

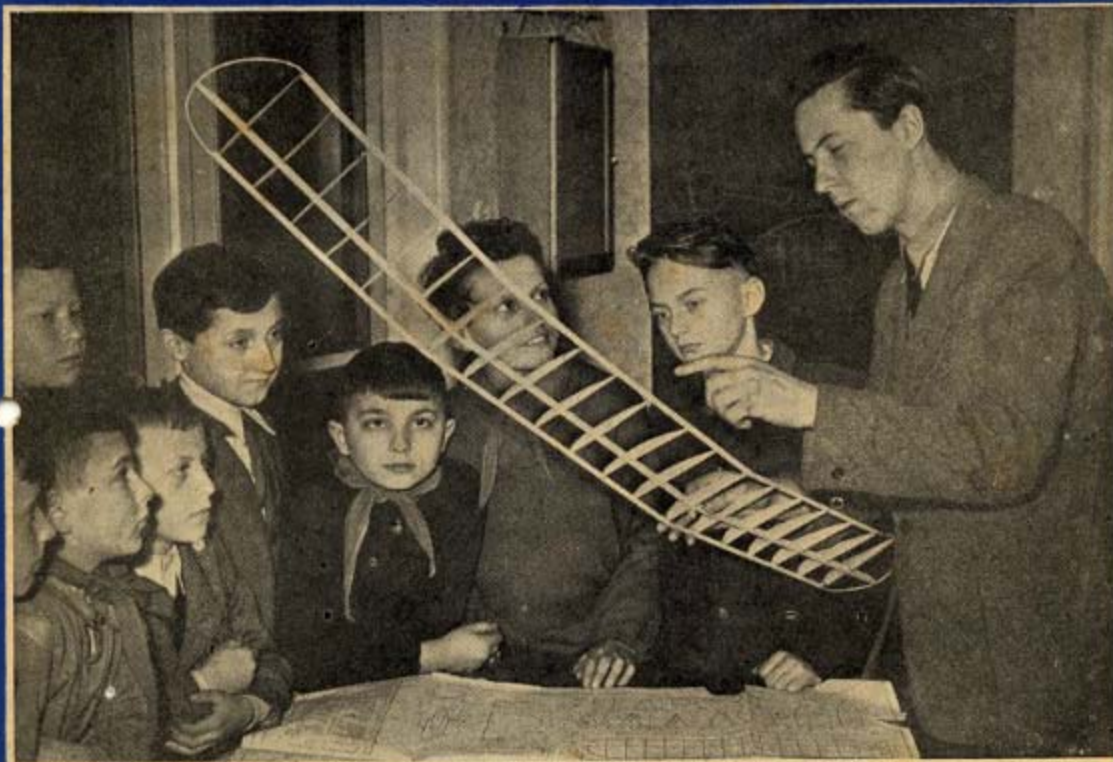
Letecký

10

ŘÍJEN 1953
ROČNÍK IV
CENA 1 Kč



modelář



V modelářských krúžkoch nám rastú technicky vyspelé kádre

Obsah



Ke Dni československé armády • Modeláři na oslavách Dne čs. letectva •
Ještě Vikanžice • Naše první modelářská soutěž s brannou vložkou • Stupně
odbornosti v letecko-modelářské činnosti • Paliva pro modelářské motorky
Modelářské kroužky na školách • Cesta modelu do Vladivostoku • Jestřáb

Dne 6. října slaví každého roku všechny náš pracující lid Den československé armády. Je to výročí dne, kdy vojska I. československého armádního sboru v SSSR po první po letech okupace vstoupili opět na půdu osvobozené vlasti a vstoupili československou státní vlajku v Dukly. Stalo se tak uprostřed tuhých bojů, kdy nacisté hránili každou palbu, kdy zaminovávali rozsáhlé prostory karpatských lesů a polonin, kdy soustředili ohromné množství děl, minometů, kulometů a jiných zbraní na poměrně malé prostěře Dukelského průsmyku, aby tudy nemohla projít ani noha. Věděli, že budou-li nuceni ustoupit, povolí se Sovětská armáda jako lavina na Slovensko a dále na Moravu a do Čech, aby tak učinila konec jejich panství.

Avšak proti nacistům stála moc, které nemohlo nic odolat. Moc Sovětské armády, vedené skvělými sovětskými maršály, generály a důstojníky, vyžehněné skvělými sovětskými zbraněmi a předčasně myšlenkou osvobodit ujařmené národy a zničit zrádný nacismus. Po boku této nepřemohitelné armády, armády Sovětské, stál i I. československý armádní sbor v SSSR. Českoslovenští vojáci už znali, co znamená pomoc Sovětského svazu, a dovedli ji ocenit. Jen díky pomoci sovětské vlády a sovětského lidu mohla se utvořit vojenská jednotka, která po důkladném výcviku v městech Buzuluku se vydala na vítězný pochod přes Sokolovo, Kyjev, Charkov, Žaňkov k Dukle a postupně rostla z praporu v brigádu a poté v armádní sbor. A českoslovenští vojáci, věřící v pomoc sovětského lidu, se nezklamali. Tisíce sovětských vojáků padlo v lých bojích v Dukly, tisíce jich položilo život za naši svobodu a samostatnost a tisíce dalších se obětovaly při dalším vítězném postupu Sovětské armády až do

Ke Dni československé armády

Práhy. Výroční den překročení hranic v Dukly nám tuto lásku, oběť

i pomoc sovětského lidu vždy znovu připomíná.

Připomíná nám však také, jak těžko se dobývají zpět naše hranice, jestliže byly zradou a nevírou ve vlastní síly vydány nepříteli. Připomíná nám, jak je důležité, abychom se již od mládí a stále poctivě učili kráslit svou vlast, poznávat a ovládat zbraně, milovat vlast a nenávidět nepřitele.

O Dnu československé armády si znovu uvědomíme, že naše dnešní lidově demokratická armáda není armádou předmnichovskou a že s předmnichovskou armádou nemá nic společného. Naše dnešní armáda je armádou pracujících, skutečnou ozbrojenou pěti dělnické třídy. Řídí se sovětskými zkušenostmi z vítězné Veliké vlastenecké války, učí se podle vyzkoušených sovětských metod a řídí, používá nejmodernějších zbraní, cvičí se ve společné obraně vlasti, neustále zvyšuje svou politickou uvědomlost, je prochnuta socialistickým vlastenectvím a myšlenkou proletářského internacionálního a je vedena dělnickými veliteli, oddanými své lidově demokratické vlasti a pracujícím lidu. Naše nová, dnešní armáda den ze dne zvyšuje svou bojovost a je vážnou výstrahou všem, kdo by snad někdy v budoucnosti počítali touhu napadnout naši vlast. Po boku nepřemohitelné Sovětské armády a ostatních lidově demokratických armád je československá armáda důležitým článkem ozbrojených sil téhož míru a zárukou, že poklidná světová výstava socialismu je dobře a bděle strážena.

V Den československé armády přejeme spolu s ostatním lidem i my, modeláři, své armádě další úspěšný rozvoj a zdar v přípravě obrany naší milované vlasti. -j-

Modeláři pri mestských táboroch PO

Nie je tomu tak dávno, čo začal nový školský rok v novej sjednotenej škole. Pre našu žiackú mládež, ktorí sa zúčastnili v prázdninových osadách, putovných táboroch a na brigádach, začal nový boj v získaní ďalších vedomostí.

Všetky deti však nemali možnosť rozšíriť sa počas prázdnin na náš krásny vidiek. Pre tých, ktorí zostali v mestách, usporiadali sa mestské tábory pionierov. Jeden z najlepších táborov sme navštívili i my.

Je šiesty august t. r. V strede mesta, v parku Ústredného pionierskeho paláca v Bratislave je skutočne krásne. Na zelenom trávniku parku veselo pešokujú a hruhá opílené deti. Niektoré z nich majú okolo krku naviazané červené šatky. Tie sú znakom pre ostatných. Sú to pionieri.

Deti sa schádzajú v tábore každý deň o pol desiatej a svoj denný program začínajú nástupom, kedy za zvukov ľudovej a trúbich vstúpia našu a sovietskú zástavu. Po nástupe nasledujú chuťné raňajky, po ktorej sa deti rozdeľujú k práci v záujmových krúžkoch. V tábore je krúžok mišurinský, telovýchovný a iné. Najpočetnejšie navštevovaný je krúžok leteckomodelársky, v ktorom pracuje 25 chlapcov a dievčat. Krúžok pracuje dva razy týždennia po troch hodinách. Vzhľadom na mladosť detí, ktoré krúžok navštevujú (6—13 rokov), pracuje sa na najjednoduchších modeloch. Po niekoľkých prechodných hodinách teórie stúpajú už k bratislavskej oblohe pre vystrelenie kladky a balónky na teplé vzduchy. Každý modelár si podľa základných náčrtov na tabuli postavil svoj model.

V ďalšom priebehu práce v krúžku navštívili pionieri letisko Krájskeho aeroklubu v Bratislave, kde si prehľadali vetrné i motorové lietadlá. So súhlasom sledovali štarty i pristátia športových lietadiel a o chvíľku obdivovali majstrovstvo mladých pilotov — súzamerstov, ktorí im predviedli ukázkou leteckej akrobacie.

Teraz sa už mladí modelári zoznamujú s rymárskeho podlažia Katedrálneho a v dielni Pionierskeho paláca stavajú svoje pre

skutočné modely Sluku a Poitolku. Naše deti nezabudnúť na letišti, mladí pionieri s láskou a nadšením pracujú pri stavbe modelov. Mnohí z nich si vybrali letectvo za svoje budúce povolanie a tešia sa na to, že raz zasadnú skutočne za riadiacu páku lietadla, aby šli do športovej slávy vlasti a keď bude treba, aby túto aj bránili.



Pionierka Euhica Kúpeková pri návšteve na letišti. →

Modeláři

na oslavách Dne čs. letectva v září 1953



Letoňských oslav Dne čs. letectva zúčastnili se modeláři Pražského kraje dvěma vystoupeními. V prvé řadě byla to výstavka modelářských prací a předvádění upoutaných modelů v neděli dne 31. srpna 1953 na Starém výstavišti v Praze, jako součást akce „Letci pracujícím“.

Výstavka byla zřízena v hranném koutku Starého výstaviště, kde zabírala celou polovinu pavilónu. Těšila se po celý den velkému zájmu všech návštěvníků, malých i velkých a potvrdila znovu, že široká veřejnost má o modeláře velký zájem. Kupodivu, z našich vedoucích modelářských pracovníků se nepřišel podívat nikdo!

Velký potlesk a úspěch sklidili naši „upoutaní modeláři“ při předvádění svých modelů ve velké aréně, a to nejen od diváků, ale i od přítomných letců a mechaniků, kteří s velkým zájmem sledovali lety maket, akrobatických modelů i skupinové lety 2-3 modelářů.

Při této příležitosti musíme vyzvednout zájem a vysokou akceschopnost modelářů ze ZO Svazarmu Vagonky Tatra - Praha, která zajišťovala převážnou většinu létajících modelů i modelů pro výstavu. Také sondruzi z Ml. Bolešlavi, kteří se přes velké dopravní potíže dostavili, zasloužili se o zdárný průběh celé akce.

Vcelku možno říci, že toto vystoupení modelářů za daných možností splnilo svůj účel, přes některé nedostatky. Jedním z největších je naprostý nedostatek vhodného propagačního materiálu - modelářského, leteckého i svazarmového. Je věcí propagačního oddělení, aby zjednotilo naprávu.

Modelářská expozice byla doplněna ještě vystavenými školními a výkonnými větroni čs. konstrukce. Mezi jinými byl zde vystaven výtěžný větrón z. Volfa z I. celostátních plachtařských závodů. S tímto větrónem „Sohaj“ překonal sou-

druh Volf brskolovenský rekord ve volném přeletu výkonem 477 km.

Další velkou modelářskou akcí bylo vystoupení modelářů před leteckým dnem. Zdůrazňují, že „před leteckým dnem“, neboť naši modeláři přes velký úspěch na loňském vystoupení a přes sliby odpovědných činníků opět nebyli zařazeni do oficiálního pořadu a nebylo jim umožněno předvést své umění i sondruhu prezidentovi a vládě.

To byla také jedna z příčin, že letošní vystoupení nedosahovalo úrovně loňského, hlavně po stránce masovosti.

Na určené shromaždiště dostavilo se v neděli ráno na 360 modelářů z plánuvaných 500. Po zaletávání a zkoušení modelů byl proveden nástup všech účastníků a dány instrukce k provedení úkolu. Potom pozdravil nastoupení modeláře předseda KV Svazarmu Praha sondruh Krieger. Ve 12,45 vpochovali modeláři ve 3 trojstupu na letištní plochu a zaujali svá místa.

Přesně ve 13 hodin započaly první starty. Nárazový vítr a nezkoušenost modelářů z venkovských okresů, které vyslaly většinou modeláře začátečníky, způsobila, že většina modelů již po prvním startu nebyla schopna dalšího, ať již pro poruchu nebo pro zaletnutí modelu daleko.

Ve 13,30 skončily starty modelů a modeláři po provedení srazu uprostřed letiště opustili plochu. Potlesk diváků byl jim nejlepším odměnou.

Modeláři doufají, jestliže se začátní příštího leteckého dne, že jejich vystoupení nebude bržděno některými politováním událostmi, které se staly letos - jistě ovšem. Modeláři sami se naproti tomu přičiní ze všech sil, aby jejich příští vystoupení vyznělo lépe a mohutněji než letos.

Zároveň vyslovujeme srdečný dík a přejeme zdar v další práci všem, kteří se zasloužili o zdar vystoupení modelářů Svazarmu na oslavách Dne čs. letectva.

Rudolf Černý, KV Svazarma, Praha.





O školení modelářských instruktorů v letním modelářském včevíkovém středisku Svazarmu ve Vlkančicích jsme již psali v minulém čísle – v záběru z prvního běhu. Dostali jsme ještě další příspěvek s kresbou od soudruha Arnošta Christy, který se zúčastnil třetího běhu kursů. Je to příspěvek živý a pěkný, na němž je vidět, že byl napsán pod bezprostředním dojmem z pobytu ve středisku. Jsme přesvědčeni, že si jej také s chutí přečtete.

Slunce teprve hledá nejvyšší vrcholky smarů a modřinů na straně, ale život ve vlkančickém táboře se už probouzí. Ti, na které připadla dnešní služba, nosí již pilně dříví a vodu do kuchyně. Čtejí ještě jen a ostrá písňá Václava Hejčmana, vedoucího tábora, probudí všechny spáče a vyprockávají i toho nejpokornějšího k ranní rozcívce.

Jsme ve srubovém táboře Svazarmu ve Vlkančicích u Svitborské Skalice, kde se o letních prázdninách konalo školení modelářských instruktorů.

Začala to zcela nevinně: Přikládali jsme se na výzeu Svazarmu a ministerstva školství do instruktorského kursu. Byli mezi námi již ostřílení modeláři, ale většina z nás neměla dosud s modelářstvem zkušenosti. Byli jsme však všichni plni dobré vůle něčemu se přiučit, abychom si se čtrnáctidenním pobytem odnáli co nejvíce do svých zájmových kroužků a kursů doma. Výhově to byla velmi pestrá společnost: Zatím co tři nejmladší posluchači dostali teprve letos občanské legitimace, nejstarší soudruh „náš strýc Janko“ ze Slovenska

překročil již padesátku. Jedná zástupkyň žen mezi námi, naše Miládko, odešla udat svůj věk. Tož nám nezbyvá, než se domluvit, že je jí šestnáct prý.

První, co nás upoutalo a cele stáhlo, byla krásná, podmanivá posádková příroda, do které jako klenot západl náš srubový tábor. Je sice schovaný tak umně, že mnohým z nás dalo hodně hledání, než jsme konečně našli tento milý útulek, ale znad právě tím se podařilo přetáčet posluchačům kursu vytvořit jednotný, bezvadný kolektiv během školení.

Dlouho jsme ve však přírodě neobdivovali, protože hned první večer nás „převzal“ velitel tábora, Václav Hejčman. Seznámení s instruktory a s táborovým řádem bylo stručné, ale ardočné. A pak již vzhůru do srubů, abychom se vyzpali na to, co nás očekává.

Kdo slyšel Ing. Milana Hořejšího přednášet, ví, jak on to umí. Každá věta, každá čára křídla na tabuli prozrazuje hluboké vědomosti, samozřejmě a nadšení. Vyrstl sám z modelářských řad a právě proto není suchým theoretikem, nýbrž každý pro-

blém podkládá hned několika praktickými úvahami a vzpomínkami. Zahrálho to byl náš „Milan“, ke kterému jsme se s důvěrou obraceli ve všech nejjasnějších otázkách a vždy se dočkali trpělivého vysvětlení. Za těch čtrnáct dní věnoval mnoho svého osobního pohodlí nám. Theorie, jím podaná, i když pro některé těžká a nezvyklá, nebyla nikdy nerosrozumitelná a dnaná. Přesto však jsme byli rádi, když jsme mohli přikročit k praktické stránce školení, které začínalo srubem balonu a podávkou. Stověli jsme horlivě — naše píle nezala mezt a jen tak se mohlo stát, že jeden z účastníků při slepotání posledních dvou dílů obráběného balonu mluvil se zapomněl uvítnit. Setce balon doschl, už jsme ho plnili teplým vzduchem nad komínem kuchyně a nedočkavě pouštěli do věje.

Konečně jsme začali těž se srubem modelů. Pokročilejší stavili vlastní konstrukce, my, ubohý „plebs“, sluky. To byly rozechvělé praty, to bylo podybnosti, ada to dokázeme, když nám Milan Hořejší rozdál první listy na srubů trupu! Žde přišel na své náš technický instruktor Josef Varteky, kterého jsme již znali ze stránek „Leteckého modeláře“. Tu poradil, tam pomáhal, chvilil i plisnil podle potřeby.



Ivan Kuběna, 15letý učeň železáren Stalingrad, člen Svazarmu Frýdek-Místek byl jedním z nejlepších účastníků 3. běhu kursů model. instruktorů ve Vlkančicích.

Na obrázku je s modelem „Sokol“.

Účastníci třetího běhu kursů ve Vlkančicích při snímání vlajky.



Byl zkrátka všude a musíme mu alespoň tuto cestou poděkovat za mnoho. V těch dnech hereckého starání bylo možno stokrát denně slyšet rozřvalé volání kursistů „Josefe!“ Ba, starlo se pilně. Někteří z nás neslyšeli ani hlas gongu, volajícího k jídlu, neohlídli se kolikrát a když to jinak nešlo, nastavovali den a dlouho do noci pracovali při chabém světle petrolejových lamp.

A dovedte si představit to odpoledne, když jsme konečně zalétávali? Lidi, ono to doopravdy létalo! Někomu sice ještě nedokonalé, někomu to kroužilo i bez sezizování dohonalu, někdo hned při prvním vzletu nastaroval, ale to nevadilo! Šup do dílny, opravit a šlo se znovu na to. Ti opatrnější moc netřáli a spěchali s chovat své modely, aby bylo čím se pochlubit doma. Naši tři nejmladší — říkali jsme jim „Chacháčové“, protože byli z Ostravy — byli nešťární. Znovu a znovu

použítli své vlastní konstrukce a létalo jim to opravdu velmi přišlo.

A již tu byl poslední večer s mohutným táborákem na rozlačenou. Dokonalé bezvětří umožňovalo plamenům stoupat přímo do výše. A to se právě hodilo „Chachárkám“. Přitáhli odněkud naše již hodně pocuchané padáky a uspořádali nevidaně vdušné „Rodeo“. Padáky, uchopeny mohutnou termikou ohně, létaly vysoko, až se nám strážely v temnu noci. To byla termika! V té by snad létalo opravdu i to žehličí prkno.

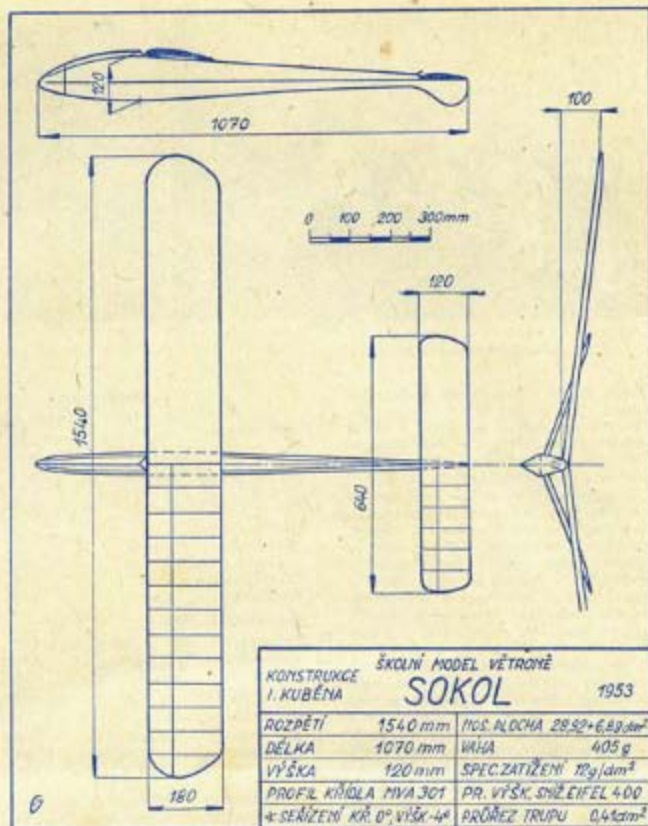
Byla už hodina s půlnoci, když jsme opouštěli dokazovat plameny s vědomím, že jsme žili krátkých čtrnáct dnů v kolektivu, kde slovo „soudruh“ šlo skutečně od srdce a kde jsme pracovali všichni rádi.

Nebyl bych úplný, kdybych nezapomněl rád a s nadšením na nezapomenutelné odpoledne, kdy nás navštívila nář. umělkyně Jarмила Glazarová, která trávila své krátké prázdniny ve Vlkančicích. Její milé a bezprostřední vyprávění o Leningradu, o tom, co právě dokončila a co hodlá napsat v nejbližší budoucnosti, patří k silným zážitkům našeho pobytu ve Vlkančicích.

A co pít ještě o našem Václavu Hejmanovi, nežli samou chvilu? Stal se skutečně obřadů o nerušený chod tábora, školení i o naše osobní potřeby. Jeho zásluhou jsme poznali blíže i vzdálenější okolí tábora, on byl též neúnavným organizátorem všech večerních pořadů u táborového ohně i v učebně.

Vlkančický kurs získal a nás nadšené propagátory modelářství a sami se budeme snažit, aby s námi byli i té dobří instruktoři na školách. Náš dík patří Svazarmu, který toto školení umožnil. Nám nezbylo teď, než volat „Na shledanou, Vlkančice! Těšíme se na pokračování školení v příštím roce.“

Bezmotorový model A-2 „Sokol“ vlastní konstrukce soudruha Ivana Kuběny, o němž je zmínka v článku.



Nашe první modelářská soutěž s brannou vložkou

Letovní ročník soutěže o putovní pohár Svazarmu v Novém Jičíně byl konán za nových soutěžních podmínek. Byla to soutěž nového druhu a dala mnoho práce a přesvědčování, než bylo rozhodnuto s konečnou platností, zda se soutěž bude konat tak či onak. Byly námítky, že to nebude modelářská soutěž, ale že to bude soutěž v běhu, střelbě a hodu granátem, ale nakonec se podařilo instruktorovi přesvědčit soudruhy z pořádající organizace a bylo rozhodnuto, že IV. ročník Novojického poháru bude proveden zcela jiným způsobem než předtím.

Soutěž se začalo vlastně již v sobotu, a to v tom, kdo udělá nejlepší překážku a kdo najde nejlepší terén pro překážkovou dráhu. A nebyli by to modeláři, aby si nevěděli rady. Les nebyl daleko, tak vzali sekery, pilu, a šlo se hledat a opracovat potřebné dřevo. Netrvalo dlouho a už se vraceli a dali se do práce. Bylo třeba postavit 110 m překážek a vyznačit trať, na které si měli následujícího dne modeláři ověřit svou tělesnou zdatnost. S plánem, dýmčevem a i s nějakými mozoly na dlanech byla celá trať v 8 hodin večer hotova a soudruzi s práním dobrého počasí na druhý den se rozešli do ubikací.

Je 6 hodin ráno – neděle – den soutěže. Vedoucí soutěže obchází ještě jednou celou trať, zda je vše v pořádku, a hlá: Ti, kterým se do překážkové dráhy nechce, jsou už na treningu a při tom se domlouvají, jak je třeba kterou překážku zdolat,

která je nejtěžší, která nejlépe a vedoucí s instruktorem mají radost, že soudruzi soutěží i jeví o trať takový zájem.

Přesně v 9 hodin byla soutěž zahájena předsedou OV Svazarmu soudruhem Mattivou, který ve svém referátu nahradil modeláře, aby si hráli vzor z modelářů Sovětského svazu. Po referátu byla diskuse o soutěžních pravidlech a bylo vyvěšeno, jak se bude soutěžit. A čeho jsme se nejvíce obávali, totiž že modeláři z jiných krajů a okresů nebudou souhlasit s našimi novými pravidly soutěže, to se nestalo. Z toho je vidět, že již někteří modeláři navštěvují branná cvičení Svazarmu.

Soutěže se zúčastnilo 45 modelářů, z toho 25 seniorů a 20 juniorů. Soutěž byla zahájena brannou vložkou, která se skládala ze 450 m dráhy, do které bylo zahrnuto 110 m překážek Dukelského

závodu, střelba ze vzduchovky VZ 47 a hod granátem. Trať vedla lesním terénem s prudkým stoupáním a klesáním a návrhář rovinou kopce Hárky. O půl desáté vyběhl na trať první modelář. Zdolává první překážku a již za ním vyběhá druhý a v intervalech 1 minuty jde na trať všech 45 modelářů. Po stránce bělecké byli všichni modeláři dobře připraveni, neboť trať s úspěchem všichni zdolali. Jejich časy se pohybovaly od 3 min. 25 vt. až do 5 min. Bylo vidět, že trať pro soudruhy nebyla těžká. Horší to bylo se střelbou, kdy soudruzi nevěděli jak s puškou zacházet (zajištění, nabíjení). A tu bylo vidět, že se vyhýbají v základních organizacích brannému cvičení s tím, že „já jsem modelář a na co by mi bylo branné cvičení“. Při hodu granátem to bylo ještě horší. Házelo se z 20 m vzdálenosti do 3 m kruhu, rozděleného na 3 části. Zde se ukázalo, že modeláři nemají a nedovedou si vypočítat sílu své ruky, proto šla většina granátů vedle. Všichni modeláři absolvovali trať za necelé 2 hodiny.

Po ukončení branného závodu byli zahájeni starty modelů. Na modelářích nebylo vidět žádné únavy, jak jsme se domnívali, neboť již při prvních startech uletěli modely a jejich majitelé pak dělali další bělecký závod.

V soutěži se neukázalo celkem nové řešení modelů, až na dvě samokřídla na gumu, která soudruhům dobře létala.



Nástup soutěžících k zahájení na letišti Hůrka.



Jedna z modelářů na překážkové dráze.

Tato soutěž nám přinesla hodně zkušeností, jak máme přístě postupovat. Vyskytly se i nedostatky, které se přístě budeme snažit odstranit. Je třeba věnovat větší pozornost kontrole dráhy, aby soudruzi trať poctivě absolvovali.

Po ukončení této soutěže jsme dospěli k názoru, že by už neměla být ani jedna modelářská soutěž bez branné vložky. Soutěž se stává zajímavější, odstraní se náhody nebo stále vítězství jednoho souduhu. Na příklad na okresních soutěžích jsme se vždy setkali s nějakým starším modelářem, který jezdí vždy se stejným modelem a vždy mu to nějak „vyjde“ na 1. nebo 2. místo, ale o svou tělesnou zdatnost se při tom nestará.

Při naší soutěži musel každý účastník zaběhnout celou trať. V případě, že měl modely dva, stačilo, když zaběhl celou trať jen jednou. Každý výkon na trati, a to jak střelba, tak hody granátem byly hodnoceny určitým počtem bodů. Také za čas, který dosáhl modelář na trati, získával body. Bodovací tabulky byly sestaveny na základě informativních výsledků dosažených v sobotu. Uvedu příklad: Soutěžící vyběhl na trať a po absolvování všech překážek má v cíli čas 3,37 minut. Za tento výkon dostává 360 bodů. Nastřílel se tři ran celkem 7,8(21), což odpovídá 800 bodům. Granátem hodil dvakrát do metrového kruhu a jednou mimo. Za dva zásahy dostane 540 bodů a za hod mimo — 60 bodů, celkem za hody granátem dostává 480 bodů. Jednotlivé body sečteme a dostaneme body za trať, to je 1640 bodů. Po provedení všech tří startů byl sečten čas ve vteřinách a bodování bylo provedeno tak, že každá vteřina byl jeden bod. Naš soutěžící s 1640 body nalétal celkem 557 vteřin, což odpovídá 557 bodům. Celkový počet pro vyhodnocení pořadí je tedy 2194 body.

Je sice pravda, že modelář umístí své na třetí místo, nalétal s modelem 200 vteřin a modelář umístí se na šestém místě nalétal 280 vteřin — tedy podle vteřin měl být on třetí, ale tu se ukázalo při branném závodu, že neumí zacházet s puškou a že přesto se v základní organizaci brannému cvičení vyhýbá.

A právě úkolem Svazarmu je, aby každý občan republiky byl vychován k obraně vlasti. Proto i modelář-členové Svazarmu musí si umět poradit s puškou, dokázat správně hodit granátem a podobně.

Vím, že na tyto závody mnozí modeláři rebelovali, ale, soudruzi modeláři, není to nic těžkého, stačí jen chodit do cvičení Svazarmu, trochu trenovat a půjde to!

Nakonec několik technických výsledků:

Větronec-seniři	body za čas	body za střelbu	body za granát	nalétáno vteř	bodů celkem
1. Cikryt Jar., Šumperk	360	540	600	781	2.281
2. Kalina Karel, Nov. Jičín	420	600	480	418	2.034
3. Kalina Karel, Nov. Jičín	420	600	480	208	1.708
4. Cikryt Jar., Šumperk	360	540	600	190	1.690
Větronec-juniři:					
1. Syrovátka V., Šumperk	300	550	480	525	1.855
2. Syrovátka V., Šumperk	300	550	480	460	1.790
3. Cikryt Z., Šumperk	360	100	570	492	1.522
4. Kaštevský Fr., Ostrava	420	600	270	94	1.384
Samokřídla-seniři:					
1. Kunetek Z., Nov. Jičín	420	800	690	45	1.955
2. Kunetek Z., Nov. Jičín	420	800	690	36	1.948
3. Weissbrod K., Nov. Jičín	360	600	480	101	1.541
4. Macek J., Bruntál	360	550	570	36	1.511
Samokřídla-juniři:					
1. Kubát Frant., Ostrava	360	350	30	260	1.000
2. Bella Robert, Nov. Jičín	300	150	360	232	742
3. Křiva Jiří, Nov. Jičín	360	100	60	99	619
Samokřídla na gumu:					
1. Hartman Jiří, Ostrava	420	1.000	480	80	1.920
2. Mrázek Václav, Ostrava	240	350	180	44	814

Bodovací tabulky pro modelářskou soutěž s brannou vložkou

Pro modely všech druhů se počítá jedna vteřina letu jako jeden bod. Zásahy nad 1 m od kruhu — 60 bodů

Bodování střelby:

Střelba se hodnotí ze tří ran.
5 — 10 bodů na terči — 200 bodů
10 — 15 bodů na terči — 400 bodů
15 — 20 bodů na terči — 600 bodů
20 — 25 bodů na terči — 800 bodů
25 — 30 bodů na terči — 1000 bodů

Za méně než 5 bodů se strhává soutěžícím 50 bodů.

Bodování hodů granátem:

Hod se hodnotí ze tří hodů.
zásah do kruhu Ø 1 m — 270 bodů
zásah do kruhu Ø 2 m — 150 bodů
zásah do kruhu Ø 3 m — 60 bodů

Bodování terénní dráhy s překážkami:

10 min — 30 bodů
9 min — 60 bodů
8 min — 90 bodů
7 min — 120 bodů
6 min — 150 bodů
5 min — 180 bodů
4 min — 360 bodů

Při zaběhnutí dráhy nad 10 minut se sráží za každou započatou minutu 30 bodů.

V trati je zahrnuta střelba i hody granátem a překážková dráha.

Obrázky i text František Frčí, krajský modelářský instruktor Ostrava.

JAK VYPADÁ MODEL PRO SKUPINOVÉ LÉTÁNÍ?

Na to se nás ptalo již mnoho modelářů. — Nejlépe vám na to odpoví připojený obrázek. Stavební podmínky a pokyny pak najdete v LM 12 51, str. 178—9. Průkopníky této kategorie jsou u nás modeláři z Tatry Praha. Obrázky jejich modelů přineseme v příštím čísle.



Směrnice k nabytí stupňů odbornosti ve složkách Svazarmu

Odborná výsplošť v letecko-modelářské činnosti prováděná ve složkách Svazu pro spolupráci s armádou hodnotí se podle pravidel stanovených mezinárodní leteckou federací FAI a doplněných zkouškou ze znalosti theoretických.

I. Všeobecná část.

1. Odborná výsplošť modeláře se vjadruje ve třech stupních, a to:

- stupeň A.
- stupeň B.
- stupeň C.

V každém z těchto stupňů prokazuje se praktická výsplošť splněním předepsaných výkonů v některé kategorii modelů a složením zkoušky ze znalosti theoretických.

2. Předepsané výkony z praktické výsplošti se plní buď v kategorii volně létajících modelů (bezmotorové modely, modely s gumovým motorem, modely s pístovým motorem, modely s raketovým motorem na tuhé palivo) nebo

upoutaných modelů rychlostních (pístový motor nebo reakční motor) nebo upoutaných modelů akrobatických (pístový motor nebo reakční motor).

3. Stupně odbornosti v letecko-modelářské činnosti udílí se modelářům, kteří:

- a) splnili předepsané podmínky v praktickém létání,
- b) prokázali úspěšnou zkouškou theoretické znalosti vyžadované osnovou letecko-modelářské výchovy,
- c) plní řádné členské povinnosti ve Svazarmu.

4. Podmínky odborné výsplošti v praktickém létání, jejichž splněním zakládá spolu s theoretickou zkouškou nárok na udělení stupně odbornosti, jsou zvlášť a podrobně uvedeny v části II.

5. Theoretické znalosti, a nichž úspěšná zkouška spolu se splněním podmínek v praktickém létání zakládá nárok na udělení stupně odbornosti, odpovídají učebně látce obsažené v osnově letecko-modelářského výcviku ve Svazarmu.

6. Každý stupeň odbornosti se skládá přímou, podle odborné výsplošti praktické a theoretické přihlášeného uchazeče. Zásadně se udílí vždy takový stupeň, na který následkem dosažených výkonů a úspěšné zkoušky z odpovídajících theoretických znalostí je podle těchto směrnice nárok.

7. Splnění předepsaných podmínek v praktickém létání a úspěšné vykonání theoretické zkoušky musí být provedeno v jednom kalendářním roce.

8. Časový sled splnění praktických podmínek a theoretické zkoušky je libovolný; theoretická zkouška může předcházet podmínkám praktického létání nebo naopak.

9. Modeláři, kteří úspěšně absolvovali instruktorský výcvik v ústřední nebo krajské škole a mají instruktorský průkaz I. nebo II. tř., nekonnají zkoušku z theorie a příslušný stupeň odbornosti se jim udílí již po splnění předepsaných podmínek v praktickém létání.

10. Předepsané výkony v praktickém létání měří dva komisaři, pro plachtění a

modelářství (pomocní časoměřiči ústř. aeroklubu), kteří mají řádné průkazy. Theoretické znalosti zkoušejí řádní instruktoři leteckého modelářství I. nebo II. tř.

11. O splnění podmínek zakládajících nárok k udělení stupně odbornosti provede se u každého uchazeče zápis, ve kterém potvrdí oba komisaři pro plachtění a modelářství dosažení předepsaného výkonu modelu a zkoušející modelářství instruktoři úspěšné provedení theoretické zkoušky. Zápis se v jednom vyhotovení zašle na KA, kde jej krajský modelářský instruktor zkontroluje, podepíše a po zaregistrování založí pod heslo „Letecko-modelářské stupně“.

12. Získání a udělení stupně odbornosti se zaznamená v průkaze o letecko-modelářském výcviku nebo v členském průkaze aeroklubu do příslušných rubrik a potvrdí příslušnými podpisy a razítkem. Udělením stupně odbornosti je modelář oprávněn nosit odznak příslušného stupně. Prestane-li držitel odznaku být členem Svazarmu z jakýchkoli důvodů, ztrácí oprávnění k nošení odznaku a je povinen jej spolu s průkazem vrátit ZO příp. KA.

II. Podmínky v praktickém létání.

1. Stupeň „A“.

Tři lety, každý v trvání nejméně 1 minuty s některým z modelů připuštěných v kategorii volně létajících modelů (viz část I., odst. 2) nebo

tři lety v kategorii upoutaných modelů rychlostních s modelem náležejícím do některé z těchto skupin, a to rychlostí větší než 80 km/h ve skupině od 0 do 2,5 cm³ včetně,

rychlostí větší než 110 km/h ve skupině nad 2,5 do 5,0 cm³ včetně,

rychlostí větší než 150 km/h ve skupině nad 5,0 do 10,0 cm³ včetně obsahu motoru,

rychlostí větší než 150 km/h ve skupině s motorem reakčním nebo

tři lety v kategorii upoutaných modelů akrobatických (bez ohledu na skupinu obsahu pístového motoru nebo na motor reakční), při čemž v každém letu se provede tato sestava:

start, 2 kruhy ve vodorovném letu, stoupání, klesání, souvrat, přistání.

Uvedené obraty musí být provedeny v tomto pořadí a mezi každým obrátem musí být vždy proletěny nejméně dva kruhy ve výši ramen. Není-li pořadí v sestavě správné nebo provedení obrátů je nepřesné a nejasné, let je neplatný.

Pozámka: všechny předepsané lety v jakékoliv kategorii musí být provedeny v jednom dni. Nejkratší proletnutí trať u modelů rychlostních upoutaných je 1000 m.

2. Stupeň „B“.

Tři lety, každý v trvání nejméně 2 minuty s některým z modelů připuštěných v kategorii volně létajících modelů (viz část I., odst. 2) nebo

(viz str. 156.)

Když imperialisté v roce 1914 rozpoutali první světovou válku, byl celý tehdejší kapitalistický svět v hluboké hospodářské krizi. Tyto rozpory měla odstranit válka, v níž imperialisté viděli prostředek k tomu, jak získat nové trhy, nová odbytiště pro své výrobky a také lázeň provozu síly. Tenkrát byla dělnická třída organizována v sociálně demokratických stranách, sdružených v II. internacionále. Vedoucí činitelé II. internacionály však byli praviceového zaměření, nešli revoluční cestou, jak ji ukazoval učení marxismu, nýbrž spolupracovali s buržoasií a táhli dělnické strany do oportunistických vod. Jedinou důsledně revoluční marxistickou stranou tehdy byla bolševická strana, vedená soudruhy Leninem a Stalinem, která vyhlásila boj zrádným praviceovým vůdcům II. internacionály a boj imperialistické válce pod heslem přeměny imperialistické války ve válku občanskou.

Toto marxistické revoluční heslo začali uplatňovat ruští bolševici v praxi. Carské Rusko, které nejvíce ujařmilo národy a kde nejrychleji uzrála krize, ocitlo se na prahu občanské války, když v únoru roku 1917 byl svržen carský režim. Tehdy však právě praviceové vůdci sociální demokracie vytvořili novou buržoasní vládu, vládu statkářů a bankéřů, a začali všemožně potlačovat revoluční hnutí lidu. Soudruzi Lenin a Stalin vyhlásili revoluční program bolševické strany: dovést buržoasní demokratickou revoluci z února 1917 až do konce – k revoluci proletářské, kdy budou smeteny buržoasní živly ze všemi pomohací a kdy bude vytvořena skutečně vláda lidu, vláda diktatury proletariátu.

Nástup této nové vlády byl zahájen v předvečer 7. listopadu 1917. Revoluční masy Ruska se pod vedením bolševické strany daly na pochod útokem na Zimní palác v Petrohradu, kde bylo sídlo Prozatímní vlády, která se snažila zachránit Rusko pro zájmy imperialistů. Začala Veliká říjnová socialistická revoluce na jedné šestině světa. Buržoasní vláda byla smetena, s ní byla smetena moc kapitalistického řádu.

Sovětská vláda zmobilizovala nejlepší síly země k obraně lidové vlády před vnitřní kontrarevolucí a zahraniční intervencí. Léta vedla těžký boj o nový život. Teprve roku 1922 byl vyhnán ze země poslední imperialistický veteřek, militaristický Japonsko. Sovětská republika začala budovat nový život, vytvářet podmínky k výstavbě socialismu.

Revoluční vymoženosti Veliké říjnové socialistické revoluce byly obhajovány. Z příkladu ruských bolševiků se poučil celý svět. Všude byla neobyčejně posílena revoluční dělnická třída, která v mnohých zemích otřásla tehdejšími vládami a vynutila si lepší sociální podmínky.

Po mocném vlivem Října 1917 i naši pracující lid vystoupil 14. října 1918 v generální stávkou s požadavkem svobodného, socialistického státu a 28. října 1918 tento svůj požadavek samostatnosti také uskutečnil vyhlášením Československé republiky. Vlády v novém státě se však zmocnila buržoasie za podpory zrádných praviceových vůdců sociální demokracie a tak teprve po osvobození naší vlasti Sovětskou armádou v květnových dnech roku 1945 jsme mohli nastoupit tu cestu, kterou šli sovětské lidé, cestu, kterou lidstvu ukázal historický Říjen 1917. —rp—

Nezapomeňte si zajistit 11. číslo LM! Bude v něm podobně jako v LM 9/1953 vložen plán 1:1 na model s gumovým motorem.

Stupně odbornosti v letecko-modelářské činnosti

Dokončení ze strany 155

tři lety v kategorii upoutaných modelů rychlostně a modelem náležejícím do některé z těchto skupin, a to
rychlostí větší než 110 km/h ve skupině od 0 do 2,5 cm² včetně,
rychlostí větší než 140 km/h ve skupině nad 2,5 do 5,0 cm² včetně,
rychlostí větší než 180 km/h ve skupině nad 5,0 do 10,0 cm² včetně obsahu motoru,
rychlostí větší než 180 km/h ve skupině s motorem reakčním nebo
tři lety v kategorii upoutaných modelů akrobatických (bez ohledu na skupinu obsahu pístového motoru nebo na motor reakční), při čemž v každém letu se provede tato sestava:
stejná sestava jako pro stupeň „A“ (mimo přistání) a dále ještě
tři normální přemetů po sobě jdoucích, tři obrácené přemetů po sobě jdoucích, let na zádech ve 2 kruzích, vodorovná osma, přistání.
Další podmínky a poznámka jsou tytéž jak je uvedeno na konci odstavce pro stupeň „A“.

3. Stupeň „C“

Tři lety, každý v trvání nejméně 3 minuty a některým z modelů připuštěných v kategorii volně létajících modelů (viz část I., odst. 2) nebo
tři lety v kategorii upoutaných modelů rychlostně a modelem náležejícím do některé z těchto skupin, a to
rychlostí větší než 130 km/h ve skupině od 0 do 2,5 cm² včetně,
rychlostí větší než 170 km/h ve skupině nad 2,5 do 5,0 cm² včetně,
rychlostí větší než 200 km/h ve skupině nad 5,0 do 10,0 cm² včetně obsahu motoru,
rychlostí větší než 200 km/h ve skupině s motorem reakčním nebo
tři lety v kategorii upoutaných modelů akrobatických (bez ohledu na skupinu obsahu pístového motoru nebo na motor reakční), při čemž v každém letu se provede tato sestava:
stejná sestava jako pro stupeň „A“ (mimo přistání) a dále ještě
pět normálních přemetů po sobě jdoucích, pět obrácených přemetů po sobě jdoucích, let na zádech ve dvou kruzích, tři vodorovné osmy po sobě jdoucích, vlnitá osma, osma nad hlavou (průměrný bod dráhy musí být nad hlavou modeláře), přistání.
Další podmínky a poznámka jsou tytéž, jak je uvedeno na konci odstavce pro stupeň „A“.

4. Dodatek k části II.

Stavební předpisy pro modely, s nimiž se létají stupně odbornosti, jsou tytéž jako pro mezinárodní modelářské soutěže.

Na obálce tohoto čísla vidíme pionierov z Pionierskeho paláce v Bratislave ako sledujú výklad modelárskeho inštruktora.

Způsoby startu jsou tyto:
bezmotorové modely — největší délka šlůry 100 m;
modely s gum. motorem — start. deska podle FAI;
modely s píst. motorem — start. deska podle FAI. Doba běhu motoru nejvýše 20 vt.
upoutané modely — start se země (rychlostní modely se létají na pylonu).

III. Zkoušky z teorie

Zkouška z teorie má prokázat porozumění a znalost látky obsažené v osnově letecko-modelářského výcviku, prováděné ve Svazarmu.

1. Stupeň „A“

Znalost teorie a látky obsažené v „Osnově“ pro základní školní stupeň letecko-modelářského výcviku. Podmínkou k udělení stupně odbornosti je úspěšné zodpovězení 10 otázek z 15 otázek vyznačených listky. Zkouší aspoň jeden instruktor I. tř.

2. Stupeň „B“

Znalost teorie a látky obsažené v „Osnově“ pro I. stupeň letecko-modelářského výcviku. Podmínkou k udělení stupně odbornosti je úspěšné zodpově-

dění 15 otázek z 20 otázek vyznačených listky. Zkouší dva instruktoři I. tř. nebo jeden instruktor II. tř.

3. Stupeň „C“

Znalost teorie a látky obsažené v „Osnově“ pro druhý stupeň letecko-modelářského výcviku. Podmínkou k udělení stupně odbornosti je úspěšné zodpovězení 20 otázek z 25 otázek vyznačených listky. Zkoušejí jeden instruktor I. tř. a jeden instruktor II. tř.

4. Dodatek k části III.

Zkoušky se provádějí vždy za přítomnosti aspoň jednoho funkcionáře ZO nebo K.A. Uchazeči o stupeň odbornosti mohou konat zkoušku buď každý zvlášť nebo hromadně. V každém případě si musí zkoušený vždy vytáhnout předepsaný počet otázek, napsaných na listcích. Látky obsahu popísaného se zodpovídá ústně, složitější a zejména teoretické otázky se vypracují stručně písemně. Je dovoleno používat pomůcky jako odborných knih, poznámek, diagramů, tabulek a pod. Po ukončení zkoušky a na základě správnosti odpovědí na dané otázky rozhodnou zkoušející instruktoři a příslušící funkcionáři na krátké poradě o úspěšném vykonání zkoušky. Výsledek porady a zkoušek se pak zkoušeným oznámí a úspěšné zkoušky se zaznamenají do zápisu a do průkazů o letecko-modelářském výcviku (viz část I., odst. 11 a 12).

Modelářská skupina ÚV Svazarmu.

Dalšia séria maďarských profilov

Od niekoľkých rokov sa robily pokusy v rôznych štádiách s profilmi nového druhu. Snažili sa o to, aby sa presunutím najväčšieho klenutia dozadu zlepšila vlastnosť profilu. Dnes u nás užívané profily majú klenutie v 25–30%. Novšie profily už majú klenutie v 40–45–50%.

Zaujímavý je napríklad profil B-6556, ktorý má miesto najväčšieho klenutia už v 60%. V rokoch 1948–52 tieto profily boli vyskúšané na početných modeloch.

Za tento čas bolo dosiahnutých 16 letov vyše 1/4 hodiny a 6 letov vyše 20minútových.

Pri stavbe treba dbať na to, aby uhol nábehu sa pohyboval medzi 4–6 stupňami. Profil výškovky nech je aspoň toľko klenutý ako u krídla. Môže sa použiť ten istý profil ako v novej ploche.

Označenie profilov: prvé číslo označuje najväčšiu hrúbku profilu, ďalšie dve čísla označujú miesto najväčšieho klenutia a posledné číslo udáva veľkosť klenutia.

Označenie	0	1,25	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
B - 4407	0,75	2,59	3,50	4,06	6,75	8,77	9,70	10,00	9,28	8,50	6,80	1,80	3,00	0,70
	0,75	0,10	0,50	1,90	1,90	3,20	3,80	4,00	2,90	3,50	3,10	1,60	2,20	0,90
B - 8407	0,60	2,59	3,49	5,08	7,20	9,10	10,55	11,09	10,69	9,70	8,10	5,90	3,50	0,75
	0,60	0,02	0,10	0,50	1,30	2,09	2,45	3,00	2,80	2,40	1,80	1,20	0,60	0,0
B - 8406	0,90	2,75	3,60	5,00	7,25	9,40	10,35	10,30	10,00	8,89	7,20	5,45	3,15	0,85
	0,90	0,0	0,05	0,52	0,52	1,05	1,48	1,55	1,40	1,15	0,90	0,60	0,25	0,0
B - 2456	0,60	2,60	2,80	3,90	5,05	6,50	7,35	7,10	7,49	6,51	5,15	4,15	2,50	0,60
	0,60	0,10	0,28	0,55	1,10	1,90	2,30	2,39	2,10	2,49	2,15	1,00	0,9	0,0
B - 6450	0,75	2,50	3,50	5,00	7,00	9,30	10,29	10,40	10,05	10,00	8,31	6,51	3,50	0,70
	0,75	0,15	0,60	1,20	2,40	3,90	4,70	4,95	5,00	4,65	2,75	2,00	1,50	0,0
B - 8456	0,80	2,60	3,55	5,00	6,70	8,70	9,80	9,10	9,90	9,10	7,90	5,70	3,40	0,75
	0,80	0,0	0,10	0,40	0,80	1,40	1,90	2,00	2,00	1,99	1,70	1,30	0,7	0,0
B - 9456	1,00	2,75	3,55	5,00	6,90	9,10	10,10	10,29	10,29	9,60	8,20	6,20	2,75	0,90
	1,00	0,00	0,05	0,25	0,51	1,10	1,44	1,50	1,50	1,40	1,25	0,90	0,50	0,0
B - 6506	0,55	2,20	3,00	4,15	5,55	7,45	8,48	8,80	9,00	8,17	7,15	5,02	3,61	0,70
	0,55	0,05	0,15	0,60	1,05	1,75	2,45	2,75	3,00	2,75	2,30	1,60	1,00	0,0
B - 6508	0,65	2,70	3,50	5,00	6,75	9,10	10,30	10,90	11,10	10,10	8,60	6,75	3,82	0,70
	0,65	0,10	0,50	1,10	2,15	3,65	4,47	4,78	5,00	4,75	4,05	2,77	1,40	0,60
B - 8507	0,80	2,59	3,59	4,90	6,95	9,10	10,45	10,99	11,09	10,25	8,70	6,50	3,10	0,70
	0,80	0,05	0,20	0,60	1,30	2,40	2,55	2,95	3,00	2,85	2,30	1,90	1,00	0,0
B - 9505	0,90	2,50	3,45	4,80	6,30	8,50	9,93	10,40	10,10	10,00	8,85	6,75	4,00	0,90
	0,90	0,0	0,05	0,30	0,55	1,10	1,45	1,48	1,50	1,40	1,20	0,90	0,50	0,0
B - 6556	0,40	2,10	2,70	3,90	5,40	7,25	8,60	8,80	9,00	8,00	6,80	4,40	2,60	0,60
	0,40	0,10	0,30	0,55	1,15	2,60	2,20	2,90	3,10	2,90	2,60	2,00	1,40	0,0
B - 6496	0,70	2,25	3,00	4,00	5,30	7,15	8,30	8,75	8,90	9,00	8,00	6,80	4,70	0,60
	0,70	0,0	0,20	0,55	1,25	2,00	2,50	2,85	2,95	3,00	2,80	2,40	1,10	0,0

Neprehliadnite vykreslené profily k tejto tabuľke na vedľajšej strane!



MOTORKY

4. pokračování z LM 8/1953.

PRO LETECKÉHO MODELÁŘE PÍŠE ZDENEK HUSIČKA

Nevýhodou alkoholu je, že se slučuje s vodou v každém poměru a jsou silně hygroskopické. Získat alkohol absolutně čistý je velice obtížné, neboť jeho bod varu je současně bodem varu nejdříve odpařných částí vody. I nejčistší alkohol, který je na trhu t. zv. chemicky čistý, obsahuje jen 99% alkoholu a zbývající 1% je voda. Chemicky čistý methyllalkohol však obsahuje málo neb žádné fenoly a piridiny, kyselinu octovou a acetaldehyd. Výhodně se hodí jako palivo pro motorky se žhavicí svíčkou.

Při mých zkouškách jsem s ním zaznamenal zvýšení výkonu asi o 5% nad max. výkon daný běžným denaturovaným methyllalkoholem, ale destilovaným, t. j. bezvodým. U obou těchto zkoušek nebylo použito žádných nitroparafinů, čili, že zvýšení výkonu o 5% jen čistotou alkoholu je velká a vítaná úspěch. Nevýhodou tohoto chemicky čistého methyllalkoholu je jeho vysoká cena, která dosahuje až dvacetinásobku denaturovaného. Jeho používání je však stále levnější než používání na příklad nitromethanu.

Denaturovaný methyl a ethyllalkohol, které jsou levnější a jsou běžné na trhu, obsahují 4 až 10% vody kromě výše uvedených látek jako kyselina octová, acetaldehyd a aromatické uhlovodíky a kruhovou molekulární vazbou jako fenoly a piridiny. Jistou část vody je možno s ním odstranit žháním kalcium chloridem, t. j. chloridem vápenatým CaCl_2 , který je na trhu k dostání

nežháněný a jako takový má chem. vzorec $\text{CaCl}_2 \cdot 6\text{H}_2\text{O}$. Většinu vody je možno z alkoholu odstranit destilací, avšak i v tomto případě zůstane v alkoholu i až 2% vody a téměř všechny acet-aldehydy. Také větší část fenolů a piridinů zůstane v předdestilovaném alkoholu. Ačkoliv fenol má b. v. = 181°C a piridin b. v. = 116°C , tedy značně vyšší než ethyl a methyllalkohol, tyto aromatické látky mají tu nevýhodnou vlastnost, že se strhují a vodní parou a tak se opět dostanou do alkoholového destilátu. Jejich přítomnost v alkoholu je nežádoucí (i když často činí jen zlomek procenta), neboť činí destilační křivku alkoholu strmější a svojí cyklickou molekulární vazbou ovlivňují jeho rychlost hoření.

Tytel nevinné vlastnosti má ovšem také voda. S každým vyšším procentem vody obsaženým v alkoholu rychle klesá výkon motorky a ztěžuje je jeho seřízení na pravidelné a nejvyšší otáčky. Provedl jsem mnoho zkoušek, při kterých jsem do chemicky čistého methyllalkoholu přidával po 1% vody. Výkon motorky stále klesal a za předpokladu, že má původní alkohol obsahoval jen 1% vody a po přidání dalších 5% vody se již palivo začalo kalit a motorek nešel nastartovat vůbec. Celkem tedy palivo obsahovalo 6 až 7% vody a jeho zakušení uspišil přetmavný ricinový olej, neboť jinak se alkoholy kalí až při obsahu 30 neb 40% vody. Alkoholy, které obsahují více než 5% vody, se již nemíchají na příklad s benzínem.

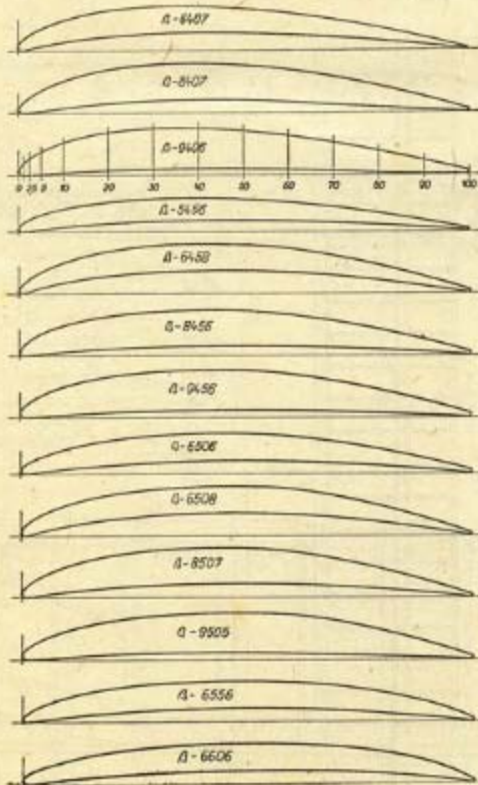
Další odstranění vody z alkoholu, avšak již méně účinné je možné uhlíčením draselným, t. j. suchou potaš K_2CO_3 , neb stranem mědnatým, t. j. modrou kalcif CuSO_4 . Nežháněný uhlíčený draselný má chem. vzorec $2\text{K}_2\text{CO}_3 \cdot 3\text{H}_2\text{O}$ a nežháněný síran mědnatý $\text{CuSO}_4 \cdot 5\text{H}_2\text{O}$. Obě tyto látky jsou k dostání nežháněné, proto také uvidím tyto jejich vzorce a musí být před užitím v ohni vyžháný a až po úplném vychladnutí v suchém prostředí hozeny do láhve s alkoholem, nažeh láhev musí být vzduchotěsně uzavřena. Stejně se pracuje i s chloridem vápenatým. Tento je sice dražší, ale účinnější. Na 5 litrů alkoholu se dá asi 0,5 až 1 kg těchto anorganických sloučenin a tyto musí růstat v alkoholu nejméně 24 hod. Nevadí však, jsou-li tam i několik měsíců. Po odsáti a přefiltrování alkoholu se tento může ještě předdestilovat, aby se dosáhlo jeho vyšší čistoty. Nemí-li to možné, dá se použít jako palivo i v tomto stavu. Obsahuje-li však alkohol již olej, neb některé nitrolátky, případně anilín, což je možné jen v tom případě, že by byl opatřen od některého autozavodníka, kteří s oblibou přidávají do alkoholu nitrobenzol a anilín, nemůže být k jeho odvodnění použito výše uvedených anorganických látek. Takový alkohol se může jen destilovat. Po scezení alkoholu se chlorid vápenatý, uhlíčený draselný i síran mědnatý uskladní a po dalším vyžhání je jich možno použít znovu jako odnadmá vody z alkoholu.

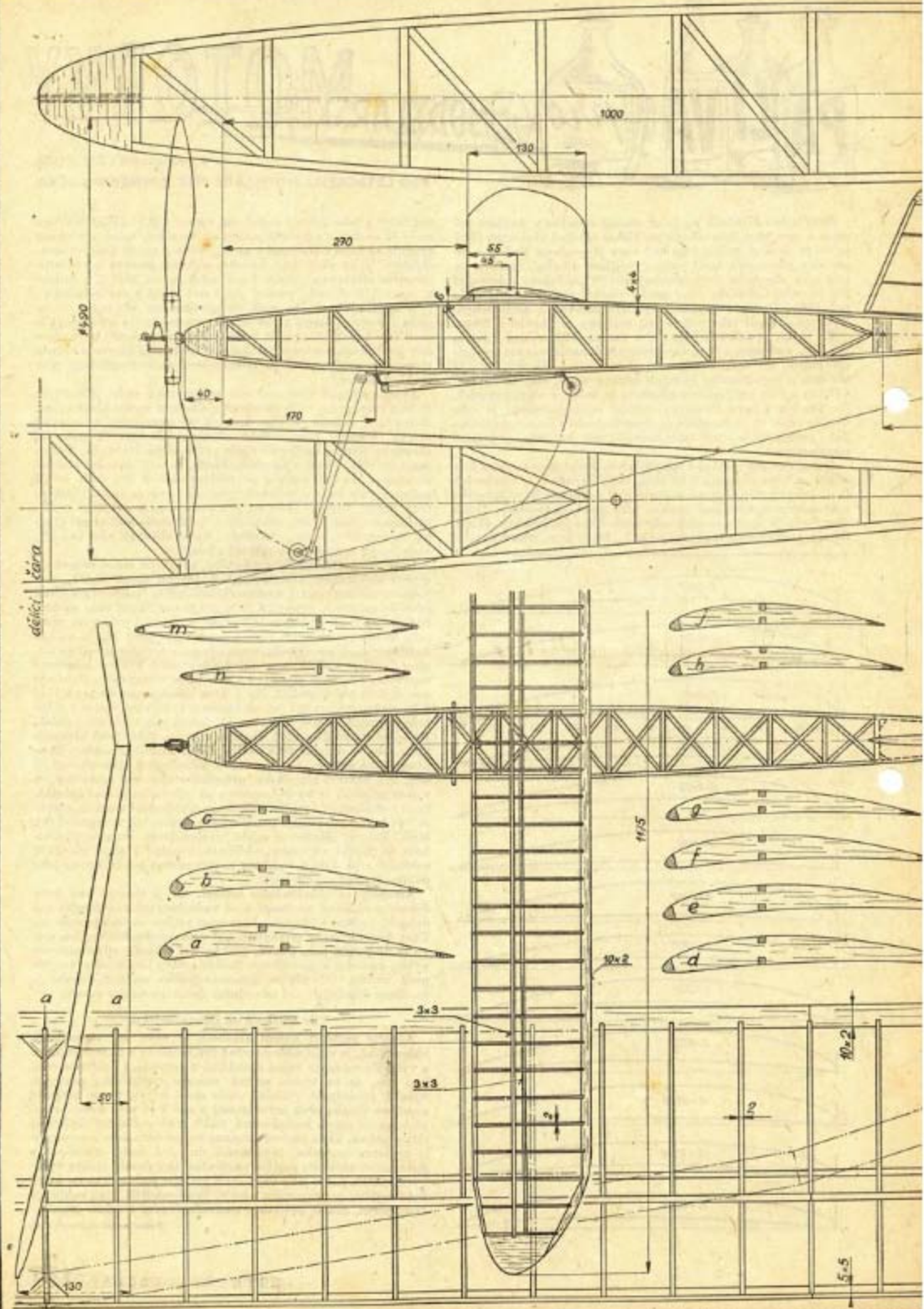
Alkoholy se skladováním nekoží, ale je nutné, aby byly drženy v chladné místnosti a ve vzduchotěsně uzavřených nádobách, nejlépe v láhvích s korkovou zátkou zalitou parafinem. Také denaturovaný methyllalkohol v původním obchodním stavu se dá použít jako palivo, aniž by byl jakkoliv odvodněn, ale výkon motorky a spolehlivost žhavicí svíčky jsou v takovém případě nejisté. Odvodnění denaturovaného methyllalkoholu je mnohem důležitější než odvodnění denaturovaného etheru.

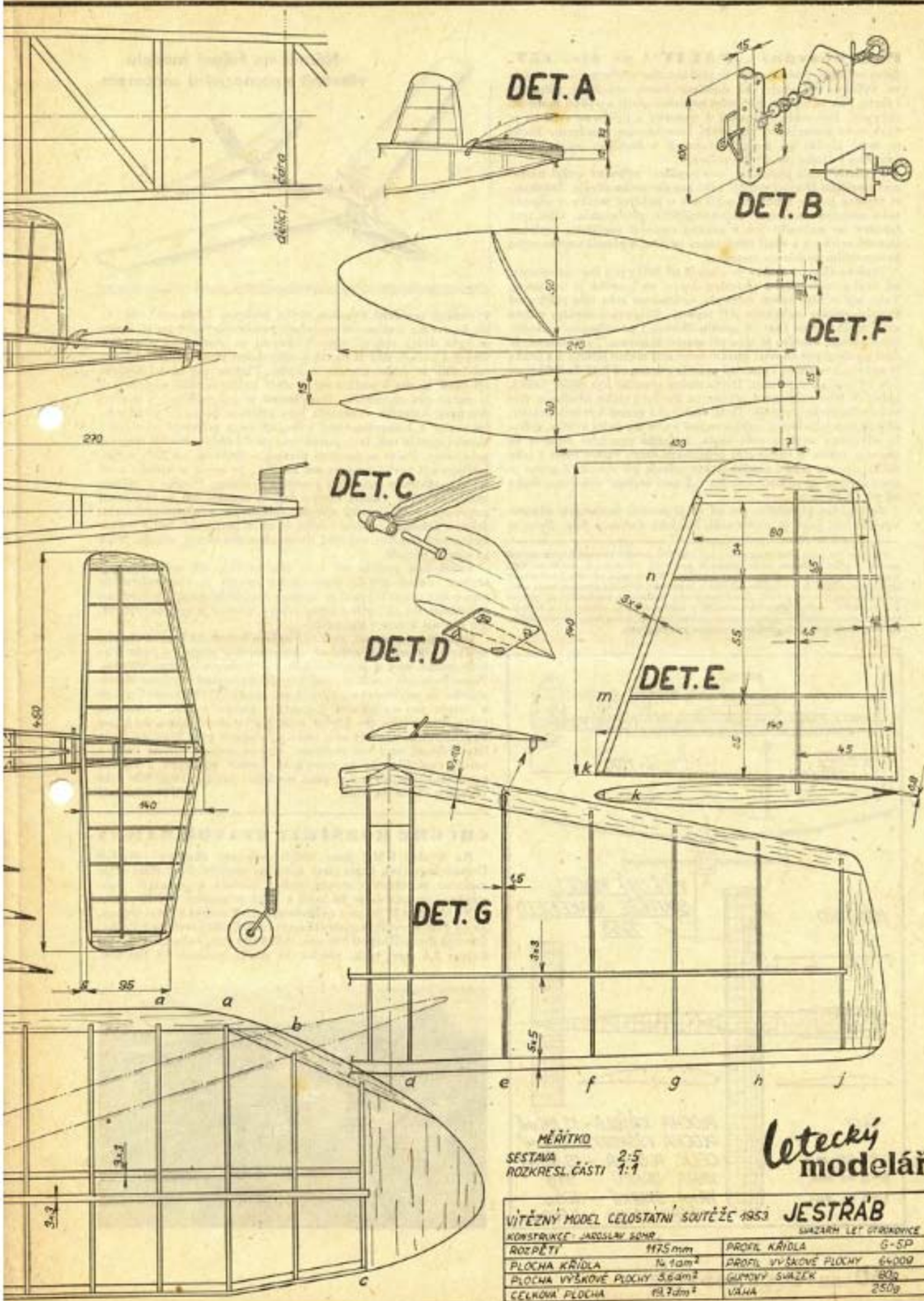
Vliv alkoholu na žhavicí svíčku.

Ačkoliv rychlost hoření alkoholů je vyšší než normálních uhlovodíků, je stále nedostatečná pro motorky s 13.000 ot./min. a výše. Poznámte to velmi spolehlivě u motorků s jiskřivou svíčkou tím, že za těchto otáček musíme nastavovat nezvykle vysoký předzápal. Výhodná směs musí být v tomto případě zapalena dříve před horní úvrtí a než k ní píst dorazí, musí překonávat mimo kompenzní tlak také počáteční shořovací tlaky paliva, které rostou s rostoucím předzáplem a s rostoucí teplotou motorky. Necháme-li úmyslně malý předzápal a dovolíme-li motorku malým zatížením, aby dosáhla těchto vysokých otáček, pak v jeho válci shoří jen část paliva, a to ta, která byla nejbližší zapalovací zdroje. Její neshořelá část ochlazuje část hořící, což se projevuje tmavocerveným světlem pronika-

(Pokračování na straně 149)







Pokračování „PALIV“ ze str. 157.

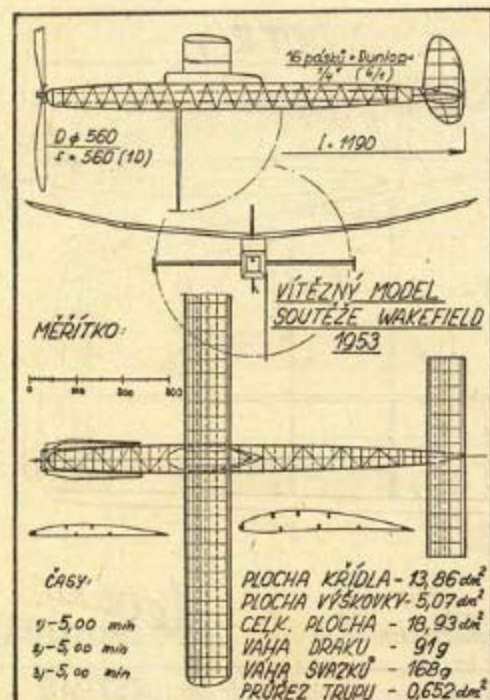
jičím výfukovými kanály. S přidáváním předzápalu se světlo ve výfuku vyjařuje, až dosáhne barvy oranžové, případně i žluté. Pak je teprve spalování nejdokonalější a výkon motoru nejvyšší. Dokonale spalování u motoru s jiskřivou svíčkou je však také podmíněno vhodným kompresním poměrem. Těmto se musí hledat po malých stupních u každého jednotlivého motoru i druhu použitého paliva.

Poněkud horší podmínky pro zapálení výbušné směsi nastanou použitím žhavicí svíčky, jako zapalovacího zdroje. Zadehující teplota je zde mnohem nižší než u jiskřivé svíčky a odpadá také možnost nastavení nevhodnějšího předzápalu. Oba tyto faktory lze nahradit jen v malém rozsahu rozdílnou teplotou žhavicí svíčky a z větší části velmi pečlivě a přesně nastaveným kompresním poměrem motoru.

Teplota žhavicí svíčky je odvislá od délky její žhavicí spirály, od druhu materiálu a průměru drátu, ze kterého je navinuta. Také její stínění tělem svíčky a vzdálenost stěn těla svíčky od žhavicí spirály ovlivňuje její teplotu. Šokovací teploty paliva musí totiž udržet žhavicí spirálu žhavou i po odpojení elektrického zdroje, kterým je tato při startu žhavana. To znamená, že drát použitý pro žhavicí spirálu musí mít malou hmotu a z praxe je známo, že nejlépe vyhovují průměry drátu od 0,15 do 0,25 mm, jen výjimečně 0,30 mm. Délka drátu nemůže být příliš velká, neboť k jeho nažhvací při startu by bylo třeba silného a více voltového elektr. zdroje. Drát však také nesmí být tak krátký, aby oběma jeho konci, zakotvenými v těle a v jádře svíčky, nebyla odváděna většina jeho tepla, nutného pro jeho udržení ve žhavém stavu. S rostoucím průměrem drátu nutně roste i jeho délka a proto také i napětí elektr. zdroje při startu. Z praxe je opět známo, že průměr drátu 0,2 mm nejlépe vyhovuje délkou od 40 do 50 mm.

Za teploty a suchého počasí stačí použití ocelových odporových drátů, jako je chromnikl, švédský Cekas a jiné. Tyto se

V 9. řadě LM jsou přinášeny na straně 147 výsledky převládá 10 soutěží v soutěži modelů s gum. motorem podle stávkových podmínek (Wakefield), pořáděných letos v srpnu v Anglii bez ohledu na mírového táhnutí. Na vítězství se zúčastnil jedenáct soutěžících, vidíme, že u některých pokračuje v konstrukci modelů s gum. motorem v nápadných ústech našeho národního. Srovnáme-li tuto zastaralou konstrukci na příklad s konstrukcí malých předních modelů z letního roku, vidíme, že a hlediska technické dokonalosti konstrukce můžeme klidně soudit, že ve výkonnosti dosahování na letišti Wakefield jsou především otázkou použití gumy.



Námět na řešení modelu větroně s pomocným motorem



vyznačují poměrně vysokou tavící teplotou 1.500 až 1.600° C, ale ke svému nažhvací potřebují poměrně vysoké teplo. Proto se tyto dráty stávají nespolehlivými za studena a zvláště vlhkého počasí. Zde je nutno použít drátu platinového, neb vyrobeného ze směsi platiny a iridia. Platina má tavící teplotu asi 1800° C, ale k nažhvací ji stačí mnohem nižší teplota než je nutná pro chromnikl. Nevhodná je její měkkost a snadná tvárnost, kteréto vlastnosti jsou příčinou toho, že vířící přefukovaná a komprimovaná výbušná směs pokrouží a rozhází žhavicí spirálu tak, že je nutno tuto před každým dalším startem upravovat. Proto se používá platiny s obsahem asi 20% iridia. Iridium má tavící teplotu asi 2200° C, je tvrdé a křehké a ve směsi s platinou tuto činí tvrdší a pružnou. Platina a iridium jsou však velmi vzácné kovy a dají se opatřit jen se značnými potížemi. Je-li žhavicí spirála zhotovena z platin-iridiového drátu o průměru 0,2 mm a délce 40 až 50 mm, může být k jejímu nažhvací použito nejvíce dvouvoltového elektr. zdroje, jinak se spirála přepálí.

Vzdálenost spirály od stěn těla svíčky též ovlivňuje její teplotu, neboť šířící teplo žhavé spirály je více neb méně jímí odváděno. V praxi se nejlépe osvědčila spirála s vnitřním průměrem 0,8 až 1 mm a otvor svíčky, v němž je spirála uložena, má být asi 3 mm v průměru.

Čtenářům je známo, že u nás nejsou k dostání hotové žhavicí svíčky z důvodů přímého obhospodávání platiny a iridia a je tedy nutné, aby si ji modelář, který ji chce mít, zhotovil sám. Proto jsem zde uvedl stručně i svoje zkušenosti z tohoto oboru, ačkoli do pojednání o palivech ani nepatří. Také hotová paliva a vrutle pro rychlostní U-modely nejsou u nás k dostání. Odávodnění toho lze hledat zase jen ve skutečnosti, že létání s rychlostními modely se u nás ujal teprve před několika málo léty a do-od není tak rozšířeno, aby se seriová výroba paliv a vrutlů vyplácela. Je to nevhodná našich modelářů a značné zdržování v jejich práci, před modeláři jiných států, kde tyto věci jsou hojně na trhu. (Pokračování)

CHCEME ROZŠÍŘIT STAVBU MAKET

Na letošní CMS jsme viděli početnou skupinu pákůných U-modelů-maket, které jistě každého zaujaly. Přes simu máte možnost se věnovat stavbě těchto modelů, zejména es. konstrukce, na ně jsme již měli a ještě přineseme v LM plány.

Na obrázku je jedna z nejdokonalějších maket letošní sezóny. Je to Pitt Special, konstrukce a stavba E. Nápravníka z Prahy. Stručné data: Rozpětí 640 mm, délka 600 mm, váha 700 g, motor Letmo 2,5 ccm, celk. plocha 14 dm², rychlost 70 km/hod.



Jednou z mála modelářských soutěží, které byly letos v Pražském kraji uskutečněny, byl 8. ročník „Žehrovice“, pořádaný 13. září v Kamenných Žehrovicích. Ukázalo se, že sebepečlivěji připravená soutěž, je-li tolik promyšlená a pečlivá, ztrácí na své tradiční hojnosti. Poslední zbytek frontální poruchy, která probíhala ve středních Čechách, pokazy průběh a rámec této tradiční soutěže — a jako na výměch následující dny přinesly chladnější, bezvětřná a slunečná počasí.

Z celkové počtu 29 přihlášených větroňů odstartovalo pouze 15 a z 28 motorových modelů 18. Sřídavý deštěk, nárazový vítr 5–8 m/vt a několik sporných slunečních paprsků kládlo při 5 startech jak na modely, tak na soutěžící neobyčejně těžké požadavky. Je samozřejmé, že více startů dává lepší výsledky v otázce standardních výkonů. Logickým bodování bylo zde provedeno již po třetí, s omezením dolních bodování letů: pro větroň 60 vt., pro motorové modely 40 vt. a se stejným maximem 240 vt. pro obě kategorie.

Zásadní potřebou pro dobrý spád soutěží a dokonale zvládnutí modelu je nekompromisní zavedení časového vymezení pro každý start. S tím se sice před soutěží počítalo, ale pro špatné počasí od toho bylo upuštěno, neboť několikrát přišlo a soutěž byla přerušena. Časoměřiči vykonali za daných podmínek jako dobré práce. Mezi každým startem bylo provedeno vyhodnocení prvních sedmi a vyvozeno na tabulích, takže soutěžící měli stálý přehled o pořadí.

Ve větroňech převládali domácí, kteří bezpečně prováděli starty 50 m šňůrou i za silného větru. Použité větroňy byly většinou typu „Sokol“, „Luňák“, „Luňák II“. Z hostů byl nejúspěšnější Chott z Dušníků, kterému se jedinou podarilo všech 5 startů, zatím co výborné létající Čimburů nepříjemně zpět po 4. startu svého Sokola, až mu chyběl do vítězství jen minimální let. Horák, po krásném začátku, kdy skvělým startem a bezvadně seřazeným letem byl první v prvním kole, havaroval před přistáním o vzdálené el. vedení. Provést bezvadný start za takových podmínek, jaké byly v den soutěže, vyžadovalo skutečně hodně zkušeností.

Kategorie motorových modelů, zastoupená z velké části pražskými modeláři, přinesla bezpečně vítězství Hájkovi z Tatury, který přes dlouhé lety byl vždy věrný na startu a bezvadně časovanými lety a svým celkovým vystoupením patřil mezi nejlepší. Jemu se velmi přiblížil kladeňský Dvořák, který měl jen neopatrně horší čas a navíc ještě skončil na 7. místě ve větroňích. Macháček a Procházka létali správnou technikou pěti startů průměrně, ale vyrovnané lety a skončili na 5. a 3. místě. Mladý Kobes si poměrně dobře vedl se svým 1. cm a umístil se na 4. místě. Za zmínku stojí Kratinův model, který provedl pro časovou tísň jen 3 starty, které však byly výšší, než starty vítěze. Jediné přetážením dvou rozhodných startů nepoužitím determinátoru se připravil o vítězství. Velmi pěkně provedený model měl René Teuber z Prahy VII, jehož model ulétl a byl nalezen až druhý den.

Modely byly opatřeny většinou motory AMA 2,5 cm, které patří pro volné mo-

Model je jedním z řady typů původně stavených pro kategorii Wakefield. Proto také křídlo má jen o málo větší plochu než u těchto modelů bývá. Celková koncepce je normální, až snad na umístění směrové plochy, kterým se dosáhne posunutí těžiště a tím i posunutí křídla dopředu a získá se tak místo pro odklonění výškové plochy při použití doutačkového determinátoru (Det. A).

Model při sklopené výškové ploše zůstává stabilní v přetaženém letu, takže nepředchází do vývrtky a pouze zvětší klesání natolik, že se již několikrát dostal z poměrně silných vzestupných proudů. Vrtule má poměrně malé stoupání (540 mm), takže model dobře startuje ze země i při použití gumy s malým kroutim. Použitý svazek má 80 g gumy průřezu 0,8 x 4, je 1000 mm dlouhý a copovaný na 700 mm.

Papír konstrukce

Trup je celobalový. Čtyři hlavní podélníky jsou z hranolů 4 x 4 ze středně tvrdé balsy, příčky jsou rovněž 4 x 4 mm, gonály 3 x 4 mm průřezu. Pro zpevnění váhy jsou vypořádně diagonály v ležících vlnách přes jedno pole. Horní část trupu je stavěna normálním způsobem. Jak ukázala praxe, je toto řešení zcela vyhovující i když snad ze statického hlediska není zcela správné.

Do přední části trupu se zasouvá hlavice (Det. B) z ocelového drátu 1,1 mm průměru. Kolíková západka zajišťuje zastavení vrtule ve vodorovné poloze, aby oba sklopené listy dobře přilehly na boky trupu.

U čtvrté příčky od zadu je balsovémi příčkami zesílen trup pro uchycení zadního konce gumového svazku. Otvory se prostře dřevěnými kolíky, který prochází gumovou trubicí v konei svazku (Det. C). K usnadnění přístupu k zadnímu závěsu svazku není pole mezi čtvrtou a třetí příčkou pataženo. Tento otvor se příčky balsovémi prkénkami, na kterém je přiklášena směrová plocha (Det. D). Zadek trupu je vykláčen pro uložení výškové plochy, která se opírá přední hranou do

tvárováního špalíka, odtokovou hranou dosedá na výklíček. Přední opěrný špalík je vytvářen tak, aby se výšková plocha vyklápěla odtokovou hranou o 72 mm nahoru. U čtvrté příčky je na spodku trupu balsové zesílení s uložením podvozkové nohy, která je rovněž z balsy. Kolo má průměr 20 mm.

Trup potažen hedvábným papírem a natřen dvěma vrstvami laku váží 52 g.

Křídlo. Profil křídla N-G-5P pro celém rozpětí. Aby se zmenšilo zklabění žebér, která jsou z balsy 2 cm silné, jsou výřezy pro nosníky upraveny stupňovitě. Nosníky jsou průměru 3 x 3 mm, horní je balsový, dolní dřevěný. Odtoková hrana z balsy má průřez 0,8 x 10 mm — trojúhelníkový. Vnější strana je rovněž z měkké balsy. Protahy jsou náběžná a odtoková hrana dlechy uprostřed. Jsou zde nutné trojúhelníkové výklíčky. Potah je z hedvábného papíru, dvakrát lakován vypružením impregnačním lakem. Váha hotového křídla 50 g.

Výšková plocha (Det. G)

Profil uprostřed je NACA 64009, u konce souměrný 10% vlastní (modif. NACA 009).

Výšková plocha je stavěna tak, že její spodní strana je úplně rovná. Průběžné nosníky zaklizené do zářezů balsového žebér sil 1,5 mm jsou oba balsové, průřez 3 x 3 mm. Odtoková hrana je sklíněna ze dvou prkének 0,8 x 10 mm, takže je velmi tuhá. Potah je z japonského nebo hedvábného papíru, dvakrát slabě lakován. Váha hotové výškovky je 15 g.

Vrtule (Det. F) má průměr 490 mm a stoupání 540 mm. Je vyřezána ze smrkového dřeva. Jednotlivé listy jsou u kořene zesíleny překližkovými náklíčky, aby se zamezilo vymačkání otvorů pro čepy. Střed vrtule je vyřezán a ohnut z dřevěného plechu 1 mm. Váha vrtule se špalíkem a osou je 48 g.

Model je možno celkem snadno a bez podstatného zhoršení výkonů přeladit na náš materiál. Kormidlo je ovšem i při této úpravě nejlépe zhotovit z balsy vzhledem k vyvážení modelu. J. Samr, Gottwaldov.

dele mezi nejoblíbenější. Byly zde poslední typy s cirkulacím vyplachování a starší typy, dále poměrně dosti Superatomů. Převládaly motory 2,5 cm. Pro špatné počasí byla provedena změna startů a modely odstartovány z ruky, místo z desky.

Soutěž byla dotována po 7 hodnotných cenách v obou kategoriích.

Ukázalo se, že soutěž bude nutno rozšířit, aby byla opět tak početná silná jako dříve a doufám, že počasí bude přístě k modelářům shovívavější.

Výsledky VIII. Žehrovice.

Prvních 5 v kategoriích.

A – větroň přes 50 dm², start šňůrou 50 m

1. V. Chott, Dušníky, docílil 203, 192, 203, 238, 188 vt. = 1.024 bodů.
2. J. Čimbur, Kladno, docílil 215, 183, 210, 238 vt. = 846 bodů.

3. J. Křeček, Kladno, docílil 190, 231, 223, 195 vt. = 839 bodů.
4. J. Harapát, Kladno, docílil 207, 195, 193, 219 vt. = 809 bodů.
5. S. Machulka, Kladno, docílil 203, 220, 200, 186 vt. = 809 bodů.

C – motorové – 200 g/cem

start z ruky – 20 vt. motor

1. V. Hájek, Tatra Praha, docílil 213, 208, 210, 209, 213 vt. = 1.053 bodů.
2. F. Dvořák, Kladno, docílil 201, 216, 211, 200, 192 vt. = 1.020 bodů.
3. V. Procházka, Tatra Praha, docílil 195, 199, 194, 190, 200 vt. = 978 bodů.
4. M. Kobes, Tatra Praha, docílil 178, 190, 176, 185, 209 vt. = 935 bodů.
5. A. Macháček, Tatra Praha, docílil 187, 209, 176, 181, 182 vt. = 935 bodů.

—Čk—

„Člověk sice nemá křídla. Myslím však, že bude lépe, bude-li se opírat nikoli o sílu svých svalů, nýbrž o sílu svého rozumu.“

Slova zakladatele ruského letectví N. Žukovského

Modelářské kroužky ve školách

Pracujeme v kroužku
mladších žáků – stupeň A



První prací ve školním modelářském kroužku byla stavba balonu, která měla být provedena v měsíci září, jak jsme již psali ve směrnicích v č. 8 našeho časopisu. Někde se stalo, že se kroužky v důsledku jiných starostí a prací na škole počaly tvořit později a hodou v programu trochu opožděny. Tyto kroužky nechtějí pracovat tak, aby zřízení dohonily – není to obtížné – a snaží se přejít v měsíci srpnu s dokončením balonu na běžný program podle osnovy, která se po balonu dále zabývá padákem.

Program na měsíc říjen

V programu práce modelářských kroužků na měsíc říjen je padák. Historie vývoje padáku je úzce spjata s historií balonu, avšak s tím rozdílem, že balony náležejí už minulosti. Padák se stal naproti tomu důležitou součástí výstroje každého letce a přesáhl daleko původní svůj účel, kterým je záchrana letce. Proto i pohled do dějin padáku je zajímavý a jeho vývoj, který vyvrcholil parašutismem, jakožto samostatným sportovním odvětvím, potvrzuje jeho význam.

Měsíc říjen je ještě dobou plného provozu na letištích. Pokusíme se proto v místech, kde jsou aerokluby a sportovní letiště, ukázkou vycházku na letiště. Projednáme ji předem s vedením letecké sekce Svazarmu v místě nebo přímo s odpovědným vedením na letišti, který kroužek rád seznámí s letadly, provozem na letišti a piloty, kteří vám ukáží padáky.

Stavba balonu byla docela snadná a také zhotovení modelu padáku půjde hladce a rychle. S padákem můžeme dělat mnoho zajímavých pokusů. Padák na příklad různé zatěžujeme stále rostoucím zatížením a pozorujeme vliv zatížení na rychlost snášení padáku. Podobně můžeme provést jeden padák s obvyklým otvorem na vrcholu klenby a druhý padák bez tohoto otvoru. Opět můžeme pozorovat rozdílné vlastnosti obou padáků při snášení.

3. Padák (1 hod. přednáška, 4 hod. stavba)

Po dokončení stavby balonu pokračujeme ve schůzkách kroužků a připravíme se na další thema o padáku.

Přednáška:

Dějiny padáku: Leonardo da Vinci, Kotelnikov. Význam padáku jako záchranného prostředku letce. Význam padáku jako dopravního prostředku pro výsadku a sportovního prostředku parašutistů. Doprava nákladů pomocí padáků. Soutěže sovětských parašutistů a jejich rekordy. Parašutismus ve Svazarmu.

Zařízení padáku: vrchlík, popruhy, ohal, závěsná vesta. Druhý padák: evičné, záchranné, polní a nákladní. Seskaky padákem z věží a letadel.

Stavba:

Zhotovení jednoduchého modelu padáku z hedvábného papíru, příprava šňůr a záteže. Vysvětlení otvoru ve vrchlíku a pokusy při vypouštění padáku.

Model padáku vyrábí každý člen kroužku samostatně nebo nejvýše dva členové společně. Vypouštění hotového padáku s výšky. Mají-li modeláři vhodné dráky, vypouštějí padáky pomocí zařízení zavěšeného na šňůře dráky. Pokud možno provést soutěž o nejpomalejší a nejkvalitnější snášení padáku.

Poznámka:

Jestliže kroužku zůstal dříve postavený balon, je možné provést vypouštění padáku z balonu. Padák zavěsíme za vrchlík na krátké tenké rezné niti pod plnicí otvor balonu. Doprostředí niti navážeme kus knotu nebo tkalice do bot. Jakmile je balon obvyklým způsobem naplněn a připraven ke startu, knot nebo tkalice zapálíme – je to jednoduchý dostatek. Při výstupu balonu dohořívající doutnák přepálí spojovací nit mezi balonem a padákem, který se uvolní, zhybe otevře klenbu a pomalu se snáší k zemi.

Létat s padákem můžeme také nad ohněm, na př. na poli nebo na zahradě. Otevřený padák opatrně vhodíme v nor-

Vypouštění padáku nad komínem v modelářském středisku Vlkavčice.



malní poloze do oblasti teplého vzduchu a kouře nad ohněm. Padák začne rychle stoupat a velmi dlouho se udrží v „komíně“ teplého vzduchu vystupujícího nad ohněm.

Literatura a pomůcky:

Podrobnou látku ke stručně uvedeným heslům ve výkladu o padáku obsahuje opět kniha „Poznáme letecký“ od M. Hofejšila, kterou vydalo Naše vojsko v r. 1952. Historie padáku jakož i technické podrobnosti jsou na str. 22 až 29. Plánek na padák je na str. 30 s návodem ke stavbě.

Aktuální články o parašutismu najdete v časopise „Křídla vlasti“, zejména v č. 16, 17 a 18/1953, kde jsou zprávy o mezinárodní soutěži parašutistů, konané v srpnu t. r. v Ostravě.

Plán a potřeby ke stavbě padáku dostanou zdarma školní kroužky, které však oznámí činnost – viz podrobnosti k tomu v LM 9/1953 str. 141. Vpravo dole! Ostatní kroužky si mohou plán a potřeby objednat v modelářských prodejnách Svazarmu: Praha 1, Patřická 1; České Budějovice, Biskupská 2; Liberec, Moskevská 8; Olomouc, Riegrova 11; Ostrava I, Dimitrova 30; Bratislava, Herbanova nám. 16.

Zadáme všechny letecko-modelářské zájmové kroužky na školách, aby nezasílaly své žádosti o materiál na ÚV Svazarmu, neboť neloudu vyřizovány.

Kroužky, které vás nahlásily své založení, obdrží materiál od KV Svazarmu v příslušném kraji, kam je již postupně zasílán.

Kroužky, které se teprve zakládají, musí se hlásit k KV Svazarmu, který zašle požadavek o materiál hromadně na ÚV Svazarmu, odkud jim bude materiál postupně zasílán podle možnosti a přebytků.

★

Soutěž pro školní kroužky

Pro zlepšení práce školních modelářských kroužků a podpoření soutěživosti bude se každoročně konat soutěž pětičlenných družstev školních kroužků a modely, stavěnými v kroužcích na školách. Soutěž bude probíhat takto:

- a) místní soutěž jednotlivců v rámci kroužků na školách,
- b) okresní soutěž pětičlenných družstev, sestavených z prvních pěti vítězů soutěží místních,
- c) krajská soutěž pětičlenných družstev.

Soutěž bude probíhat nezávisle na Celostátní modelářské soutěži Svazarmu. Pro rok 1954 bude uskutečněna pouze soutěž bezmot. modelů ve dvou skupinách:

- a) do 34 dm² celkové plochy,
- b) nad 34 dm² celkové plochy.

Přesné propozice budou uveřejněny v LM 11/53, instrukce o provádění žádejte u okresních modelářských referentů Svazarmu.

Důležité upozornění

Soutěž svahových modelů větroňů „Medlánecký svah“, která se měla konat v Brně-Medlánech 11. října 1953, překládá se na 25. října. V propozicích, které byly již rozeslány organizací Svazarmu a datem 11. října, opravte si tedy datum! – Blíží informace o této soutěži sdělí krajský aeroklub Brno.

Cesta modelu do Vladivostoku

Zpracováno podle časopisu Ogoněk

Modelářský kroužek pionýrského oddílu se rozhodl, že rozšíří počet svých členů. Ale jak je získat? „Plakáty a osobní získávání jsou dobrá věc, lepší by však byla nějaká názorná ukázka naší práce.“ Řekli si pionýři-modeláři. „Připravíme veřejné předvedení svých modelů.“

Schváleno všemi hlasy. Kroužek měl pět bezmotorových modelů. Pro větší úspěch veřejného předvedení bylo rozhodnuto, že postaví další tři modely-větrone a společným úsilím pořídí model motorového letounu. Lhůta šest týdnů.



V klubovně začalo být živo. Ve volných chvílích se scházeli konstruktéři, debatovali o přednostech svých letadel, radili se a hromadili materiál. Všichni byli pyšní na své společné a vrcholné dílo – motorový model Sokol. „Komu by se nelíbilo?“ říkal Jára.

Sokol byl skutečně krásný: měl benzinový motorček, takže mohl létat nezávisle na větru a terénu. Pohyblivé směrové kormidlo umožňovalo před startem nahřívání potrubí směle letu. Kromě toho měl Sokol ještě zařízení, které ve startovním okamžiku po startu shodilo malý

bedvábný padáček. Všichni modeláři měli z letounu nesmírnou radost.

Nové modely byly naposledy vyzkoušeny. Nadešel den předvedení. Konalo se na mírném, travnatém svahu, pod nímž byla rovná loučka, na které modely přistávaly. Za loučkou vedla po ní cesta a trať. Byli pozváni chlapi a děvčata ze školy, menší děti i dospělí.

Předvádění bezmotorových modelů vzbudilo velkou pozornost, ale diváci cítili, že zlatým hřebem programu bude vzlet Sokla. Pionýři už ho připravovali ke startu; nalili odměřenou dávku paliva

pro motor, přezkoušeli motor, upravili směrové kormidlo, nařídili shození padáčku na druhou minutu po startu... Připraveno, startovní dráha volná – odlet!

Diváci se pochvalně divili za vzletajícím Soklem. „Jen aby nevynechal motor,“ šepťal Juzik. Sokol nabral výšku a začal kroužit. „Připravili dobře padáček?“ strchoval se Juzik. Ale za chvíli se už od stříbrného trupu oddělil bedvábný stín. „Jde to jako na drátku,“ lhalo si Juzik. Pak se však náhle něco stalo; diváci si toho nevšimli, ale modeláři se zatvářili rozpačitě. Sokol se vyrovnal

v zatáčce a nasadil přímý směr. Znamenovalo to, že směrové kormidlo selhalo. Sokol měl podle plánu kroužit nad svahem. „Přistane-li bez pohromy, dá se to všechno ležce napravit a nebude to ani nápadné,“ uťušoval se Juzik.

Sokol letěl na plný plyn. Přeletěl loučku. „Uš by měl přistát,“ strchoval se Juzik. „za loukou je nerovný terén, rozbije se. Nakonec ještě přistane na trati...“ Z ohybu vyrazil v tu chvíli supající nákladní vlak. Juzik vykřikl...

Letoun však nepřistál na trati a nerozbitně do kola vagonů. Když se blížil vlak, byl Sokol nad trati. „Snad přeletí,“ trnul strachy Juzik. A pak se to stalo: Sokol přistál na vagonu s uhlím. A vlak jel dál, až zmizel za náspem, jen lokomotiva zaboukala jako na rozloženou. „Uletěl! Vrabčák uletěl!“ smál se nějaký uhlíčník.

Juzik se rozběhl do strážního domku. Snad mu hlídač dovolí zatelefonovat do příští stanice, aby letadlo zadržel. Hlídač však byl na pochůzce a strážní domek uzamčen. Diváci se rozešli domů, modeláři sebrali zbývající modely a odnesli je zpět do klubovny. Když se měli přitit den sejit v klubovně, přišli se tam jako spiklenec. Měli strach, že na ně zase někdo bude pokřikovat: „Uletěl, uletěl...“ jako věru ten posměváček.

Juzik přišel do klubovny ve zkroutené náhodě. Všichni se už dávno sešli a Juzik ještě zalechl, jak Jára čte: „...všechno občanstvo, a hlavně mládež lituje věrejšího nezdařeného vystoupení našich pionýrů-modelářů. Přijeme jim, aby měli přitit více zdaru.“ – „Podívej se, píši o nás v novinách,“ řekl mu Jára. „Směji se nám.“ – Někdo zaklepal na dveře. Vešli dva chlapi. Juzik je znal, byli členy měřičského kroužku. „Přišli jsme vám říci, že litujeme, co se vám věru stalo,“ spustil první. „Přišli jsme vás pozvat na příští čtvrtek do kina. Hrají nový film.“ – „Nikam nepůjdeme,“ vykřikl Juzik. „Chcete se nám vysmívat. Sbohem!“ oboril se na chlape. „Nejhorší je, že jsme nezískali ani jednoho nového člena,“ dodal Zora.

Toho dne měli samou smůlu. Jára na sebe převrhl lepidlo a Pěta se řízl do prstu.

Asi za čtrnáct dní přišel Juzik do klubovny první. Ve schránce našel dopis: „Modelářskému kroužku...“ Zkoumal zpytavě razítko, z něhož byla čitelná jen část: „...vostek“ Juzika páhl dopis v ruce, ale sám ho nechtěl otevřít. Když se všichni sešli, dostal Jára pokyn přečíst záhadný dopis.

„Píši nám až z Vladivostoku,“ ohlásil na začátku. „Milí soudruzi! Četli jsme v novinách zprávu o nemilé příhodě, která vás potkala při vašem veřejném předvádění...“

„To už známe,“ zavřel Juzik. „směji se nám. Také to nemuší v těch novinách psát!“ Ostatní souhlasně přikyvovali. „Nemůžu to už ani číst.“ Jára zatím četl pro sebe a najednou se dal do výskaní: „Hurá! Hurá! Máme ho! Máme Sokla!“ Vagon s uhlím a našim Soklem dojel až do Vladivostoku. Zelezníči nevěděli, co s letadlem, tak ho odevzdali tamjším modelářům. Ti se dočetli v novinách, co se nám přihodilo, no a – přivezou nám Sokla. Hurá!“

Když domněly ovace, řekl Juzik: „Musíme poslat děkující dopis redakci a přímou porývaní měřičů do kina.“

V celé škole se nemluvalo o jiném, než o cestování Sokla. A příští týden se přihlásilo pět nových modelářů.

Aby se slova shodovala se skutky!

Všiml jsem si modelářského propagandního plakátu s textem: „Dnes modelář – zítra technik, letec.“ Převracím se tu poukazuje na význam modelářství. Jak kontrastně však působí skutečnost, že prozatím modeláři nemají dosud v celé Praze vyhrazený prostor pro zalétávání svých modelů a dokonce ani místo – křídla, kde by se mohli pravidelně scházet a prakticky si předvádět zkušenosti a uplatňovat modely.

Taková situace není ovšem jenom v Praze. – Náprava není problémem – je třeba jen více porozumění všech složek letecké věci Státnímu, které používají letů, a také více porozumění příslušných složek lidstva.

Děle – jestliže nám přibývá dobrých modelářů, a to je nesporné, je třeba dodat více vážnosti soutěžím pro ně pořádaným a hlavně s největší péčí soutěže připravovat. To se týká zejména soutěží velkého rozsahu i soutěží celostátní.

Je také třeba důkladně rozdělit, jak mají být pro soutěže vybrány ceny. Podle

mého mínění má mít modelář na úspěšné umístění třeoulo paráduku – diplom, plakety, a to i když dostane věcnou cenu. Tento způsob je již všeobecný v SSSR a s hlediska výchovy jedině správný. Také na způsobu odměňování cen mnoho záleží – vždyť jde o mladé nadšence, v nichž třeba nevhodná odměňování nebo gesto funkcionářů zanechává dlouho silný dojem.

Proč na tyto věci právě teď upozorňuji? – Blíží se doba členských schůzí a celobý nových funkcionářů. Masa členstva zde bude mít přiležitost, ale i povinnost zhodnotit práci za uplynulý rok a zvolit na vedoucí místa výkonné modeláře, zkušené odborníky, kteří společně s předvedou naše modelářství po běh modelářů sovětských – nejlepších a nejvýkonnějších modelářů na světě!

Cím trditi budeme k nedostatkům ve všech složkách modelářské skupiny Státní armu – až nejnižších k nevyšším – tím spíše v příštím roce dosáhneme úspěchů, které bychom již letos byli tak rádi vidět!

Antonín Šaffek, Praha

KNÍŽNICE LETECTVÍ - pomoc modelářům

V nejbližší době začne vycházet nová knižnice letectví, kterou bude vydávat Naše vojsko spolu se Svazem pro spolupráci s armádou. Knižnice je určena všem zájemcům o letectví a poročnímu a bude sloužit také širokému okruhu modelářů. Víme dobře, že v modelářské literatuře je dosti citelný nedostatek publikací. Zvláště postrádáme příručky, které by populární a názornou formou pomáhaly modelářům Svazarmu v jejich práci.

Jako první svazek vyjde v Knižnici letectví příručka Zdeňka Husičky „Paliva pro miniaturní spalovací motorky“. Autor vedle k naplnění knihy to, že obor paliv pro modelářské motorky nebyl u nás vůbec publikačně zpracován a je i jinak nejméně známým oborem ze všech letecko-modelářských oborů. Zavedením a rozšířením rychlostních upoutaných modelů vzrostl požadavek na modelářské motorky a tedy i na jejich paliva. Proto otázka a problémy paliv jsou stále nevyřešeny a většině modelářů málo známe. O palivech se dosud velmi málo psalo, většinou jenom články v časopisech, které nemohly samozřejmě modelářům valně pomoci.

Předností Husičkovy publikace je to, že je zpracována na základě jen těch nejdůležitějších technických pojmů, které jsou nutné pro základní znalosti o palivech. Tyto statě doplnil autor několika praktickými radami pro míchání a uskladnění paliv.

Publikace obsahuje tyto hlavní kapitoly:

1. Chemie motorových paliv.
- Zde je pojednáno o alifatických a cyklických uhlovodících, alkoholech, etherech, ketonech a dusíkatých sloučeninách.
2. Mechanická příprava výbušné směsi.
- Autor zde probírá všechny základní pojmy, jako jsou kompresní tlak, vliv kompresního poměru na spalování a výkon motoru, klepní motoru a detonace, spalování atd.

3. Fyzikální a chemické vlastnosti tekutých paliv.

Zde je závazně kapitole najdeme statě o výhřevnosti, výparnosti, bodu varu, mezi výbušnosti, výparném teple, oktanovém a cetanovém čísle a pod.

4. Paliva v praxi.

Paliva pro samozápalné motorky, alkoholy, benzínová paliva.

5. Oleje a mazadla.

Zde jsou probrány různé druhy olejů (minerální, parafinové, vegetabilní, ricinové).

Z těchto statí vidíme, že publikace Zdeňka Husičky splní jistě svoje poslání — oboznámit naši letecko-modelářskou veřejnost se základními pojmy nauky o motorových palivech. V závěru příručky se autor zmiňuje také krátce o palivech pro modelářské reakční motorky.

Otázka pro každého modeláře:

Jsi spokojen s obsahem a úpravou Leteckého modeláře?

Jestliže ano, co jsi udělal pro jeho rozšíření — kolik jsi získal nových odběratelů časopisu?

Jestliže ne, jsi s L.M. spokojen, podal jsi již redakci svoje připomínky?

Příručka je již ve výrobě. Jakmile vyjde, oznámíme to v Leteckém modeláři. Objednávky řiďte na nejbližší knižní středisko Naše vojsko, nebo přímo na Naše vojsko, vydavatelství čs. branné moci, Praha II, Na Děkance 3.

V Knižnici letectví se připravují tyto další modelářské publikace:

Schindler: Praktická teorie modelů.
Skobelev: Letající modely.

Mikrtumov-Pavlov: Pokojové modely.
Schindler: Vyvažování a podélná stabilita modelů.

Hošek: Balony na teplý vzduch.

Hošek: Aerodynamika létajících modelů.

Husička: Výpočet a konstrukce upoutaných modelů.

O všech těchto publikacích budeme postupně otiskovat recenze a jejich vydání vždy oznámíme.

— ZM —

Vysoká úroveň leteckého modelářstva v NDR

Letecké modelářstvo sa v Nemeckej demokratickej republike čoraz viac rozširuje. Tisíce mladých chlapcov i dievčat sa s veľkou obľubou venuje tomuto krásnemu a poučnému športu v základných organizáciách GST (Spoločnosť pre šport a techniku), kde majú mladí pracovníci a študenti všetky možnosti k tomu, aby sa i v tomto odvetví letectva zdokonaľovali.

V posledných augustových dňoch bolo v leteckomodelárskych dielnach organizácie GST mimoriadne rušno. Modelári, ktorí dosiahli na krajských leteckomodelárskych súťažiach skutočne vynikajúcich úspechov, horúčkovo sa pripravovali na Celostátnu modelársku súťaž, ktorá sa má uskutočniť v Magdeburgu. Svojou polohou vyhovuje toto mesto veľmi dobre k uskutočneniu súťaže, i tu sa však vyskytol jeden problém — ubytovanie súťažiacich. Toto mesto je jedným z najviac postihnutých miest vojnou a preto sa vedenie rozhodlo ubytovať účastníkov súťaže v stanovom tábore.

Po krajských výsledkoch, ktoré dosiahli modelári NDR v tomto roku, dá sa očakávať, že II. Celostátna modelárska súťaž bude súťažou skutočne vysokej úrovne. Pre informáciu našich čitateľov uvedieme niekoľko výkonov modelárov NDR, dosiahnutých na krajských súťažiach, ktoré sa vyrovnávajú, ba v niektorých prípadoch aj prekračujú oficiálne svetové rekordy:

Vetrone triedy A-II:

Trvanie: Peter Schimmel s modelom „H-2“ 35 minút. E. Kupfer s modelom vlastnej konštrukcie 1 hod. 7 minút.

Günther Hermenau z okruhu Magdeburg nahazuje motorček svojho voľne lietajúceho modelu.



Karol Leipnitz vzliatal v krajskej súťaži v Leipzigu v kategórii lietajúcich krídel.

Vetrone triedy A-III:

Trvanie: Fritz Grabowsky s modelom vlastnej konštrukcie 3 hod. 20 minút. Peter Jüngling s modelom „Wolkenbeisser“ 3 hod. 50 minút.

Traf: Hernal Wunderlich s modelom „Wolkenbeisser“ 29 km.

Lietajúce krídla (vetrone):

Trvanie: Herbert Pretzel s modelom vlastnej konštrukcie 1 hod. 23 minút. Edmund Kupfer s modelom vlastnej konštrukcie 2 hod. 14 minút. Eril



POVÍDÁME SI »OKOLO VODY« *Vlastimil Popelář*

Většina modelářů si střeží *řekne* jak po přehnutí nadpisu, že jsou trochu zupal a že porciční a kladní na vodě je teď na podzim poněkud nečasové. V tom to ale také čističe celou řadu letostí má vzhledy, že včinných modelů lech. Ono právě nestačí se zajímat o modely - zejména tak specialisty, jako jsou vodní - asi tak může před stůžem, jak to u nás ještě včinnou lidstvo. Právě přes zimu je možno poslou a v klidu „vednicko“ postavit a na jaře, kdy je plno práce se všemi ostatními kategoriemi, jeji mít už history. Mělo by z modelářů také té, že s včinnými model-lem je možno krásně ladit celou zimu na sněhu a to poměrně bezpříčinně, než na to - Nuže tedy k věci:

V 7. ž. LM jsem uvedl jako nejlepší způsob startovat vodní modely s gumovým pohonem a plachty naplněné vodou. Jakým způsobem startovíte s plachtou upravíme? – Připravíme si 4 trámy nebo kůly, raději o sílejšího průměru, podle možnosti asi 15 cm - silý a nepropustnou plachtu. Trámy položíme do tvaru obdélníka tak, aby nám vytvořily plochu nejméně 3 x 2 m. Pokládáme je přímo na zem, bez jakéhokoli podkládání, asi hodinu před zahájením startů. (Tu hodinu před zahájením startů proto, že musíme startovství na délku postavit proti větru, a postavíme-li je brzo, může se stát, že se otočí vítr a startujeme nad přes něj, nebo se nám zmenší startovací dráha.

Do vytvořeného obdelníku položíme plachtu většího rozměru, bud jednoduše nebo dvojitě tak, aby nám šla přes trámy ven a tam ji zatížíme, případně přibijeme kolíky. Musíme pamatovat na jednu věc: aby odletová strana, to je ta, kde model opouští při startu plachtu, byla bud níže položena nebo aby byl na ní o něco nižší tlak. Prostě tak, aby po napuštění plachty vodou voda na odletové straně přetékala a vytvořila rovinu s trámkem. Jinak, jako se stalo na místním i krajském kole CMS v Praze a v Ml. Boleslavi, modely zuchytávaly o vycínávání tránek a končily poskokem. O dostatek vody při všech soutěžích se jistě postará závodní hasičská pohotovost.

Jak má vypadat vodní model s gumovým pohonem?

1. Musí mít přebytek motorické síly. To znamená co nejjednodušší drak a dostatek gumy (50% váhy modelu drak a 50% váhy gumy).

2. Je lépe volit model o menším rozpětí (do 1000 mm).

3. Musí mít vrtuli o menším průměru a menším stoupání než má normální pozemní model.

4. Musí mít vhodný tvar a velikost plováků; viz LM č. 5 z r. 1952 článek Ing. Schindlera. Nejlepší plovák je kapkovitého tvaru se skosenou odtokovou hranou.

5. Musí mít pevně uchycení plováků. Jedna z nejpodstatnějších chyb na soutěžích je ta, že se buď plováky utřesou při startu nebo se krásně zaklapnou jako sklápěcí podvozek.

6. Nezapomenout na úhel na hlavním plováku asi 10° až 12° proti podélné ose. (Jeden „zkušební“ mi totiž tvrdil: „Když model postavím na vodu, tak tam úhel mám.“ – A zapomíná, že nejdříve se nadlehuje konec modelu, a že hned má po jeho „úhlu náběhu“. Model mu samozřejmě fungoval jako ponorka).

7. Řádně lakovat (zejména plováky)
a natřít plováky pastou na leštění parket.

8. Zolétat model do pravých kruhů v motorovém letu na suchu (odstranit reakční moment vrtule, který při startu z vody u rychlého modelu se zvětšuje).

10. Poslední důležitá věc: Zúčastnit se soutěží!

A nakonec k soutěžícím: Bylo již opravdu napašeno o této kategorii vodních modelů dost a dost a výsledek není prozatím vidět skoro žádný. Poraditelé soutěží se již začínají rozkyškovat, snaží se – a doufám, že budou i nadále – započít startovité a teď je opravdu jen a jen na nás soutěžících, abychom přišli. ČMS byla i tato kategorie zastopována ve větších měřítku než v letoš. V pozemních modelech s gumovým pohonem jsme na stejné úrovni jako dobří modeláři zahradničení a ve vodních modelech nejme snad vůbec nic. Je to fakt, který se nedá popřít. Co tomu říká modeláři? Zejména modeláři výkonní a modelářští instruktoři? Co dělají modeláři v této kategorii na Slovensku, v Brně, v Klodně a jinde, kde všude jsou dobří „gumáči-82“? Bojí se snad vody? Jsou snad z cukru a bojí se, že by se rozmožnili?

vat nás k uvědomění se zaměstnání, používá takové věci není, a to z toho prostého důvodu, že není možné ani žádnou narušovat výrobní proces v průmyslu nebo v jiném odvětví budování socialismu.

Skusobný modelář rád využije doby své dovolené nebo alespoň její části k návštěvě inženýrské školy, kde teprve pozná svoje nedostatky.

3. Modelářský instruktor bez potřebných znalostí nesamozřejmě dojde ke ztrátě. Modelářství nám umožňuje k tomu, abychom věděli a vlasti potřeby vypracovat nové techniky a konstrukce. K tomu nám dopomáhá Svaz pro spolupráci s armádou, který nám dává i úřední modelářskou školu k zvýšení kvality našich instruktorů.

v něm přelínáno orgánem vyvolává poruchu křehlosti – a dochází ke mrtlici. Stává se velmi často, že epileptičtí jedovatěji na setřetím modelážním kumáři a rýmských lázních, jako: „Chodí mi děla potíže, nechce mi pustit na krajínku soustě – tak tu, soustřih, soustřih, těch kum, jistě bude pokračovat mé dráždění.“ Po vyšetření se však objevují šláble, že modeláž má špatný prospěch a má vůle na dohánění, aby se uzdravil. Takové soustředění však podporovat nemůžeme.

5. Soudruh Rybák ještě neopomeně této příležitosti ke Křesťanům též vyslovil slova - nestalo-li se tak doposud.

Modelářská záměst v okrese Štítavy je skutečně čilá a bude tedy na OV Svazarmu, jak všichni schopných sil využívaje.

Modelářský referent ÚV svazarmu Václav Maršálek

Bude Vás zajímat...

● V knihkupectví Sovětská kniha je k dostání nová sovětská modelářská příručka „Osnovy poleta modelů s mašičními křídly“ (teorie letu modelů s mávajícími křídly). Tuto příručku doporučujeme všem modelářům, kteří mají zájem o stavbu speciálních modelů. Cena knížky je 2,90 Kčs.

● V 19. čísle časopisu Mladý technik z 11. září 1953 je pěkná reportáž o aeroxové dopravě Československých aeroxlinií s podrobným obrázkem (v řezu) a popisem letadla Aero 45.

● Mnozí modeláři nevědí, že délka pro akrobatické U-modely je také mezinárodně určena, a to v rozmezí 1600 až 2000 metrů.



Společná značka LM 10 + pořadové číslo

[illegible]

F Před touto dovolenou, aby schopní modelisti získali instruktorské oprávnění bez 14denního pobytu v ústřední leteckomodelářské škole, pouze absolvováním příslušné části a písemné zkoušky, a předložení patřičného modelu?

V případě, že číselní mobilníská skupina má právní důvody, aby tato ustanovení nepodporovala, proč nepožádat OV Svazarmu takovou moc, aby mohl bez problémů vykonávat svou činnost, a to i v případě, že

Tento dotaz pili jmenem 128 modelů x 5 kroužků
rotačního okruhu, kde máme „100“ jedinečných instruktořů

I. třídy a řad učitelů vyškoleného letos o prádelnách (vzhledem k požadavkům KV Seznamem, že musí být učitel, byl vesměs zhotoven učitelů).

K operacím patříme všichni, že modelaři našeho okresu pracují aktivně již od roku 1947 a máme několik schopných modelářů s rozsáhlou praxí, kteří rovněž předčís „modeláře-instruktory“.

Rybník Jar. okresu Interkomodářský náleží, Světlavý

ODPOVĚD NA DOPIS SOUDRUHA RYBAKA

Zaistenosti z let minulých skásky, že inštruktorská oprávnená vystavovaná na pedágógii krajů mohl, které inštruktorskou školou neprošli, byla celkom málo zriedená.

Je dokázáno fakty, že i když je modelů velmi
vypuštěl a stává úspěšné modely, nestačí mu to k vedení
konečně.

Má-li instruktor cvičit nová křídla modelářů a deplochem, je nutné, aby svoje vlivnosti prohluboval a k tomu má nejlepší možnosti i podmínky v ústřední

Vše udělování právemoci OV Svazarmu a podpory
vypadá takto: Jestliže OV Svazarmu umožňuje

komunistické školení katechetů zúčastněním členů svého kolektivu v ústřední škole, je to to nejlepší, co poskytnout může. UV Svazarmu nemůže nikomu pomoci.

KONSTRUKCE JOSEF SLADKÝ

Vítězný tryskový model Celostátní modelářské soutěže Svazarmu 1953

Model „Střela-1“, zkonstruovaný a postavený Josefem Sladkým z Brna, patří konstrukčním řešením k nejpokrokovějším a rychlostí k nejvýkonnějším modelům této kategorie na světě. Na letošní CMS v Brně a na přípojeném mezinárodním utkání ČSRT-Maďarska, kde model létal, byly vlivem řady nepříznivých okolností jeho výkony podprůměrné. To však nic neubírá skutečné kvalitě modelu. Rychlost 266 km hod., uvedená na plánu, byla již skutečně bezpečně překonána naměřena a jsou předpoklady, že dalším zlepšením se tato rychlost ještě podstatně zvýší.

Je třeba poukázat na tuto příci a výsledky Josefa Sladkého i ostatních souduhů, kteří se u nás věnují tryskovým U-modelům a dají je za vzor ostatním našim modelářům. Výsledky těchto modelářů-svazarmovců jsou důkazem toho, že jsme schopni vlastními silami a vlastní cestou vyrovnat se namnoze ještě odbovavému západní technice a že ji dokážeme i předčit. Věříme, že dosavadní úspěchy našich „tryskařů“ nejsou konečné slovo a že se brzy opět dostaneme v této kategorii do řada světových výkonů!

Popis modelu „Střela-1“.

Model je převážně kovové konstrukce, jen konce křídel jsou z tvrdé balzy. Trup je tlacen z 0,5mm ocelového plechu, bodové svařen a uhlazen tvrdým dřevěným

špalíkem na dřevěné formě na soustruhu. Přechody křídel jsou z 0,6mm plechu rovněž klapány a bodově svařeny s trupem. Trup je vyztužen třemi kruhy z 0,9mm plechu, z nichž první slouží jako vedení pro přední díl trupu. Spice je du-

ralová a nýtovaná na přední díl trupu.

Lapači otvory pro trysky jsou 2 a chladicí otvory rovněž 2 v kořenech křídel. Výškovka je z 2mm duralu oplovaná do profilu a přinýtovaná do trupu. Tělo výškovky vede trupem a je od teploty trysky chráněno 0,1 mm silným stínícím plechem. Křídla jsou od ložiské havarie balzová, dříve byla skořepinová (lupa, překřížka 0,6 mm).

Uchycení řídícího křížle je v levém přechodu křídel. Motor je tryska Letmo MP 250/52 o statickém tahu 2,10 kg. Je ukryt v trupu a uchycen dvěma objímky. Nádrž je zatvarována do levé polovice předního dílu trupu a má obsah 85 cm. Přívodní trubka je průměru 3 mm a dýza Ø 0,93 mm. Palivo: červený neb technický benzin.

Nejvyšší dosud dosažený rychlost 266 km hod. — Podrobný výrobní postup, jakož i své zkušenosti a nesnadné popisy v podrobném článku o tryskách. Josef Sladký,

● 6. Předním nový benzinový motor Alfa — 14 cm, sílaval Atom, 1,3 cm. F. Sauer, Kladno, Klokorkova 215/19. ● 7. Za motorů NV 21 dím zachovalý Super-Atom 1,8 cm, příslušné vzhledem kámeny pístů i bez hlavy, ale má obje prodlí i jednotlivě. Motor 80 Kčs, píst 20 Kčs. Zdr. Drnčí, Třinec, Dráckovci 518. ● 8. Vynález přikoj díveřů jakék dvojzvláštní v oad 329 Kčs za motorů de letadla sáh státní modely sdílné zpracování. Koupil sižijší lispenkové pilky. L. Vavřka, Nížov v Berouně. ● 9. Prádím novou hantiku s kromovkou upravenou ke startování tryskového motoru na 29 Kčs, 35 různých plátní modelů letadel ze 35 Kčs (seznam na požádání), křídly Semel. Stavíme modely ze 6 Kčs, Zena-Hemza. Létači modely ze 7 Kčs, Semel. Vzhled metody v letectví ze 10 Kčs, Semel. Hraze na letu ze 30 Kčs. Ivo Hrubáček, Náměstí na Haneu 279. ● 10. Vynález sdílné vity s hantiku (Kana-dy) 4, 13 za det. mot. Letmo 2,5 jednodílný v chodu, pvl. prof. za 220 Kčs. J. Červený, Kavčí 16, Praha XVI. ● 11. Koupil 2 díly LM, 1. zeřiz. St. Vitex, Kladno 2, F. Plátníkovi 1879. ● 12. Předním motorů NV 21 za 30 Kčs. Zdr. Jarda, Bouda 5, Praha III. ● 13. Předním 20 cm pístů 1/2 cm silný, ležící v sířivkách a nezabíjí anglický det. motorů ED 2,5 cm za 200 Kčs. Ant. Dvořák, Jevišovka, B. vřeměděl 288. ● 14. Předním silnější různých plátní na makety letadel po Kčs 3 a hra kus. Dále 2 k plátní na makety trysky po Kčs 7, jeden kus za Kčs 4, J. Sauer, Praha XVI. Na blížící, 4, 3. ● 15. Vym. hant. mat. 7,5 cm s indolní vlt. bez upřesnění a novou střílní potěti na písty rím odvíjí. Kola svítilny. J. Krpo, VPSK, Teplice Lázně. ● 16. Předním 1 cm det. mot. na kul. let. s mot. loup. Bůt za 210 Kčs + balz. svt. model mat. s mot. 0,5 cm za 250, + balz.

asol. s gum. mot. za 180 Kčs. R. Trnka, Praha 9 Kettlaska 21. ● 17. Předním Fraga 2,5 (180); nový 5 cm motor 10030 seřiz. (804); malou elektrickou pisku (21); třílístkovou v instalaci skloje od Sonorey (425); motor do gramofonu převod (112); valky tanc. k elektrické vlt. (27); trafo 60 W—120 V, 220 V, 20 V, 40 V (40) trafo 60 W—120 V, 24 V (29); čisti. na 1,5 rapid s pístkem (57). J. Odrnka, Praha II, Ječná 16. ● 18. Předním hantiku U-akro-bat za 18 Kčs, svítil. seřiz. U-model 20 Kčs, rychlost U-model pro motor Letmo 2,5 cm 40 Kčs, 2 silný det. hydrogenny po 50 Kčs, indolní svt. s kondenzátorem a svítil. v hantiku stave 30 Kčs. Jit. Kinský, Praha XV, Bouda, U dluhu 87/410. ● 19. Porobit. svt. det. motor 4,4—1,2, sílaval. R. Chudík, Medvěz u Brna, Fučíkova 256. ● 20. Předním dílné nový motorů s vrtulí Bui-Frag 2,5 za 220 Kčs. M. Durr, K. Vary, 22. mar. Koza 3. ● 21. Předním kus vynález na vrtulí modelů, material vto šoup. podle dleby: Mladý tryskač, roč. 3, c. 16 — 25, roč. 5, c. 1—5, roč. 6, c. 32, Rolet, roč. 1—4, 1—135, Letetví roč. 2, 6, 1—13, roč. 25 6, 1, roč. 27 6, 10, roč. 1932 c. 2—6, R. Zymal, Hluboš 119, p. Želeč. ● 22. Předním U-tenze s motorem Letmo Hrdka 2,5 cm, cer. lanka s vrtulí za 250 Kčs. Takt prodán let. modelů křídla, plátní, model, šupky seřiz. a plátní. Semel. svt. J. Václavík, Znojmo, Státnice 1. ● 23. Vynález 3 díly Benzi: Soft klíč za det. motorů 2,5 cm nebo prod. Jar. Václavík, OUSPZ, Ustí, Plzeň. ● 24. Předním: Hant. — Pionýrské letetví, hant. za 7, Zena-Hemza — Létači modely — hant. za 7, A. F. Melajský — vrtul. pístu letadla na vrtulí — hant. za 5, Semel — Stavíme modely — hant. za 7, Semel — Aerodynamický výpočet letadla — hant.

za 18, Novák — Benzi. Létači — vrt. za 10, Gonda — Kapitoly o letectví — hant. za 7, Heček — Výsleky vřemě modely letadla — hant. za 7, Marek — Fy-sikální sdílné letetví — hant. za 10, Thaler — Seřiz. vrt. Benzi-motorů, let. Flugmodelle — hant. za 5, Semel — Pionýrské letetví, modely, vřemě — hant. za 5, Čiřil. letetví roč. 1945 — 1947 vřemě 10, Mladý letetví, roč. 1947/48 — vřem. za 25, Letecké noviny roč. 1948 — vřem. za 30, U-tenze aerodynamické roč. 1949/50 — vřem. za 16, Kramář — Kilo v pístu — hant. za 12, Anto. roč. 1946 vřem. za 15 a Čer. Mighty 4, motor — hant. za 10 Kčs. Do sed. LM. ● 25. Redakce LM káží Jitro Papoušek o sdílné vřemě sdílné, svt. ma model letadla píst. Neptun. ● 26. Redakce odpovídá hantiku na dotazy čtenářů: 7 plátní, které jsou postaveny vřemě vřemě v jednotlivých dílech LM na prodání dvostranné vřemě a upřesnění, že z nich sdílné dle letadla sdílné kopie 1:1, sdílné model tytu: Vřemě-Sokol [vřemě v LM 1/32], Kavka [v LM 4/32], Misa [v LM 4/32], Seřiz. v LM 4/32], hantiku vřemě vřemě RV-11 [v LM 7/32], vřemě vřemě na sdílné letetví U-tenze [v LM 9/32], upřesnění model-hantiku Praha 4-114 [v LM 7/32], motorové modely volné na motor 2,5 cm — Kozla [v LM 4/32], Motorový Neptun [v LM 2/32], modely s gum. motorem — Čálek [v LM 2/32], vřem. Hydra [v LM 11/32] a Jeřáb [v LM 16/32]. Kopie křídla křídla plátní stějí 250 Kčs. Náměstí sdílné doplnění — stálí nřemě dle na píst. pístku, křem plátní, který vřemě chrtit. Plátní pístu pístku (je vřemě hantiku vřemě hantiku) na sdílné Redakce LM, Jugo-slovenska 24, Praha II. Upřesnění, že jist plátní nřemě model. Je pístu sdílné a sdílné — nřemě jednotlivé sdílné!

LETECKÝ MODELÁŘ. Výchází měsíčně. — Vydává Svaz pro sdílné a sdílné vřemě vydavatelství š. hant. mot. Naše vojna, Praha. — Vřemě redaktor Jit. Sauer. Redakce: Praha II, Jugo-slovenska 24, telefon (křídla Naše vojna) 22-12-47 22-74-46. Redakce pro Slovensko: Bratislava, letišť Dvorník, telefon 238-38. Administrace: Praha I, Vinohradská 26, telefon 22-12-47, 22-74-46. — Čas vřemě k. Kříd. Připletání na obř kř (12 řád) i postřemě 9,56 Kčs. — Šekový čer. HČS 44999. — Tisk Naše vojna. — Dolařství píst. Ařd Praha 632. — Tato díla vřemě 8. října 1953.

