) tu nejsou vzácností, při čemž nejlepší závodník Azor dosáhl již i času pod 5 minut. I když je rychlost a malá spotřeba paliva velmi důležitá, má na konečný výsledek hlavní vliv pohotovost a zručnost mechanika, jenž obsluhuje model při mezipřistání. A právě v tom Maďaři soustavným tréninkem dosahují skutečně světové úrovně: 6 až 4 vteřiny (!). Navíc ještě ani rychlosti přes 140 km/h – ovšem na úkor vyšší spotřeby paliva – tu nejsou výjimkou.

Také Itálie, kteří mají k dispozici bohatý výběr známých motorů Super Tiger, létají vedle rychlostních i teamové závody dobře. Dokládají to výsledky z přípravné červencové soutěže

Na závěr ještě výsledky evropské soutěže pro akrobatické a teamové modely, konané koncem května podle mezinárodního kalendáře FAI v Barceloně ve Španělsku. Soutěž, již se zúčastnili jen modeláři Španělska, NSR a Belgie, byla vlastně první – i když neúplnou – přehlídkou výkonů týmů podle nových propozic FAI.

Výsledky z finále:

1. Fernandez (mechanik), Batllo (pilot) 5 min. 34 vt. (Španělsko)
2. Bernard (pilot), Stouffs (mechanik) 5 min. 41 vt. (Belgie)
3. Pedemonte 5 min. 54 vt. (Španělsko)

Z této soutěže stojí za zmínku několik podrobností: všichni startující použili motorů Oliver Tiger, avšak ne vždy se stejnou charakteristikou poměru rychlosti modelu ke spotřebě paliva. Nejlepšího výsledku dosáhl Španěl Fernandez v semifinále čistotou rychlosti 145 km/h a časem 5 min. 04 vt. při spotřebě 10 cm<sup>3</sup> směsi na 46 kol. Stejně čistou rychlosti 145 km/h dosahoval i Belgčan Stouffs, který však vlivem nevhodně upravené nádrže měl spotřebu 10 cm<sup>3</sup> paliva na 26 až 30 kol. Po návratu do Bruselu však snížil spotřebu na 37 kol/10 cm<sup>3</sup> při rychlosti 156,5 km/h. Ve finále pak vítěz Fernandez dosáhl rychlosti 141,5 km/h a potřeby 46 kol/10 cm<sup>3</sup>, druhý Bernard 148 km/h a 30 kol/10 cm<sup>3</sup>, třetí Pedemonte 122 km/h a více jak 50 kol/10 cm<sup>3</sup>.



v Bologni: bratři Rossi z Brescie odlétali trať 10 km průměrnou rychlostí 106,7 km/h, což odpovídá času 5:34. Ještě čtvrtý v pořadí měl čas pod 6 minut. Tato soutěž, pořádaná právě jako výběrová pro všechny tři kategorie mistrovství světa v Bruselu, byla tedy podobně jako u nás přehlídkou nejlepších modelářů, kteří byli vybráni pro reprezentaci v Bruselu.

I když Angličané neopustili dosud své vlastní propozice a létali i v letošní národní soutěži teamové modely ve dvou kubaturách 2,5 a 5 cm<sup>3</sup> na trati 10 mil (s odlišným obsahem nádrže), potvrdili opět svoji vysokou úroveň. Těba ovšem vědět, že teamové modely mají právě v Anglii snad nejstarší tradici na světě. Světově známé anglické motory Oliver Tiger, pokladné dosud za nejvýkonnější pro technicky tak náročné team-racing, mají na tom jistě rozhodující podíl. Rekordního času 7:26 na trati 10 mil (16,09 km) dosáhl Belchin ve třídě do 2,5 cm<sup>3</sup>. I když přepočítat čas na mezinárodní hodnocenou trať 10 km je pouze aritmetický, je jistě zajímavý: 4 minuty 37 vteřin. Tento nový anglický národní rekord, dosažený v semifinálovém letu, nepokonal ani vítěz finálové soutěže Dick Edmonds, který odlétal 10 mil za 8:18, což odpovídá přepočtem 5:30 na 10 km.

Z ložiskového mistrovství světa v Ml. Boleslavi nám známý belgický modelář Henri Stouffs je skutečně „universální účařem“ a v současné době nejspěšnějším belgickým reprezentantem (léta soutěžně rychlostní, akrobatické a teamové modely). Loni zvítězil na Evropském kriteriu v teamech časem 5:50 a jeho výkony se stále lepší. Z jeho letošního tréninku byla začátkem srpna známa pouze čistá letová rychlost 156,5 km/h, které dosahuje se speciálně upraveným modelem a motorem Oliver Tiger.

## VELKÁ CENA KARLOVÝCH VAR 1958

Ve dnech 19. a 20. července se na stadionu Dymova v Karlových Varech létala „Velká cena Karlových Var 1958“ – závod rychlostních upoutaných a teamových modelů. Závod byl organizačně zajištěn velmi dobře. V sobotu v 16.00 hodin uletal modelář ze sedmi krajových aeroklubů náleží K. Karlovy Vary a v 16.20 hod. už byly zahájeny první starty rychlostních U-modelů s motorem do 5 cm<sup>3</sup>.

Tato kategorie byla nejpokročilejší obsazená – 16 startujícími a měla také nejvyšší úroveň. Favoritem byl B. Grulich z K. Olomouc, který při tréninku zalétl 236 km/h, v závodě pak zvítězil rychlostí 225 km/h. Druhý byl V. Smola z Liberce, jehož model létal rychlostí 223 km/h. Vítěz měl motor vlastní konstrukce i výroby, druhý pak upravený Vltavan 5; oba modely měly nádrže typu „kermik“. Třetí F. Hráza z K. Praha použil amatérského motoru A. Bogdanoviče a dosáhl rychlosti 213 km/h.

Sériová výroba motorů Vltavan má sice vliv na zvýšení počtu soutěžících, avšak nepřispívá ke zvýšení výkonů. Rychlosti s neupravenými Vltavany se pohybovaly maximálně okolo 180 km/h.

V kategorii do 2,5 cm<sup>3</sup> byla úroveň zcela podprůměrná. Startovali čtyři závodníci, z nichž pouze S. Burda z Jihlavy dokončil závod s hodnoceným výkonem 144 km/h.

Vítěz kategorie do 10 cm<sup>3</sup>, M. Rybář z K. A. Budějovice, létal s motorem Mc Coy 60, upraveným F. Carterem; v závodě dosáhl rychlosti 225 km/h. Druhé místo obsadil F. Dolejš z K. Praha-město rychlostí 222 km/h – rovněž s motorem Mc Coy 60. Třetí byl J. Gütler z K. Praha-město, jehož model s motorem Dooling létal rychlostí 211 km/h. Dobry výkon ukazal též motor vlastní konstrukce a výroby A. Bogdanoviče. Po odstranění posledních nedostatků bude nepochybně důstojným soupeřem známým zahraničním motorům. Vleč nad rámec závodníků v této kategorii použilo vltavových palivových nádrží a ertul, vyrobených v MVVS Brno. V kategorii modelů s tryskovým motorem je situace dolevo katastrofální. Je nejvyšší čas pro tuto nepravděpodobnou kategorii něco udělat. I když se trysky nelétají na mezinárodních soutěžích, znamená to, že se nemohou lézat jako národní přebíři!

V K. Varech z pěti startujícími zvítězil v kategorii trysky J. Natolická z K. Jihlava s modelem J-250 rychlostí

(Dokončení na str. 214)



## VELKÁ CENA KARLOVÝCH VAR - dokončeno

200 km/h. Druhý byl S. Divoš z KA Č. Budějovice rychlostí 189 km/h.

V kategorii teamů dominoval časem 5 min. 42 vt. mladý Kamil Brauner s otcem jako mechanikem. Výhon, bláhový vrtolový útok, třeba přičítat také výběrnému anglickému motoru Oliver Tiger. Brauner létal většinou na jedno mezi-privát. Druhý byl team Trnha-Michalovič z KA Praha. Jejich model, opatřený motorem MVVS, dosáhl času 6 min. 49 vt.

### VÝSLEDKY DRUŽSTEV

1. Praha 1206; 2. Jihlava 1066; 3. Č. Budějovice 585; 4. Karlovy Vary 499; 5. Olomouc 409; 6. Liberec 223; 7. B. Bystrice 180 bodů.

\*\*\*

Pořadatelé si zřejmě nepocítili cen, jež byly uděleny vítězům jednotlivých kategorií. Jinak by se přece nemohlo stát, aby vítěz dostal nedohotovový stojan na stolem lampu, slona bez klá nebo lva s surčovou zadní nohou! Nepochybň! Žádný modelář nelétá pro cenu, ale jestliže už se ceny udělují, je nutné, aby byly upomínkou nebo praktickou hodnotou!

Milan RYBÁŘ, KA Č. Budějovice

## Není dílna - vážné nábor

Již tři roky se v Žilině hledá možnost, kde umístit letecké modeláře, aby mohli pracovat v kolektivu. Modeláři nemají přemírné požadavky: potřebují jednu místnost jako pracovní s dílničkou a místo pro klubovnu, kam by se všichni věli. V poslední době slíbená místnost opět trochu rozbývala činnost.

Pod vedením zkušeného instruktora Beňovského si mladí chlapi založili letecko-modelářský klub v počtu 25 členů, vesměs ve věku kolem 14 roků. Vyrovnali si příspěvky Svazarmu na 100 % a pustili se s velkou chutí do výcviku.

Postavili již školní kluzáky a dohotovují model „Šohaj“. Jednou týdně se scházejí prozatím v místnosti na letišti, aby dostali od svého instruktora domácí úkoly a zkontrolovaly se úkoly předchozího týdne. Pro společnou práci se tato „dílna i sklad současně“ nehodí; mladí svazarmovci však zatím netrácejí chuť, poněvadž věří, že již v nejbližších dnech skutečně obdrží tři roky slíbenou pracovní.

Nezůstane-li tentokrát jen při slibu, a dostanou-li žilinskí modeláři tak dlouho slíbenou „střechu nad hlavou“, nebude tu už problém nábor nových členů mezi mladší! Aktivita zmíněného kroužku je nejlepší příslibem.

Mjr. J. DVORÁK, Žilina

## Spadla nástěnka

Om hodin večer, skoro už tma. Ani nevidím krávy aho! Luhačovice. Dvůřádková s bývalými zádovnicemi a mnou se šel na asfaltu, rušička rychlosti se chvěje na 100, v zatáčkách 80 km/h. Panečku, to je fíka! Líbí mi se a těším se na vystoupení leteckých modelářů, které uvidím zítra v neděli 20. července při III. braném dni Svazarmu na Luhačovicích přehrádi.

Ze tam budou leteckí modeláři, dá rozum - říká soudruh Kudláček. Jedeme za okružním modelářským instruktorem K. Holčapekem do Uherského Brodu podívat se na modely, s nimiž budou Uherskobrodští zítra udívat. A také proto, že prý je v tomto okrese modelářů jako hub po diti.

Říkáli mi na krajském výstupu Svazarmu: takových padesát, jako je Karel Holčapek! Pravda, jenže přes příkladnou obětavost a úsilí okresního modelářského instruktora to nevyšlo v okres nějak chvilku. Jestli loni se instruktor chlubil 150 vyhovujícími modeláři všech kategorií na všech možných vystoupeních a soutěžích. A letos? ... Letos spočítá výhromy modeláře pomocí vlastních, fidičských a jejich prstů - a to pouze na rukou! A když vezme ještě i ty nejistě, připočítá deset. Nerad.

Říkal přece soudruh Holčapek, že dílna modelářů mají, instruktory také, tak ... nevím.

Během debaty s instruktorem jsem pokycovala hlavou, sem tam se něco zeptala, pochvilila desetiletou ratolet a čekala jsem, až přijde to pravé: Pojďte se podívat do dílny, těch 40 modelářů tam má připravené modely na zítřejší létání!

Konečně je to tady: „Pojďte se podívat do dílny - jestli chcete! Ale nic tam neuvádíte. Vyloučeno, do Luhačovic nejede nikdo. Chátrli jsme, tři modely

jme měli připraveny, ale ... představte si, spadla nástěnka a vložky tři rozbila. Totiž enom dva. K dovršení katastrofy měl můj kluk (také Karel Holčapek a také instruktor) havarii na kole s třetím modelem. To byla plachetníčka, moc pěkná. Ležela doma v troskách. - Ne model, syn je v pořádku!

Syn je v pořádku, to je dobře. A počítat přece umím: spadla JEDNA nástěnka a rozbila DVA modely. Přitom ale do Luhačovic nepojede - a také nejel - ani jeden z těch čtyřiceti vyhovujících uherskobrodských modelářů.

Jedeme zpátky. Stejně rychle po rovině i v zatáčkách. Vlastně vůbec nevadí, že jsem si nepříjemně ten kolegovův fotoaparát, jak jsem chlať ... Řídké už nechovám, ani se nepánu, proč nechal zádovnické dráhy. Neříkám už vůbec nic.

Libuše KUČEROVÁ

Jistě vzácný snímek mistra sportu V. Hájků - jednak s „gunáhem“, jednak se sestrou, kterou navštěvuje do modelářského hamitu.



## VELKÁ CENA HIERONYMOVA V MLADÉ BOLESLAVI

V neděli 10. srpna byla na mladoboleslavském letišti uspořádána „VII. cena Hieronymova“. Na startovních se sešli přední modeláři z českých krajů a krajského aeroklubu Jihlava.

Závod rychlostních upoutaných a akrobatických modelů se létal za slunného počasí; vzhledem k opešnému zahájení (téměř v 10.00 h.) se starty protáhly až do pozdního večera.

Po stránce technické jsme neobjevili žádné novinky - závodníci dosahovali obvyklých výsledků. Nejvyšší úroveň měla kategorie rychlostních U-modelů s motorem do 5 cm<sup>3</sup>. Po stránce organizační byla jediným nedostatkem špatně upravená startovací dráha.

Vítězové jednotlivých kategorií byli odměněni hodnotnými věcnými cenami.

### VÝSLEDKY

#### Kategorie do 2,5 cm<sup>3</sup>

Vítězil Vydra rychlostí 107 km/h. před Gürtlerem, který dosáhl rychlosti 163 km/h. Oba jsou členy KA Praha-město.

#### Kategorie do 5 cm<sup>3</sup>

1. Velebný M., Praha-venkov 218; 2. Kostka, Jihlava 216; 3. Janák, Jihlava 213; 4. Hruza, Praha-město 213; 5. Smola, Liberec 208 km/h.

#### Kategorie do 10 cm<sup>3</sup>

1. Dolejš, Praha-město 225; 2. Gürtler, Praha-město 211; 3. Bogdányi, Praha-město 201 km/h.

#### Trysky

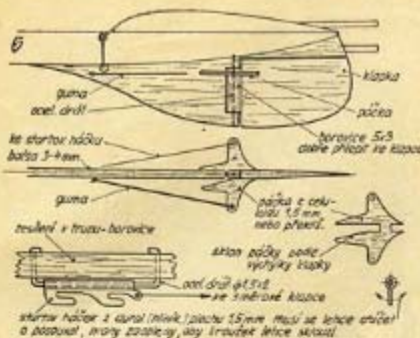
Vítězil D. Velebný z KA Praha-venkov rychlostí 222 km/h. před Netoličkou z KA Jihlava, který dosáhl rychlosti 200 km/h.

#### Akrobatické modely

1. Pospíšil, Praha-venkov 781; 2. Kostka, Jihlava 708; 3. Michalovič, Praha-město 672 bodů.

M. RYBÁŘ + A. BOGDÁNYI





## OVĽADÁNÍ SMĚROVĚ KLAPKY VĚTRONĚ

Jak je vyřešeno ráhounský modelář

H. Fenz pro posunutý startovací háček.

Podle Modelgastu

## MODELÁŘE Z PLZEŇSKA

upozorňujeme, že Plzeňský obchod spotřebním zbožím specializoval zvláštní oddělení prodejny hraček v PLZNI, Tě. 1. MÁJE 23 pro prodej potřeb pro letecké modeláře, jakož i potřeb pro stavbu modelů lodí a automobilů.

Plzeňský obchod DSZ

## SÚTAŽ A-2 OKRESU PRIEVIDZA

Okresný výbor Svazarmu v Prievidzi v snahe ešte viac zbližiť modelárov Nitrianskeho kraja usporiadal 11. ročník modelárskej súťaže „O putovný pohár mesta Prievidze“. Súťažili trojčlenné družstvá v kategórii A-2. Súťaž sa konala v nedelu 10. augusta na letišti v Prievidzi. Celkom štartovalo 32 modelárov zo 6 okresov Nitrianskeho kraja.

Počesie súťažiacim zo začiatku pralo, bolo jasno a takmer bezvetrie, neskôrke však pribúdala oblačnosť a vietor posilnel na 4-5 m/s.

Putovný pohár už po druhý raz obdržalo družstvo Prievidze.

## VÝSLEDKY

Jednotlivci: 1. Krajčovič, Levice 765; 2. Šimo, Prievidza 715; 3. Kuchárik, Prievidza 641; 4. Domonkoš, Komárno 620; 5. Mana, Prievidza 610; 6. Kováč, Prievidza 567; 7. Farkaš, Levice 473; 8. Bálen, Levice 473; 9. Mravík, Levice 454; 10. Mjajavec, Komárno 444 sk.

Družstvá: 1. Prievidza (Šimo, Kuchárik, Mana) 1966 bodov. 2. Levice (Krajčovič, Farkaš, Bálen) 1711 bodov. 3. Komárno (Domonkoš, Mjajavec, Lóži) 1168 bodov.

T. Kuchárik, modelársky inštruktor

## ODKLÁDÁ SE SOUTĚŽ

Modelářský odbor OV Svazarmu Dvůr Králové n. Lab. oznamuje, že z technických důvodů odkládá soutěž motorových modelů „Memorial Oldy Macha“ ze 14. září na 28. září 1958. Soutěžní propozice budou rozeslány krajským seroklubům.

## PLZEŇSKÝ MODELÁŘ,

kteř nám poslal dopis o model. prodcejš v Plzni, necht oznámit svou adresu. Potřebujeme ji znát, máme-li něco podniknout.

Redakce

## POMÁHÁME SI

### PRODEJ

● 1 Motor AMA 1,8 cm<sup>3</sup> za 180 Kčs. J. Nejšek, Kyjevská 73/6, Praha 6. ● 2 Stavební výkresy maket Hurikán, Avis B-54, Arado M-314, Beta Minor B-50, Li 35 (s lyžemi) a motor 2,5 cm<sup>3</sup>. O. Kander, Ostrava, Náládni 2, Ostrava II. ● 3 Nový motor Vltava 5 cm<sup>3</sup> za 200 Kčs. D. Kerpert, Lidická 10, Brno. ● 4 Det. motor Buš Albon 2,5 cm<sup>3</sup> (po opr.) a pipeta a kabely za 250 Kčs. J. Douda, Štěrbová Bane 228. ● 5 Motory: nový Vltava 5 cm<sup>3</sup> za 250, Star 6,3 cm<sup>3</sup> v roz. stupňech na (dál. št.) za 270; zhu. akumulátor 14 Ah za 50 Kčs. M. Vyspěl, Jeremkovova 9, Píseň. ● 6 Nový motor Junior 2 cm<sup>3</sup> za 100 Kčs. R. Galibek, Horák nad Moravou 4, 43, o. Olomouc. ● 7 Nový motor AMA 1,8 cm<sup>3</sup> a pipeta a kabely za 250 Kčs. V. Hájek, Lopatnická 12, Praha-Podolí. ● 8 Volný model s motorem AMA 1,8 cm<sup>3</sup> za 270, event. motor za 190 Kčs. K. Pavlovský, Dobrá 73 v Mlad. ● 8a Motor Lem 6,3 cm<sup>3</sup> za 200 Kčs. M. Jasmala, R. 920, Hlidsko. ● 9 Kufarovský kábel 6, 20, 50, 70 mm; kvalitní akorcové lapidlo (200 cm) za 6, pěchilku 0,6 a 0,8 mm (1 dm<sup>3</sup> za 0,60 Kčs), lahvičky s plešinkou 4, 50 Kčs. A. Drahoš, Jiráskova 105, Turnov. ● 10 Nový motor Vltava 2,5 cm<sup>3</sup> + hl. vřetka + 2 vřetla + skumolice za 200; vnitřní vřetka za 60 Kčs. S. Wagner, Karolíňova 61, Bratřidla. ● 11 Motor: AMA 3,6 cm<sup>3</sup> se žh. vřetkou za 350 a Bul-Torpedo 5 cm za 320 Kčs. S. Slezák, Stalingradská 11, Krmov. ● 12 Jednotlivá díla časopisů Mladý modelář, Modelář, Letecký modelář, 100 šlů různých zahraničních leteckých časopisů; 70 různých stavebních plánů - seznam za 10 Kč. P. Pábel 128 v Havlíčkově Brodu. ● 13 Motor Bipol 0,97 cm<sup>3</sup> + 3 kulečky + 5 křídlo za 155; 50 cm<sup>3</sup> dlema za 4,50, 400 cm<sup>3</sup> rističnou oleje za 13,50; kuličky - Lidé na křídlech za 9; Vřetelky za 9; Aerodynamika letajících modelů za 27 Kčs. V. Hájek, Blatnická 162, Vlasim. ● 14 Motor Super Tiger 2,5 cm<sup>3</sup> (rok vyr. 1958) za 350 Kčs. F. Dolný, Budečská 21, Praha XII. ● 15 Závodní motor Junior 2 cm<sup>3</sup> vřetka + 500 g paliva za 160, mechova kolečka o 70 mm a 7 Kčs. Z. Hrabálek, Piva 228, o. Kojetín. ● 16 Kompletní (ne-výstav) ročníky čas. Letecký modelář 1953-1956 a jednotlivá díla LM roč. 1955 a 1956. J. Zák, Lipov 363, o. Veleň n. Mor. ● 17 Stavební plány letadel, lodí a tanků. J. Socher, Na báládě 1, Praha 16. ● 18 Elektrický motor 200/360 V - 0,5 kW za 250 Kčs. M. Loretek, Stalingradská 907, Pav. Bystřina. ● 19 Motor NV-21 za 50 Kčs. V. Honeš, Pražská 3, Osvěta XIII. ● 20 Motor ALMA 1,8 cm<sup>3</sup> za 200 Kčs. I. Fiedrich, Vokvíkova 9, Praha Vokovice. ● 21 Motor Start 1,8 cm<sup>3</sup> za 100, nafukovací kolečka o 100 mm na 15 Kčs. J. Podrácký, Bečov n. T. 194, Krá. K. Vary. ● 22 Modelářské časopisy a knihy - seznam za 20 vyzvedl za morec do 2,5 cm<sup>3</sup>. V. Řezník, Jiráskův 122, Plzeň. ● 23 Letecké, Křídla vlasti, Flügel der Heimat, Skrydlatá Polska, Modelle magazine a jiné časopisy a knihy. Do redakce LM.

### KOUPE

● 23 Stavební výkres makety Piper J-3 v. V. Blana, K. Gontová 464, Salska. ● 24 Vynávod mechušmou pro rádiovou soupravu ALFA. A. Toulca, Záhorská 213/26, Praha-Kobylisy. ● 25 Křídla vlasti 11/58. R. Rus, Nedbalova 1758, Kladno II. ● 26 Stavební výkres větroně - Sokol (rozpět 2700 mm); výkres a odlišky na motor 6,3 - 10 cm<sup>3</sup>. Do redakce LM. ● 27 Motor se žh. vřetkou jakéhokoli obvodu o výkone 1,3-1,5 k a směrnic

## Krátce z SSSR

Ústřední stanice mladých techniků zorganizovala deseti denní seminář pro letecko-modelářské instruktory městských, oblastních a krajských stanic Ruské federace. Instruktři si vyměnili zkušenosti a zabývali se zlepšením práce. Pracovníci stanic mladých techniků instalují letecko-modelářské výstavy, propagují létání, zakládají kroužky při vesnických školách a pořádají soutěže. V průběhu semináře navštívili i vnučkovské letiště, kde si prohlédli nové typy cestovních letadel.

Letečtí modeláři Moskevského leteckého institutu používali s úspěchem při stavbě modelů nové hmoty - pěnoplastu. Tato hmota - na bázi PVC - je vhodná pro výplně i pro konstrukci jednotlivých částí modelu.

V posledních letech dosahují letečtí modeláři města Mogilev pěkných úspěchů v oblastních i celostátních soutěžích. Letos pak věnovali všechny volný čas přípravě Věsnavozové spartakiády Komсомолu a mládeže. Tak jako ostatní sportovci, snaží se i letečtí modeláři pod vedením zkušeného instruktora Titkova dosáhnout letos vyšších sportovních výkonů.

V Minsku se konala soutěž o první místo v kategorii volných motorových modelů. Vítěšní účastníci létali s modely, postavenými podle nových propozic FAL. Nejlepší se umístilo družstvo minského Paláce pionýrů, s jednotlivci pak člen této družstva, modelář Parchimovič.

Invest. zamontování; 3 ks nafukovacích koteček o 100-120 mm. Z. Hrabáček, Pivín 126, o. Kojetín.

### VÝMĚNA

● 28 Volný motorový model (bez motoru) a pohyblivý křídlem na motor NV-21. L. Pazmowski, Těnschekova 7, Ostrava-Hladčiny. ● 29 Šlodička se krytalem a krytalem ME-02 za motor MVS 2,5/1928 - doplácení. J. Mužik, Dvůrčák 6, o. Hecovice. ● 30 Kompletní ročníky časopisů Vltava a technika mládeže 1957 a AC 1957 + vakuobuho pistolí „Lav 2“ za model soustředěný větroně A-2. R. Lacin, Bartkova 22, C. Budějovice. ● 31 Různá díla časopisů LM - seznam ročníků 1954-58. Vltava a technika mládeže - na individuální na motor 2,5 cm<sup>3</sup> - doplácení. J. Vítek, Vavřinská 30, Praha XII. ● 32 Kompletní ročníky motoristických a technických časopisů za leteckou literaturu a časopisy nále i zahraniční (Seznam za 10 Kč. S. Sedla, Pražská 15, Praha 13 Záběhlice. ● 33 Motor Lem 6,3 cm<sup>3</sup> za Bul-Frog 2,5 cm<sup>3</sup>. M. Ragula, Pov. Teplá 106. ● 34 Mechanický píst (délka směn 35 cm) bez motoru + dl. motor 220 v za benzínový motor 10-20 cm<sup>3</sup>. W. Forebelský, Na strži 190, Nová Paka. ● 25 2 ks elektromot. RV 12P/200 za odlišky na motor 6,3-10 cm<sup>3</sup> nebo prolam za 60 Kčs. Do redakce LM. ● 36 Model větroně Orlik za motor nad 5 cm<sup>3</sup> se žh. vřetkou a příslušenstvím. J. Fajst, Radlovy 16, p. Sv. Jan u Sedčian.

### RŮZNÉ

● 37 Paměťový přenosový model stupně „C“ chce si doplnovat s modeláři kuchařského věku. Adresa: O. Ševčík, okresní modelářská dílna Svazarmu, Mostál ul., Píseň.

### ZPRÁVA MODELŮ

● Dne 30. července ulétl z Klapého motorový model směr na Těchovice. POPIS: Trup a střed křídla bílá (Modelgast), křídlo křídla červené. Na modelu je motor Schöner 1 cm<sup>3</sup>. Název hlase na odměnu na adresu: J. Nádnický, Klap 136, okres Lovosice. ● Dne 11. srpna ulétl z Letkova v Plzni severozápadním směrem větroně A-2 „Valka“. POPIS: Trup bílý, křídlo a výškovka lemovány žlut. na výškovce šarlatová šachovnice. Hlase na adresu: V. Duřák, Letkova 26, p. Týrnávek.





Neletající ukázková maketa vrtulníku SM 1s v sanitní verzi, kterou zhotovili kolektiv modelářských instruktorů z Dělnického aeroklubu ve Świdniku v Polsku, jako jeden z exponátů pro letošní lipský veletrh.



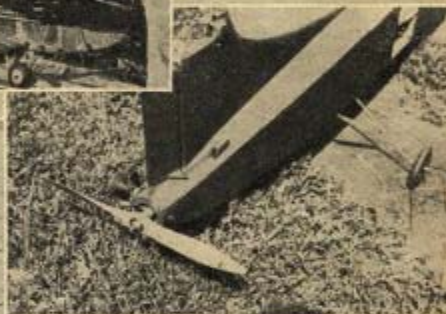
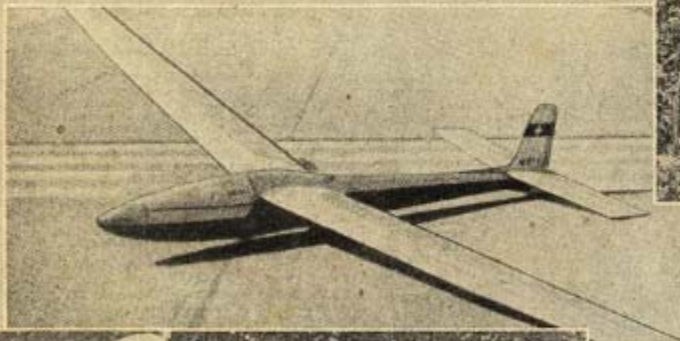
Norimberští modeláři Fritz Söltner a Heinz Wörli postavili podle Leteckého modeláře Čížkův model XL-56 a oba s ním dosahují výkonů 160–175 vt. se svazkem ze 16 vláken gumy Pirelli 6 x 1 mm.



Jistě se vám nezdá, že tento pěkný jednopovelový rádiem řízený jugoslávský model je už čtyři roky stará konstrukce. Je prací našeho známého z MMS ve Vrchlabí - D. Žigice. Pohání jej sériový jugoslávský detonační motor Aero 2,5 cm<sup>3</sup>.



4 V LM 7/58 jsme již upozornili na nový vytrvalostní rekord s rádiem řízeným modelem, 5 hod. 29 min. Vytvořil jej u příležitosti výroční konference FAI v Los Angeles dne 15. dubna známý Ken Willard. Na snímku je K. Willard (vlevo) s radiistou B. Glickem u rekordního modelu Avalon Breathless.



Detail směrového kormidla rádiem řízeného modelu typu kachna sovětského modeláře B. Marynova.



Úspěšný rádiem řízený větroň „Elfe Mük“ Švýcara K. Mühlera. Data: rozpětí 2950, délka 1550 mm; celk. nosná plocha 69 dm<sup>2</sup>; váha v letu 2450 g; spec. zatížení 36 g/dm<sup>2</sup>. Plocha směrovky 3,4 dm<sup>2</sup>, z toho kormidlo 0,34 dm<sup>2</sup> o rozměrech 170 mm výška a 20 mm hloubka. Profil křídla NACA 6409, výškovky NACA 0009.

Na krajské soutěži KA Praha-město, uspořádané 13. července na Strahově, zvítězil ve třídě do 5 cm<sup>3</sup> F. Hruza. Jeho model s amatérským motorem A. Bogdányiho dosáhl rychlosti 189,5 km/h.

SNÍMKY: Hrubý, Model Airplane News, Söltner, Thermik, Vančura, Vasilchenko