

Letecký

10

ŘÍJEN 1954

ROČNÍK V

CENA 1,30 Kčs



modelář





Ivanův splněný sen

Dne 6. října oslavila naše branná moc i věchní pracující naší vlasti Den československé armády. Tento den byl manifestací lásky a důvěry pracujícího lidu naší i Sovětské armády. Vždyť bez ní by nebylo toho slavného dne, kdy československé jednotky na své bojové cestě po boku Sovětské armády překročily u Duky hranice republiky, bez ní by nebylo svobody, bez ní by nebyla míra. Naši lidé to s i pro nás letáckou Dne československé armády ještě více upevnily souze našich vojáků s lidem a se Sovětskou armádou, naši zásluhou, osobnostíkou a učitelkou.

Zelští naše mládež, milující a obdivující naši armádu, účastnila se oslav Dne československé armády, jak o tom mluví naše pořadky. Ve všech krajích a v mnoha okrajních městech v tento den uspořádal Svazarm branný vystoupení, na nich naši mládež a budoucí obránci vlasti předvedli své umění. Masové vystoupení modelářů při této příležitosti se pak stalo účinnou propagací této vlastenecké branné organizace a získala do jejich řad stovky nových zájemců.

Dne československé armády byl také svátkem svazarmců — našich mladých budoucích a ochránců vlasti. Byl to den, na který se nezapomíná, den míru a síly našeho lidu, budoucího pohojně lepší a šťastnější zítřek.

Ivan se opatrně rozhlídl, zda jej nikdo nepozoruje, naklonil se přes zábradlí, aby se přesvědčil, že je školník ve svém bytě a pak se rychle vyhoupl na zábradlí, z něhož už dávno jeho předchůdci odstranili mosazné knoflíky. Bravurně sjel do prvního poschodí, v plné jízdy vytočil ostrou zatáčku a ve chvíli byl před školní budovou. Trochu se zarazil před výkladní skříní, zrcadlící jeho drobnou postavu, strapatou hlavu a rozvolávaný pionýrský šátek a v duchu si řekl, že tohle se přece na pionýra neshláš, a že to už víckrát neudělá. Ale pro dnešek...

Dovádivě se rozběhl ulicemi. Roztočil pravou ruku a od té chvíle byl tryskovým stíhačem, i když věděl, že ten vrtulník nemá. Ale jak jinak znázornit tryskové letadlo? Prudkým obrátem vletl do parku, ale tady už nemá „tryskáč“ co dělat a tak se změnil v tank. U velké volní nádrže se tank proměnil v torpoborec a o kus dál v závodní auto. Před domem jen tak tak, že neporazil otec.

„Kampak, kampak!“ zarazil jej a chytil za bradu. Ivan se mu vyčítavě podíval do očí. „Mám jsem si o tebe naboural monopost. Cožpak neznáš pravidlo pravé ruky?“ Otec se usmál, ale přišel poslušně na svou polovinu vozovky. „Je to tak dobře?“ „V pořádku,“ ocenil to syn a trochu neovlivně pokračoval: „Poslal mě expres.“ „Kdo?“ „Můj četař!“ řekl pionýr hrde a vytáhl ze západky trochu pomuchlanou a ne už příliš čistou obálku. Vždyť dopis prošel toliko rukama!

Otec jej se zájmem otevřel. Věděl, že Ivan stejně jako ostatní pionýři napsal o vánočních neznámých vojákovi a z tohoto psaníčka se rozvinula člá korespondence mezi Ivanem a dvojnásobným vzorným vojákem četařem Smolkem. Ivan dlouho nevěděl, u které zbraně „jeho četař“ slouží, ale minulý týden jej pozval jménem celého pionýrského oddílu do školy, aby jim pověděl něco o blížícím se Dnu armády. Četař přijel — a Ivan div

pýchou nepraskl. Vždyť to byl důstojník! Beseda by byla trvala do půlnoci, kdyby jej soudruh učitel neposlal domů. Pionýři na památku věnovali četaři svůj nejlepší výrobek v modelářském kroužku — maketu Miga — a teď tu má Ivan odpověď:

„Milý Ivane a ostatní pionýři!“ — začínal dopis. — „Vašemu Migu jsem předal velitel útvaru a on jej pověsil v politicko-výchovné světnici. Je pod ním lístek, že je od vás. Chlapeč denně obdivují vaši práci a velitel mě pověřil, abych tebe a ještě dva nejlepší pionýry z vaší školy pozval k nám na oslavu Dne armády. Pošleme pro vás auto.“

Otec se jen usmál a pohládl synka po hlavě. Snad si vzpomněl na své mládí, či na svá vojenská léta. Ani ho tenkrát nenapadlo, že tohle bude jednou skutečnost. Ivan k němu tážavě vzhledl a zarazil se nad podivným výrazem v tátově tváři. N pus li mne?“ zeptal se. „Ale samozřejmě pustím a rád. Ovšem, to tam chceš přijít jen tak?“ „Jak to myslíš, jen tak?“ „Nu,“ pokračoval otec — „přec tam jdete jako zástupci celé školy. Jdete se podívat, jak vojáci žijí, popovídat si s nimi, poděkovat jim za to, jak střeží naši zem, ne?“ „Samozřejmě,“ řekl důležitě Ivan, třeba že ho to vůbec nenapadlo a jít se těšil, jak sítu ohromí kluky, až jim tohle poví. „Tak snad jim aspoň něco slíbíte?“ dokončil otec a chlapeček už v duchu sestavoval teď na zítřek schůzi oddílu.

Kolem dlouhého stolu kasárenské jídel-

ny seděli vojáci a důstojníci ve vycházkových uniformách. V čele stolu na zvlášť vysokých židlích trnili tři chlapi s rudými šátečky na krku a s velkými porci došlá před sebou.

Ivan právě vstal a trochu zájímavě začal: „S uduzi vojáci. Moc vám děkujeme za všechno, co jste nám dnes řekli a ukázali. Panečku, to budou kluci koukat, až jim povíme, že jsme seděli na opravdické hmoždíři. My vám slibujeme, že se budeme dobře učit, aby x nás co nejdříve byl takový voják jako vy. Dnes stavíme jenom modely. Ale až vyrosteme, budeme pro vás stavět letadla a také v nich létat. Pak vás to oplátíme. Dnes se můžeme pod vaší ochranou svobodně učit, potom, až budete pracovat na polích a v továrnách, budeme vás se vzduchu chránit. Založíme na naší škole Svazarm a všemu se tam dobře naučíme. Víte, do dneška jsem si na mou duši myslel, že Dne armády je jenom našim svátkem. Ale teď už vím, proč jej musíme slavit všichni společně. Slavit ho máme veselé, protože se máme proč radovat. — A mohl bych, prosím, dostat ještě porci zmrzliny?“

Ivan si nevěděl, jak se ocitl ve vzduchu. Desítky paží jej vyházovaly do výše a jen tak v povětří zahlídl i druhé dvě bílé košile poletovat v nebezpečné blízkosti stropu. Ale byl šťasten, že poznal život našich vojáků, dokonce o jejich nejslavnějším dni. Vůak to byl nejslavnější den i pro něho — malého vojáka armády pionýrů, budoucích vládců této krásné, pošetlané země.

Adolf Kuba.

NAŠI REPRESENTANTI — k článku na vedlejším straně. Od levo: Mjr. F. Ehtner — vedoucí výpravy, Z. Husička — kapitán družstva, V. Špůlák, R. Čížek, V. Hájek, J. Zatočil, J. Sladký — závodníci a R. Labouška — tlamačnick.





NA OKRAJ VÍTĚZSTVÍ

Vítězství, kterého dosáhl družstvo modelářů Svazarmu v téže konkurenci na Mezinárodní modelářské soutěži v Moskvě, si nutně vyžaduje zamyslet se nad příčinami tohoto úspěchu a nad závazky, které z něj pro naše modelářství vyplývají.

První mletí ve čtyřech soutěžních kategoriích a zít v MMS letaných potvrzuje, že jsme měli pravdu, když jsme začátkem letošního roku prohlásili, že v určitých kategoriích modelů jsme schopni obstát čestně v soutěži s kýmkoli na světě. Šesté místo v kategorii modelů s gumovým motorem zase potvrzuje známou skutečnost, že této kategorii je nutno věnovat větší péči, a to především po materiálové stránce. Naprostý nedostatek gumy, která by svou kvalitou odpovídala světovému standardu, způsobuje, že péča veškerou snahu modelářů-sportovců nemáme v této kategorii takové výkony, jaké jsou dnes ve světě běžné, a že modely této kategorie se málo stavějí. Při tom však výkony jednotlivců, kteří mají k dispozici v omezeném množství gumu zahraničního původu, dokazují, že při dobrém materiálovém zabezpečení můžeme u nás i „gumáky“ přivést na světovou úroveň. Je samozřejmé, že ani opatření kvalitní gumy těsně před soutěží nemůžeme reprezentantovi sříznout modelu tak, aby mohl svazek plně využít.

Vítězství našeho družstva také potvrzuje, že způsob výběru a přípravy družstva, kterému bývali členové modelářské sekce ÚV Svazarmu věnovali velkou péči, byl správný a účelný. Ve vítězství se obrátila velká péče soudruhů, pověřených přípravou reprezentačního družstva — Fr. Stodoly a především E. Braunera, — kterou oba celé přípravě věnovali.

Vítězství v kategoriích upoutaných modelů je podmíněno vysokou kvalitou pohonných jednotek a je tím cennější, že bylo získáno s motorem vytvořeným naším modelářským výzkumným a vývojovým střediskem. Výzkumné a vývojové středisko, které bylo současně v družstvu zastoupeno odborníky jistě nepovolnějšími, kapitánem družstva s. Z. Husičkou a soutěžícím s. J. Sladkým, podstoupilo skutečný křest ohněm a obstálo v něm naprosto úspěšně. Vítězství v kategorii volně létajících modelů s mechanickým motorem potvrdilo, že i motorky našich amatérských výrobců, v tomto případě s. A. Macháčka, mají vysokou kvalitu. Je proto bezpodmínečně nutno využít všech zkušeností i těchto pracovníků co nejvíce ve prospěch celého našeho modelářství.

To, že hlavní příčinou úspěchu našeho družstva byly vysoké morální, technické a sportovní kvality našich reprezentantů, není myslím, třeba zvlášť zdůrazňovat, neboť tyto vlastnosti byly předpokladem pro jejich zážitek do reprezentačního družstva.

A nyní něco k závazkům a povinnostem, které pro naše modelářství z vítězství v Moskvě vyplývají.

Předpokládáme naprosto samozřejmé, že všichni příslušníci reprezentačního družstva přenesou do celé naší modelářské činnosti všechny své jisté bohaté organizační, technické i sportovní zkušenosti, které načerpali za svého pobytu v SSSR i při vlastní soutěži, a že budou důsledně dbát, aby bylo zabezpečeno jejich bezvýhradné uplatnění.

Je nutné, aby orgány LPS Svazarmu vytvořily takové organizační, technické a materiálové předpoklady, aby podobné



úspěchy nemohly být pokládány za náhodné a nebyly pouze zásluhou několika vynikajících jednotlivců, ale aby celá úroveň československého modelářství dávala masové předpoklady k dalším podobným úspěchům.

Je nutné vybudovat naše modelářské výzkumné a vývojové středisko kádrově, organizačně, technicky a materiálově tak, aby na základě zkušeností, načerpaných v SSSR, mohlo skutečně operativně řídit a zajišťovat technický rozvoj našeho modelářství. Přitom ovšem musí středisko samozřejmě spolupracovat a získávat zkušenosti od všech modelářů-aktivistů, zabývajících se problémy modelářské techniky. Tyto modeláře-aktivisty, vyvojače a výzkumníky je nutno soustředit v rámci krajů a činnosti napojit na středisko.

Orgány LPS musí zaměřit organizaci výcviku a soutěží modelářů-sportovců a především modelářů přicházejících v úvahu pro jmenování do reprezentačního družstva, na známé úzké profily našeho modelářství a zajistit materiálovou základnu, která by umožnila tyto úzké profily likvidovat.

Vítězství československých modelářských reprezentantů v Moskvě nesmí nikoho uchálovit, že v našem modelářství je vše v naprostém pořádku. Toto vítězství musí být pro všechny pracovníky v modelářství pobídkou k přivedení celého modelářství na úroveň, odpovídající tomuto úspěchu. Československé letecké modelářství má zdravé jádro a využili-li se všechny zkušenosti, získané v SSSR a bude-li mu věnována péče, které si zaslouží, může a musí splnit i překročit všechny úkoly, které mu přísluší a které jsou na ně kladeny. Jaromír Schindler.

Slovenští nástup při zahájení MMS v Moskvě. Druhě zleva je naše družstvo. Na obědě čísla jsou naši reprezentanti po příletu do Prahy.



DRUŽBA ČÍNSKÝCH A ČESKOSLOVENSKÝCH MODELÁŘŮ

Začátkem letošního roku - v LM č. 2/54 - jsme otiskli dopis modeláře U-Č un-njan, vedoucího modelářského kolektivu v čínském městě středisku Lao-zun-j-mao-uj-mynj, který našim prostřednictvím žádá československé modeláře o dopisování.

Soudruzi modeláři z krajského aeroklubu Brno reagovali ihned na tuto výzvu a rozhodli se poskytnout kolektivně čínským modelářům pomoc a nabídnout jim patronát. Psali jsme o tom v LM 4/54.

Čínští soudruzí věděni přijali nabídnutou pomoc modelářů z KA Brno a oba kolektivy si již žile dopisují. Přetřete si jeden z dopisů, který došel brněnským modelářům z Číny:

Dráží soudruzí!

Obdrželi jsme Vaš dopis a plnou bratrskou láskou. Srdečně Vám děkujeme za Vaši milou, přátelskou a upřímnou pomoc, za Vaše knihy, plány a motor. Vaš dopis nám dodává novou sílu a pomoc. Nejen já a všichni modeláři, ale i všichni lidé, kteří žijí a pracují v naší zemi, jsou přesvědčeni, že pomoc od Vaší země, jakož i od SSSR umožní nám jít ještě rychleji k překrásné budoucnosti - k socialismu.

Všichni hluboce cítíme, že naše vzájemná spolupráce může posílit přátelství mezi našimi zeměmi. Budeme bez přestání předávat bohaté zkušenosti, které získáme od Vás, mládeži naší země.

V našem petrolejářském městě začínáme teprve nyní s leteckým modelářstvím a s toho důvodu je nás ještě velmi málo, až se náš počet stále zvětšuje. Zkušenosti máme nedostatečné a úspěchy malé. Největší potíže máme s materiálem pro stavbu modelů. Jsme však přesvědčeni, že se od Vás hodně naučíme.

Zajímáme se o konstrukci modelů všech kategorií. Nejlépe můžeme zvládnout modely volně letající, zejména modely s gumovým svazkem a raketovým pohonem. Náš raketový model „Meteor“ létal 6,3

min., pak dosáhl mraků a zmizel. V jedné soutěži jsme získali první místo s modelem s gumovým svazkem, avšak jeho výkon nás zdaleka neuspokojil. Chtěli bychom od Vás získat zkušenosti ve stavbě modelů s gumovým svazkem.

Dobře víme, že rychlost dává naší vlasti a táboru míru lepší letadla, která nám mohou ochránit trvalý mír.

Chtěli bychom se dovědět - jestli to možné - jak správně konstruovat raketový motor a z čeho se skládá pevné palivo; zajímáme se totiž o projekt a konstrukci tohoto motoru.

Velmi milujeme jazyk Vaší vlasti. Trochu již rozumíme, o čem mluví „Létací modely“ a jiné Vaše knihy. Byli bychom Vám velmi vděční, kdybyste nám opatřili

česko-ruský nebo česko-anglický slovník, který nemůžeme v našem městě sehnat. Když budeme mít možnost pomoci slovníku překládat Vaše krásné knihy do čínštiny, budeme tak nejlépe předávat Vaše bohaté zkušenosti naší mládeži.

Velmi vřele děkujeme soudruhu Zelenkovi (Husičkov - pozn. překl.), který nám poslal svůj nejlepší motor. Na tento motor postavíme jeho model „Letmo - L17“, který se bude jmenovat „Čínsko-československá družba“, a který se zúčastní naší celostátní soutěže.

Posíláme Vám fotografie našich soudruhů a fotografie našeho hlavního města. Očekáváme Vaši hravou odpověď.

Velice si Vás vážíme

U Čün-njan, Čína,
Lao-zun-j-mao, uj-mynj,
naftový průmysl, výzkumný ústav.



K OBRÁZKŮM: Nahoře je mou-tá z několika pohledů z Li-jové Číny, které poslali čínští soudruzí. Na vedlejších obrázcích je modelář U Čün-njan a řáci z jeho kroniky.



MODELÁŘI NA I. CELOSTÁTNÍ SPARTAKIADĚ

DMITRIJ RADKOVSKÝ

Přípravy na I. celostátní spartakiádu jsou již v plném proudu. Bude to velká a krásná přehlídka tělesné připravenosti našeho národa. Jejím hlavním posláním bude ukázat celému světu, že u nás nejenom hlásíme tělesnou, ale že i po práci se můžeme svobodně radovat a baviti, sportovat a cvičiti podle svých vlastních zálib.

Již samotný název spartakiáda má svou tradici. Vznikl podle slavné dělnické spartakiády v roce 1921. Tehdy, za úplně jiných poměrů, dokázali naši dělníci uspořádat tuto sportovní slavnost. A cítili, že to mohli ještě. Páni, kteří tenkrát byli u moci, dělali všechno možné, aby jim tento námit zmařili. Ale vytrpěli myšlenku dělníků. Ukázali tělesnou vytrvalost proletářů a co hlavně — jejich jednotu a sílu. A jak se jim to podařilo! Hrád a statečné překonali všechny potíže. My se dnes hlásíme k této dělnické tradici. Máme ideální podmínky k uskutečnění I. celostátní spartakiády 1955. Dostaneme všechny materiální potřeby, pomoc a čas na nácvik.

Jak bude vypadat program I. CS? Vystoupí na ní lesi stolet naší sjednocené tělovýchovy: DSO, Rusá křesla, armáda, školy. Pracovní zálohy a Svazarm.

Vystoupent Svazarm pro spolupráci s armádou bude jedna z nepostradatelných. Ve dne, který je pro naši brannou organizaci určen, vystoupí i přední části vzdušné cvičení s puškami i bez nich. Nejlepší přeborníci DZBZ, kteří předvedou zvláštní přehlednost dráky, budou vystřídáni cvičením 600 svazarmovských kynologů. Nejkrásnějšími bodem pořadu bude cvičení 8000 krasárců. Po nich se představení motoristů ukázkami akrobatické jízdy a výcviku v řízení motorových vozidel. Na závěr vystoupí letci modeláři a parašutisté. Parašutisté zavěsí para-rozvědku a předvedou vzletní pádům.

Vystoupení leteckých modelářů ukáže různorodost modelářské práce: modely větrníků, talná letující modely s gumovým a mechanickým pohonem, upoutané modely trysek i akrobatické, radiem řízené modely, letající makety letadel a typům raduům plinut

balony. Více než 360 modelů různých typů, modely, červené a žluté zbarvených, bude létat na ploše Strahovského stadionu.

První vystoupení modelářů bude vypadat asi takto: Hlavní brannou barvu vyjele zastupují cvičenci. Desítky řady ponemů žluté modely větrníků, další desítky řady budou mít upoutané modely s prostřední řady střídavě modré modely s gumovým a červené modely s motorovým pohonem. Na všech čtyřech směrech tohoto útvaru budou modely balonů. Modeláři s modely letanými radiem se nastupují nezávisle: budou již předem umístěni nad hranou horů, odkud budou modely startovat.

Tento pochodyový tůr se změní na ploše stadionu na osem kruhů, které budou ochráněny došmá řadami cvičenci. Po rozestání vystupí modeláři nejprve žluté modely větrníků. Po jejich přistání vystoupí modré a červené modely s gumovým pohonem; dále nastartují modely s výbušným mečem em. Přitom současně vzletnou a plinují nad hranou horů modely řízené radiem a budou v osmičlých kroužcích asi pět minut nad plochou stadionu. V této době se připravují modeláři s upoutanými modely a maketami: předvedou nádky modelářské akrobacie a rychlostně létat. Po čtyřech minutách jejich létat budou vypuštěni čtyři balony, čímž vystoupení leteckých modelářů na I. celostátní spartakiádě skončí. Cold ukážka potrvá asi 25 minut.

Tím jsme vás seznámili stručně s programem modelářské části na spartakiádě. Co je nutné ještě dodat? Snad jenom to, že i vzdušná cvičení modelářů — náš letecký dorost — má ukázat 200 000 diváků, kteří zaplní prostor Strahovského stadionu, že i mezi námi už máme vynikající školu v honičnosti obrácení vlasti. Že i oni — přes své mládí — dokážou zvládnout často obtížné technické akrobacie a tak se nejlépe připravují na letecký sport. Vždyť sám létat — ať již na větrníku či motorovém letadle — je jistě cílem každého. Pro vystoupení budou vybudni skutečně nejlepší z nejlepší. A jak začastit se I. celostátní spartakiády v Praze bude velkým významem. Naši modeláři splní tento velký a slavný úkol!

Uvedený způsob není však jedinou formou masové agitáční práce v přečvelební a volební kampani.

Agitáční středisko je obvykle velmi vhodným místem k uspořádání výstavky práce leteckých modelářů, modelářské literatury a fotografií, k promítání diapozitivů, k přednášce a besedě na modelářský námit. V agitáčním středisku je možné dokonce přímo ukázat, jak se modely v kroužcích staví.

Náves nebo náměstí, hřiště či volné prostranství v parku — to jsou zase vhodné místa k ukázkám praktického létání s některými typy modelů. Zejména létání s upoutanými modely má v sobě hodně přitažlivosti pro diváky. Nezapomínejte při tom ovšem na bezpečnost diváků!

Neméně zajímavou podívanou je i start balonů na teplý vzduch, který se dá opakovat za večer několikrát. Velký balon, který se po naplnění pomalu vznáší, může mít na bocích napsané volební heslo, nebo desí zavěšený propagační nápis se znakem Svazarmu (viz Letecký den v Praze), může shodit agitáční letáky a podobně.

Modeláři sami jistě přijdou ještě na jiné účinné formy, jak přispět k přečvelební agitaci. U všech však musí být jedno společné — dobrá příprava každé akce, agitáčním referátem počínaje a konče provedením organizačního zajištění celé akce s vedením agitáčního střediska.

Závěrem ještě jedna připomínka, která musí být modelářům vlastně samozřejmostí: Až se zhostíte velkého úkolu v přípravě voleb do Národního shromáždění, pokračujte i nadále v propagaci leteckých modelářství. Je to vědní práce, která pomůže k dalšímu rozvozu tohoto odvětví leteckého sportu i k výchově občani pro myšlenku Svazarmu — masové vlastenecké organizace, nedílné součásti Národní fronty.

Stáčené práce

Podvečer se objevili na náměstí v Mezimostí tři mladí lidé, oblékáni záhadným zavalčením — přehlídkovým kufříkem. Usadili se před společenským domem, otevřeli kufřík a začali něco zvláštního připravovat. Za chvíli byl kolem nich houp dětí a tu a tam se zastavili i dospělí.

V několika minutách se skupina rozrostla na docela slušný zástup. To už ale upoutané akrobatické modely, před chvíli ještě ukryté v přehlídkovém kufříku, vyvolával víceohocný údiv ladnými přeměty, horizontálními osami, souvraty, lety na zádech a na konec bezvadným přistáním. Po každém úspěšném letu akrobatického „upoutance“ odměnili přihlížející modeláře velkým potleskem.

Když modelářský instruktor Macháček uznal, že je vhodná chvíle, dal pokyn svým dvěma spolupracovníkům, aby už model nestartovali. Pak se rozhovořili. Vyprávěli občanům, jaké cíle má modelářský sport ve Svazarmu, za jakých podmínek se pracuje, jaké podpory se dostává modelářům, jaké mají v poslední době výsledky, co je to vůbec Svazarm a mnoho jiného. Závěrem hovořil o volbách do Národního shromáždění, k nimž se připravuje celá Národní fronta.

Zatím se setmělo a modeláři pozvali přítomné občany do agitáčního střediska. Až do zahájení přednášky „Naše letectvo — letectvo míru“, kterou měl zkušený svazarmovský letce-sportovec, byla živá diskuse občanů s modeláři. Už v jejím průběhu se přihlíželo několik mladých zájemců do nově utvořeného modelářského kroužku Svazarmu. Bylo také hned ujed-

náno, že kroužek se po své sejdě přísti sobotu odpoledne a instruktor Macháček přistihl, že jej sám povede. Také o jinou činnost Svazarmu, zejména o motoristický výcvik a práci v CO byl živý zájem.

Agitátoři-letečtí modeláři, kteří si tak dobře počínali v Mezimostí, udělali kus dobré vlastenecké práce. Jejich vystoupení v přečvelební kampani nebylo první ani poslední. Jestliže se totiž kdokoli ze starších modelářů rozpomenie jak sám začal, nemůže nevidět velký rozdíl mezi tím, jaké podmínky měl a jaké podmínky k modelářské práci má dnešní mládež ve Svazarmu.

Není to však zdaleka jen podpora poskytnutá Svazarmu a jiným masovým organizacím, která činí náš dnešní život lepší a radostnější. Af se již podíváme na péči věnovanou občanům ve škole a na pracovišti, nebo na péči v kulturní výchově či v sociálním zabezpečení, vidíme v tom i v mnoha jiných věcech, že starost o člověka je hlavní starostí v našem novém společenském zřízení. A právě úspěšné volby do NS upevní ještě víc naše lidové demokratické zřízení a přispějí k vytvoření ještě příznivějších podmínek pro všechny občany naší vlasti.

Proto tedy každý uvědomělý modelář cítí, že je jeho morální povinností, aby podle svých sil a schopností přispěl k vítězství volbám.

Takovým způsobem mohou pomáhat v přípravě úspěšných voleb do NS modeláři v kterémkoliv místě.

TŘICET SEDM SLAVNÝCH LET

Třicet sedm let! Jak krátká doba pro lidský věk a což teprve pro historii, měřící čas na stáletí. A přece před 37 lety se událo něco, co změnilo do budoucna celého světa a jeho budoucnost. Před 37 lety dal Vladimír Iljič Lenin v bolševickém štábu ve Smolném příkaz k započatí osvojování povstání ríše proletariátu Ruska proti vládní kapitalistické a snukářské.

V historický den 7. listopadu 1917 začala největší revoluce v dějinách lidstva, která rázem prolomila prohranou frontu imperialismu a na jedné straně světa nastolila diktaturu proletariátu, vládu dělníků a rolníků. Tato světoborná událost znamenala stěžejní přelom ve vývoji celé světové společnosti. Skončila era neomezeného panství a nadelády kapitalismu. Vstalo státní nové epochy proletářské revoluce a státní socialismu přestalo být pouhým a neuskutečným snem. Rázem se rozlétl svět na dvě společenské soustavy, socialistickou a kapitalistickou, na vždy byla pozbavena teorie rovnosti síly v Evropě.

Velká říjnová socialistická revoluce nebyla však zápasem obratem v dějinách Ruska, ale vůbec v dějinách celého lidstva. Plameny ruské revoluce zasáhly i ostatní evropské země a zapálily v masách pracujících ohně nadějí a víry v lepší budoucnost. Zastihly i h. nám, a staly se základem ke vzniku naší svobodné republiky, které by nikdy nebyly bez vlivu Velké říjnové socialistické revoluce. Zrada pravice socialistů u nás zneškodnila vítězství lidí jako v bratrském Rusku, ale přesto revoluce umožnila vznik samostatné Komunistické strany i u nás, která se stala bojovním a ochráněním věrného ohně, zapáleného ve Smolném.

Světový svaz, zrozený vítěznou revolucí, rok od roku mohutněl a byl stále vitál posilou mezinárodní dělnické třídy. Vítězným ve Velké vlastenecké válce potvrdil neporazitelnost velkých myšlenek Lenina a Stalina, potvrdil neuchvatnou cestu pracujících k socialismu. I nám přinesla Sovětská armáda osvoření, i pro nás se stali lidé, zrození Říjnovou revolucí symbolem spravedlnosti, síly a vítězství ríše lidí. Právě i dnes, třicet sedm let od památného Října si musíme znovu připomenout, že bez Velké říjnové socialistické revoluce nebyla by naše samostatnost, nebyl by mír, nebyl by šťastný a bozstarostný život nás mladých.

ODSTRANĚNÍM ZÁVAD ZLEPŠOVAT VÝCVIK!

Poslám příspěvek do našeho časopisu, který navazuje na některé kritické připomínky soudruha Špotiny z Gottwaldova v článku o krajské modelářské soutěži, otiskném v LM 8/54.

Za velmi hodnotnou připomínku ve zmíněném článku považuji poznámku o počtu škol v Gottwaldově a Kroměříži a modelářské, které sportují na přestech.

Letecký modelář již hodně napsal o kroužcích na školách, hodně času bylo také tomuto tématu věnováno na poradě krajských vedoucích v Kralupích při ČMS.

Nesmíme si zastírat, že na školách nám to většinou nejde. Naše práce jako svazarmovských instruktorů se proto musí ve školním roce 1954–55 zaměřit plně na tento úsek, který je pro výchovu nových kádrů vlastně základním kamenem. Největší překážkou je naprostý nedostatek školních instruktorů z řad učitelů, mnohde i malý zájem a umělé překážky. Vyslání zkušených instruktorů Svazarmu do škol se vždy neosvědčuje. Příčiny jsou jasné: Nelze dost dobře sladit pracovní hodiny kroužku s volným časem instruktora po zaměstnání.

Nejhlavnější závada však je v tom, že nejame napojení na vedení ČSM a Pionýra. Myslím, že tato skutečnost je všeobecná a vyzáduje řešení.

Nakonec i povaha mladého modelářského nadšence je dosud neustálá, za měsíc nám začne sbírat třeba hračky nebo motýly. Zde je třeba neustálého styku a vedení instruktora a udržování zájmu žáka, což nám nejlépe mohou potvrdit modelářští instruktoři, kteří jsou povoláním učitelé. Myslím, že by bylo zbytečné ukazovat na dobré výsledky školních kroužků, které vedou učitelé — je jejich dosud málo, ale mají úspěchy.

Při této příležitosti chtěl bych se zmínit také o náboru instruktorů. Zkušenosti v našem kraji ukazují, že vychovat mladého instruktora do 20 let věku a počítat s ním pro vedení kroužku je poměrně riskantní. Mladý instruktor pracuje obyčejně jen krátkou dobu a zpravidla po návratu z vojenské služby jej ztrácíme.

Daleko příznivější kritiky však zaplouti vybrané modely pro osnovu. Souhlasím v této věci plně s příspěvkem soudruha Černého v LM 8/54. Jeho kritika je přesná, ale je plně zdůvodněna. Volím rovněž se všemi mladými nadšenci: „Dejte nám pro úplné začátečníky jednoduchý model, který létá a nevyžaduje jemného modelářského zacházení!“ — Prvními úspěchy nováčků máme totiž pro další jejich činnost téměř vyhráno. Je proto třeba pochválit iniciativu brněnských modelářů v uspořádání prvního ročníku soutěže modelů a gumovým pohonem, kde podmínkou přijetí družstva k soutěži je létání se školním modelem nového typu.

Pro úspěšné rozvíjení modelářské činnosti a hlavně výměnu zkušeností bych také doporučoval konání společných soutěží několika krajů. Soutěž by se zúčastnila družstva se stejným počtem členů nejvýše ze tří krajů. Taková soutěž by se hladce zvládla v jednom dni a příležitost k výměně zkušeností při dostatek času a dobré organizaci by bylo dost. Z důvodů finanční úspory by se mezikrajské soutěže daly pořádát i na dálku. Mezikrajsovou soutěž plánuje Gottwaldovský kraj pro příští rok s krajem Brno.

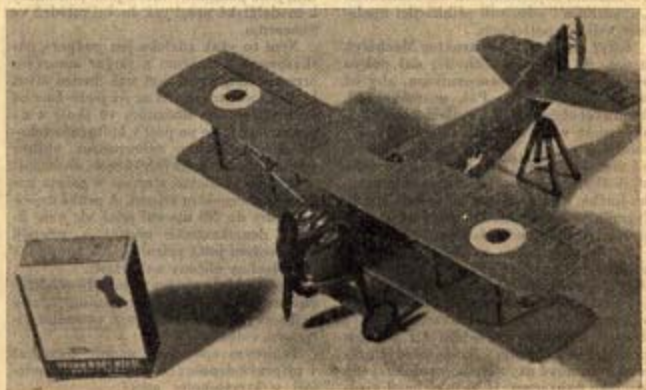
Také u nás v Gottwaldovském kraji máme problémy místního rázu s modelářským výcvikem ve střediscích SPD a v kroužcích na školách. Tyto potíže jsme projednali s předsedou KV Svazarmu, který přislídl je odstranit prostřednictvím školního odboru KJV.

Modelářští pracovníci v Gottwaldovském kraji se domnívají, že podobné výcvikové problémy jako v jejich kraji, jsou i v ostatních krajích. Rádi by si v leteckém modelářství přečetli, jak je řeší třeba soudruzi ve slovenských krajích.

Jan Hemela, modelářský instruktor, Kroměříž.

Tak jako sovětští modeláři, začínají v poslední době i naši vyspělí modeláři studii makety historických letadel.

Na obrázku je vzorně provedená relikvijsní maketa francouzské stíhačky „Spad S.XIHC“ v měřítku 1:50, kterou postavil Pavel Fancara z Prahy. Rozpětí makety je 18,3 cm.



Vzorná péče leteckým modelářům v SSSR



(za) Modelářství a především letecké modelářství se těší v SSSR velké oblibě. Vážit vychovatelé mládež k zručnosti a rozvíjejí polytechnické znalosti. Zeleň se letním školním rokem kladou sešitům pedagogové velký důraz na polytechnickou výchovu mládeže a na její manuální zručnost.

Dokladem péče a pozornosti věnované v SSSR leteckému modelářství jsou články v sportovních novinách a časopisech. Ustřední deník ÚV KSSS „Pravda“ přinesl na příklad v den zahájení Mezinárodní soutěže leteckých modelářů v Moskvě — dne 30. srpna t. r. — na první straně (!) oboustranný článek a dva velké snímky, které zachycují život na Tušinském letišti v první den soutěže.

V článku „Pravdy“ mimo jiné bylo napsáno:

„Přes sto tisíc Moskvánů se ubíralo za krátkého slunečného dne na letiště k zahájení mezinárodní soutěže. Mezi hosty zasedli v první řadě, pracovníci vyslanectví lidové demokratických států, Číny a Severní Koreje ...

Je 12 hodin. Nad letištěm zazněly fanfáry, oznamující zahájení soutěže. Předseda ÚV DOSAAF generál-major Gričin přivítal sportovce — letecké modeláře. Jména zahraničních závodníků poděkoval vedoucí polského družstva Roman Malinowski.

Světová rekordmanky, sovětské modelářky Vasiljenko, Borisovič, Ljubuškin a Kulakovskij za zvuku hymny SSSR vztyčili stánek soutěže.

Začal den sportovních letů ... Na plochu vyšli konstruktéři „malého letectva“. Začaly ukázkové lety modelů.

Tak psala „Pravda“. V úterý 31. srpna vystál moskevský rozhlas reportáž z prvního dne závodu, ve kterém zúčastnil československý reprezentant Vladislav Špulák.

„Ihned po svém velkém úspěchu byl Vladislav Špulák požádán rozhlasovým reportérem o několik slov. Soudruh Špulák řekl: „Modelářím již více než deset let, ale ještě nikdy jsem nebyl tak nadšený a přátelsky přijat jako zde v Moskvě. Velmi se mi líbí péče pořadatelů o naše modely. Za každým modelem, který se vzdaluje z dohledu, startuje zvláštní letadlo, které ho sleduje až do přistání.“

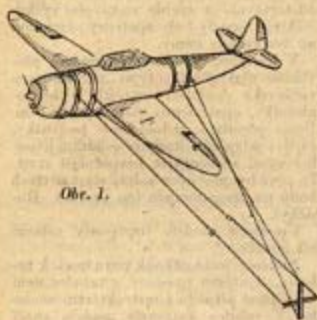
Kapitán družstva soudruh Hurička řekl posluchačům moskevského rozhlasu: „Naše reprezentační družstvo se doma v ČSR poctě připravovalo. Teďť jsme se na odjezd do Moskvy, kde v kruhu nejlepších modelářů si můžeme navzájem vyměňovat své zkušenosti.“

Sovětský rozhlas se však nespokojil jen s reportáží ze zahájení Mezinárodní modelářské soutěže, ale informoval posluchače denně o celém průběhu soutěže.

Těchto několik ukázek jistě dostatečně dokládá skutečnost, že v SSSR se odpovídající činitelé dlejí na letecké modelářství docela jinak než u nás. Tento druh hravého sportu se totiž v SSSR správně uznává za základ dalšího leteckého výcviku a proto se na něm nešetří hmotnými prostředky i v propagaci.

DOVOJITÉ OVLÁDÁNÍ U-MODELU

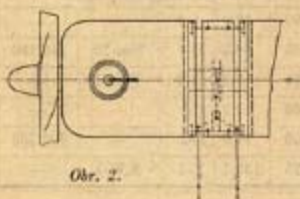
Nedávno byl uveřejněn patent na nový způsob ovládání upoutaného modelu. V podstatě se na modelu nic nemění, avšak řízení modelu je hodně závislé na principu jeho ovládání (obr. 1).



Obr. 1.

Konstruktor, aby získal dvojitě ovládání, použil klíževed řídicí rukojeti, při čemž klíževed pohybuje jednak horizontálně, jednak vertikálně. Na trupu modelu je dvojitě přerušení, ve kterém je složitý mechanismus, který při ploché vývrte modelu převádí řízení, ať by zabránil modelu v překřtu. Schematické vyobrazení tohoto mechanismu je na obr. 2.

Tímto zařízením lze ovládat model dvojnásobným způsobem, a to jednak klíževed, jednak výškovkou. Dvojitě řízení je ovládáno vertikálním a horizontálním pohybem



Obr. 2.

Řídicího klíže. Létání s takto řízeným modelem vyžaduje daleko větší zručnosti, neboť model se musí udržovat i horizontálně, což kladé na řízení daleko větší požadavky.

Dvojitě ovládání dá se užít i na upoutané modely, dosud užívané. Druhý pohyb se v tom případě může použít na řízení motoru a ovládání různých zařízení.

Vladislav Herčík, Praha

VYVÁŽENÍ VRTULE

Na vyvážení vrtule, kterou jsme si zhotovili, nebo zakoupili, pořídit si jednoduchý stojánek, jak ukazuje obrázek.

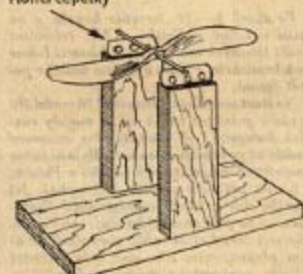
Základem jsou dvě starší holice čepek (žiletky), zasazené do dvou hranolků.

Při vyvažování středem vrtule pro-

stříme ocelový drát, položíme vrtuli na ocelí čepek a tímto způsobem zjistíme přesně, který list je těžší.

F. P.

Holice čepek



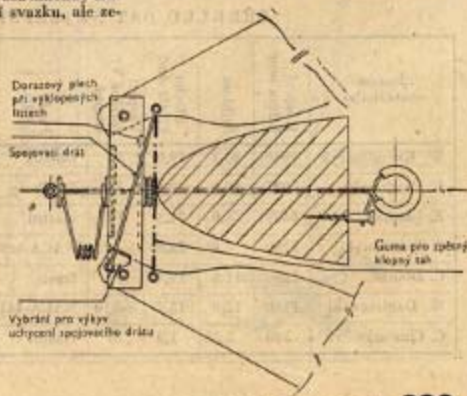
SKLÁPĚCÍ VRTULE

Používáme-li dvojitě sklápěcí vrtule obvyklého provedení, stává se nám, že některý z listů, zejména spodní, nepřiléhá po sklopení dobře k obrysu trupu. Další nevýhodou tohoto systému je, že každý list se sklápí samostatně, což mnohdy činí potíže nejen při natáčení svazku, ale zejména při startování. Malým zdokonalením tímto nepřijemnostem zabráníme.

Oba středy vrtulových nástavů spojíme drátem síly asi 1 mm, na něm uděláme na obou stranách očka. Za tato očka uchytíme drát hřebíčky. Gumíčku uchytíme podle náčrtu. Výřez pro výkvy drátu ve středu vrtule, který zhotovíme obvyklým způsobem z duralového nebo hliníkového plechu, uděláme po sestavení celého me-

chanismu. Výhodou tohoto uspořádání je, že oba listy se oba vyklápí společně, což zaručuje snadné otáčení a zejména startování modelu.

B. Sokolík, Chocov.



Vítězná družstva Białystoku



POLSKÁ CELOSTÁTNÍ MODELÁŘSKÁ SOUTĚŽ

Ve dnech 4.—11. července konala se na letišti v Leśné v Polsku XIX. celostátní soutěž leteckých modelářů. V historii lidové demokratického Polska byla tato soutěž v pořadí devátá.

Na start soutěže se dostavilo 126 modelářů ze všech polských krajů a 228 modelů různých kategorií, od větronů přes motorové modely až po modely upoutané. Byla to jedna z největších modelářských soutěží v Polsku.

Soutěž přinesla několik překvapení. Již prvního dne zastoupili reprezentanti Białystoku — po prvé za deset let kraj, který v modelářství dosud nijak zvlášť nesvynikal. Druhým překvapením toho dne bylo vítězství 13letého varšavského modeláře Vladimíra Kuźmierzkyha, mládeže všech závodníků, v kategorii mladších.

Také druhého dne v soutěži modelů s gumovým motorem se Białystoťci udrželi na prvním místě. Ve skupině starších byl prvním Václav Daniszewski z Białystoku. Soudruh Daniszewski je žiletský elektrotechnik a měl zajímavý život. Leteckým modelářstvem se zabýval od svých sedmi let. Roku

pouze z vyprávění rodičů a polských vystihavců a nedověděl ani pořádně polsky mluvit. Nyní je však velmi spokojen. Do Argentiny, jejíž těžké sociální poměry dobře poznal, by se vrátit nechtěl.

Białystoťci reprezentanti vítězili i třetího dne a svůj nádhok si již udrželi. Stali se tak jako družstvo vítězí celé soutěže před „tradičními“ vítězi polské CMS, reprezentanty Poznaň. Na dalších místech se umístili reprezentanti Sietčina, Lodže a Varšavy. Zasloužené vítězství Białystoťských bylo výsledkem tuhé, etalované a plánnosti mnohaměstní práce.

Individuálním vítězem soutěže se stal Zbigniew Suwnowski z Poznaň, který dosáhl ve všech kategoriích největšího počtu bodů.

Jako zajímavost je dobře uvést, že při soutěži bylo odstartováno přes 700 letů. Nejdelší dobu letu měl větron modeláře Z. Piaskowského z Domu kultury mladých ve Varšavě. Čas 1 hod. 5 min. není zice rekordem, svědčí však přesto o nesporném talentu mladého konstruktéra.

Naše čtenáře bude jistě zajímat technické zhodnocení této soutěže ve formě uděrků vítězných modelů, jejich technických dat, uspořádaných do tabulky a několika poznámek.

Dva vítězní větroné (jeden ve třídě mladších a druhý ve třídě starších) jsou modely o velkém rozpětí a velkém specifickém zatížení. Nutno podotknout, že v Polsku nebyla zavedena kategorie větronů A-2 do celostátní soutěže, takže ve větroních se zde soutěží podle starých propisů FAI.

Modely s gumovým pohonem startovaly za špatných povětrnostních podmínek (silný vítr). Většina modelů přesto dobře odstartovala a rychle získávala výšku. Některé modely byly opatřeny převodem na dva svazky gumy.

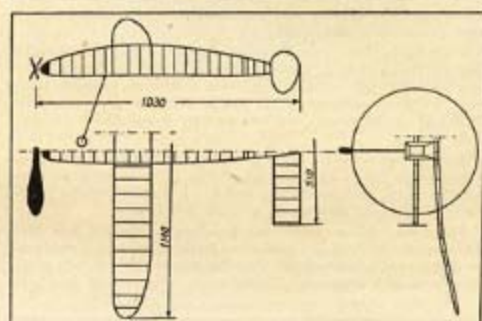
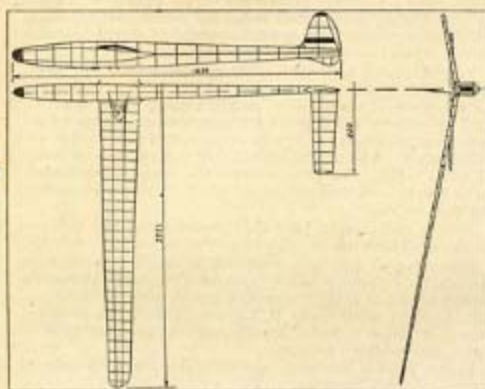
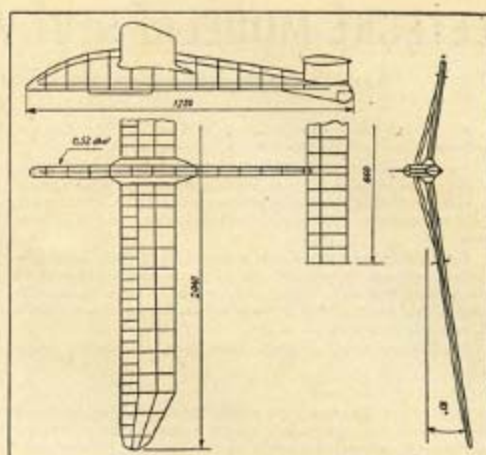
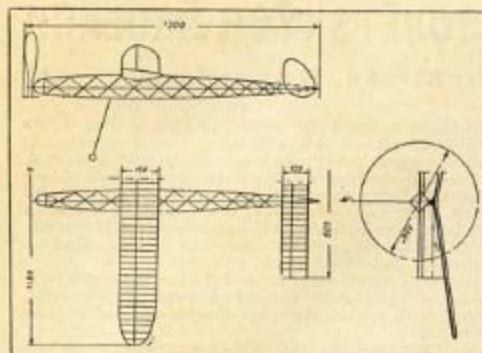
V kategorii motorových modelů převládalo uložení křídla typu „parasol“, jen varšavské družstvo soutěžilo s hornoplošnými, opatřenými motorky 1,5 cm. Dříve populární jednokolové podvozky, často i sklápěcí, ustoupily solidním dvukolovým, zaručujícím bezpečnější start. Po prvé byl proveden kolmý start ze třech bodů na ocase modelu (po vzoru s. Husičky).

Upoutané modely nepřinesly celkem nic nového.

Nakonec ještě několik poznámek k tabulce. Soutěžníci uvedení v tabulce není ve většině případů konstruktérem modelu. V rubrice kategorie modelu značí A — větroné, B — motorové modely, C — modely s gum. pohonem, E — upoutané modely, I — třídu mladších a 2 — třídu starších modelářů.

PŘEHLED DAT NEJLEPŠÍCH MODELŮ POLSKÉ CMS 1954

Jméno soutěžníka	Rozpětí křídla mm	Šířlost	Plocha křídla dm ²	Vzepětí (průměr V) stupně	Profil křídla	Rozpětí výškovky mm	Plocha výškovky dm ²	Delka mm	Váha g	Specif. zatížení g/dm ²	Kategorie mod.	Typ motorky	Příměr a stoupání vrátle mm
W. Kuźmierzkyk	2040	10,3	39,0	10	G8-602	660	10,0	1220	980	20,0	A-1	—	—
L. Pawlowski	2925	18,0	47,9	15	Goldberg	820	9,8	1610	790	13,9	A-2	—	—
Z. Lasota	1400	8,0	24,5	16	vlastní	500	6,0	980	435	14,2	B-1	Sim-26	240/160
J. Wesolowski	1760	8,0	25,0	5—15	NACA-6409	810	13,0	1114	640	13,3	B-2	Fegad	—
C. Domke	1500	11,6	19,4	9	Davia	480	4,3	850	300	12,5	C-1	—	—
W. Daniszewski	1140	12,0	13,4	6—10	NACA-4412	510	4,6	1030	260	14,0	C-2	—	460/580
C. Cimozako	320	5,35	1,9	0	vlastní	140	0,5	345	320	132,7	E-2	KW-5	—



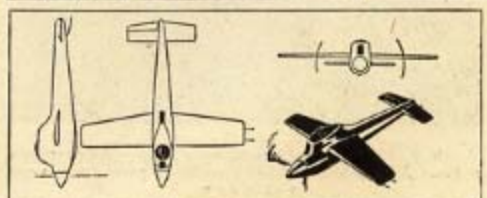
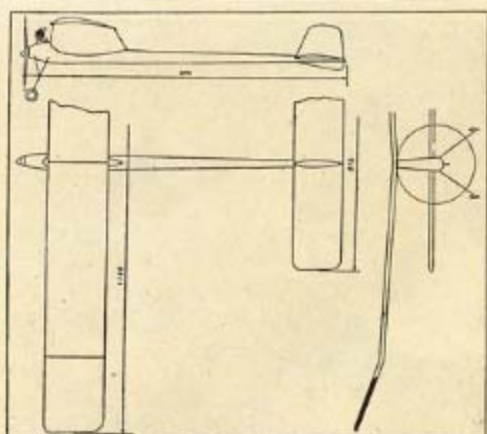
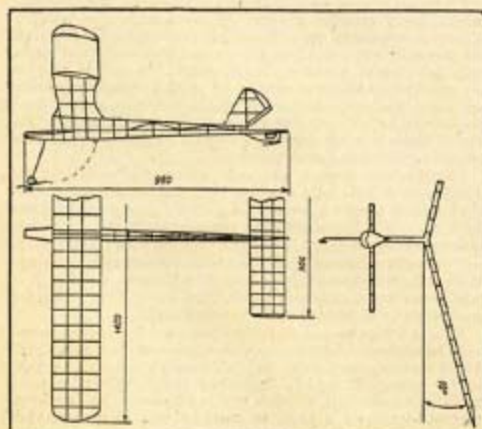
*

VÍTĚZNÉ MODELÝ POLSKÉ CMS

Levý sloupec odshora: „Gumák“ C. Domačeho, větroň L. Paulowického a motorový volný model Z. Ławoty.

Pravý sloupec odshora: Větroň V. Kuźmierczyka, „gumák“ W. Daniszewského, volný motorový model J. Wesłowského a rychlostní U-model G. Cimoszka.

*



LETECKÉ MODELÁŘSTVÍ V SOVĚTSKÝCH ŠKOLÁCH

Beseda s náměstkem ministra osvěty RSFSR L. V. Dubrovinovou

V LM 7/54 jsme k zakončení školního roku 1953/54 psali o neustáleném stavu modelářského větví na našich školách.

Nyní, po zahájení nového školního roku mají školy ve spolupráci s orgány Sčasarmu možnost rozvinout modelářskou výchovu znovu a na širší základně. Je třeba se přitom vyvarovat chyb, které brzdily nebo znemožňovaly práci ve školních kroužcích v minulém školním roce.

Článek o letectvím modelářství v sovětských školách, který otiskujeme, ukazuje, jakou péči věnují letectvo-modelářské výchově na sovětských školách. Článek je posuzovatelný nejen hodnocením klád, ale i konstruktivní kritikou nedostatků, které jsou v mnohém ohledu shodné s našimi.

Naši pracovníci v něm jistě najdou podněty k zlepšení práce.

XIX. sjezd Komunistické strany Sovětského svazu, který vytýčil velkolepý program výstavby komunistické společnosti v naší zemi, stanovil úkol zavést do středních škol polytechnické vyučování. Polytechnické vyučování je důležitou podmínkou, která zajišťuje žákům, kteří ukončili střední školu, možnost svobodně si volit zaměstnání.

V úspěšném řešení úkolů polytechnického vyučování velká úloha připadá školám, a rovněž mimoškolním institucím, jako stanicím mladých techniků, palácům a domům pionýrů, palácům kultury, odborovým a jiným klubům a organizacím DOSAAF, které pracují a dětmi v různých technických kroužcích.

Jedním z prostředků, které pomáhají řešit úkoly polytechnického vyučování, je letectvé modelářství. To se pevně vřívá u sovětských dětí, podchycuje je a poutá, a je konkrétním projevem lásky dospívající mládeže k našemu letectvu.

Převážná většina sovětských letectvých modelářů jsou žáci. Letectvé modelářství jim poskytuje krásnou zábavu a současně je užitečným zaměstnáním. Pomáhá žákům lépe se učit a některým z nich vybrat si životní cestu. Pěstováním letectvého

modelářství pionýři a žáci rozvíjejí tvůrčí iniciativu, vnikají hlouběji do základů vědy a techniky, v praxi se seznamují s aerodynamikou, teorií letu a konstruováním létajících modelů.

Letectvé modelářství pomáhá žákům upevnit znalosti, získané v hodinách fyziky, matematiky, geometrie a výpočtů. Pomáhá dětem získat pracovní návyky, učit se zacházet s nástroji a jednoduchým zařízením, učit správně vypracovávat náčrty a výkresy. Letectvé modelářství podporuje výchovu sovětských vlastenců a obránců naší vlasti.

Dovedně využívat velký zájem dětí o letectvé modelářství je povinností vychovatelů, pionýrských vedoucích pracovníků, mimoškolních institucí, klubů, větvíkových organizací a výboru DOSAAF.

Minulá léta poskytla dosti příkladů správného řešení tohoto úkolu. Díky dovednému řízení vychovatelů a pracovníků letectvých modelářských laboratorů mnozí žáci-letečtí modeláři dokázali dosáhnout nejen významných úspěchů ve stavbě létajících modelů, nýbrž i vynikajících sportovních výsledků.

Na příklad dne 6. července 1950 vytvořil Sultan Ajnadirov, žák 9. třídy jedné z baškirských středních škol, všesvazový a světový rekord v trvání letu modelu větronů. Jeho model setrval ve vzduchu 3 hodiny 18 minut a 20 vteřin. Tento rekord není dosud překonán. V minulém roce dosáhl překrásných výsledků žák 9. třídy střední školy č. 1 v Tušinské, Boris Skurskij. Získal si III. všesvazové soutěže letectvých modelářů-sportovců a vybojoval titul přeborníka SSSR 1953 ve třídě modelů řízených radiem.

Bylo by možno uvést ještě další úspěchy dosažené školními letectvo-modelářskými kroužky hlavně ve městech.

Dost mladých letectvých modelářů je však i ve vesnických školách. Dobře pracuje letectvé modelářský kroužek Alexandro-něvské sedmileté školy v ubinském rajonu v novosibiřské oblasti. Vede jej učitel fyziky M. Litvinov. Učitelé této školy potvrzují, že práce v model. kroužku zlepšila prospěch žáků ve fyzice, matematice a kreslení.

Velkou práci s letectvími modeláři-žáky provádějí oblastní stanice mladých techniků.

Zmínky zasluhuje kirovská oblastní stanice mladých techniků. Vedoucí letectvo-modelářské laboratoře této stanice s. Šibanov věnuje mnoho pozornosti přípravě kádru instruktorů letectvo-modelářských kroužků. Příprava těchto kádru je dosud nejúžším problémem školního letectvého modelářství. Proto správně postupovali v Kirově, když organizovali za pomoci místního pedagogického institutu zvláštní kursy pro instruktory školních modelářských kroužků. Na počátku zimy v těchto kurzech studovalo 15 studentů institutu. Po skončení kursů začali absolventi pracovat ve školních letectvých modelářských kroužcích v místě. Pozornost věnovaná přípravě kádru instruktorů přinesla své ovoce. V kirovské oblasti je nyní asi 2500 letectvých modelářů.

Zajímavá je zkušenost novosibiřské oblastní stanice mladých techniků, kterou řídí s. Kuzněcov:

Při stanici pracuje již několik let klub mladých letectvých modelářů, který společně s učiteli fyziky a vedoucími pionýrů stanoví systematicky provádí semináře o letectvém modelářství. Na pomoc instruktorům kroužků vydává klub metodické materiály, jako letáky, plakáty a brožury a nákresy modelů. Stanice provádí širokou masovou práci — na příklad organizuje soutěže a závody, výstavy, schůzky letectvých modelářů s letci, konstruktéry a jinými významnými pracovníky sovětského letectva. Stejně tak klub pracuje úspěšně v moskevské, sverdlovské, iva-novské a některých jiných oblastech.

Přál bychom si však, aby práce s letectvími modeláři-žáky v řadě oblastí byla ještě mnohem lepší. Tak na příklad v mnohých školách kurské a murmanské oblasti nejsou kroužky letectvých modelářů. Hlavní příčinou neuspokojivého stavu v těchto oblastech je naprostá nevědomost k přípravě kádru instruktorů.

Pracovníci osvětových orgánů těchto oblastí nepěčují o vytváření školních letectvých modelářských kroužků a nestarají se o přípravu instruktorských kádru. Není proto divu, že letectvé modelářství v těchto oblastech se málo rozvíjí.

Vážnou výtoku za nedostatečnou pozornost k rozvíjení masového letectvého modelářství, za slabou přípravu instruktorských kádru a za nepatrný počet školních kroužků zasluhuje i mnohé místní výbory DOSAAF. Pracovníci těchto výborů se zcela nesprávně domnívají, že jejich věcí je zabývat se jen letectvími modeláři-sportovci a proto se snaží izolovat se od letectvých



Pionýr V. Medonov vysvětluje žákům z družiny školní mládeže v Praze XII. sestavení školního modelu s gumovým motorem a létání s ním.

modelářů-žáků. Zatím výchova mladých leteckých modelářů, organizace výcvikové a sportovní práce mezi nimi a příprava instruktorů je přímou věcí výboru DOSAAF a nejen orgánů osvěty. Jestliže se DOSAAF nestará o žáky ve školách, odkud se budou později brát kvalifikovaní sportovci?

Doba letních školních prázdnin a pionýrských táborů musí být využívána k všestrannému rozvíjení masového leteckého modelářství. V létě je třeba věnovat více pozornosti masové práci pod širým nebem.

V zimě hlavní formou práce s leteckými modeláři jsou cvičení v kroužcích. V létě je třeba přenést těžiště na organizaci masových sportovních akcí, které podchycují celý pionýrský tábor. Vytvářet v táborech kroužky, které pracují podle učebních programů 1., 2., 3. a 4. roku cvičení není účelné. Toto je forma síťové práce. V létě je třeba používat jiné, pohyblivější formy praktické práce, volené s přihlédnutím k době pobytu dětí v táborech, k věkovým zvláštnostem a k stupni přípravy mladých leteckých modelářů. Je třeba široce zpomalovat jednoduché modely a více pracovat s dětmi mladších ročníků, aby byli zajištěni příliv nových účastníků školních kroužků.

Pro začínající letecké modeláře, kteří očekávají odjezd do tábora nebo již se z něho vrátili, je možno doporučit měsíční závody v městských parcích a na stadionech. Pořádají se závody papírových modelů, vzdušných draků a balonů a tyčkových modelů.

Žáci, kteří již odjeli do tábora, mohou zhotovovat jednoduché modely z polotovárů proto, aby se rychle mohli zúčastnit masových her a pouštění modelů, soutěží uvnitř tábora a mezi tábory a dálkových soutěží o prvenství školy a tábora. Takové soutěže je třeba provádět podle určitých typů modelů pro každou směnu zotavujících se žáků. V létě se rovněž konají soutěže tyčkových modelů a družstev jednotlivců o prvenství měst a rajonů pro výběr účastníků oblastních (krajských) soutěží. Organizátoři všech těchto soutěží nesmí zapomenout, že sovětské letecké modelářství musí být skutečně masové. Proto je třeba se snažit zapojit do něho pokud možno nejvíce dětí.

Organisování schůzek s vynikajícími pracovníky letectva, exkurze na letiště, do aeroklubů, leteckých klubů a na plachtařské stanice, účast na oslavách Dne letectva, předvádění létajících modelů — to vše především zajímá mladé milovníky letectva.

Důležitou věcí pro letecké modeláře druhého výcvikového roku je splnění norem sportovních kategorií. Klasifikační soutěže pro splnění těchto norem se konají po celý rok, je však přirozené, že zvlášť intenzivně se budou konat v létě. V letních měsících se pro letecké modeláře druhého výcvikového roku pořádají rovněž soutěže družstev a jednotlivců o prvenství měst, rajonů, oblastí (kraje) republik.

Pro letecké modeláře třetího a čtvrtého výcvikového roku je rovněž účelné využít letních prázdnin ke splnění norem sportovních kategorií. Může to být provedeno na klasifikačních a jiných soutěžích. V létě starší žáci-leteckí modeláři se také zúčastní soutěží družstev a jednotlivců o prvenství měst, rajonů, oblastí (kraje) a republik. Žáci-leteckí modeláři, kteří dosáhli 17 let, mohou se zúčastnit soutěží modelářů-sportovců, pořádaných výbory DOSAAF.

Viechny tyto soutěže pořádané v přírodě podporují nejen polytechnické vyučování žáků, nýbrž i jejich tělesný rozvoj a zdravou zotavenou děti.

Při organisování leteckých modelářů pionýrského tábora nelze ani na okamžik pustit ze zřetel výchovnou práci s nimi. Je třeba systematicky doporučovat leteckým modelářům literaturu o velkých ruských vědcích v oblasti letectví, o hrdinných činech sovětských letců ve dnech Veliké vlastenecké války, o úloze letectva v rozvoji národního hospodářství, kultury, a vybírat pro žáky z časopisů a novin populární statě s těmito tematy. Je účelné organisovat projednání některých materiálů, uveřejněných v tisku a rovněž pořádat návštěvy filmových představení o sovětském letectvu.

Je třeba se zastavit u otázky všesvazové soutěže leteckých modelářů-žáků.

Praxe ukazuje, že nelze příliš zatěžovat mladší žáky-letecké modeláře. Proto je účelné, aby se žáci zúčastnili všesvazové soutěže nikoliv osobně, ale na dálku. Mladým leteckým modelářům bude stačit, když se zúčastní soutěží jednotlivých všesvazových republik, které budou současně i všesvazovými dálkovými soutěžemi modelářů-žáků. Ovšem je třeba včas vytvořit orga-



Mladí leteckí modeláři měli svůj letecký den již 29. srpna. Ve velké aréně a na prostranství před fontánou v parku Julia Fučíka v Praze zúčastnili se při příležitosti Dne družby letců modeláři Pražského kraje, kteří předvedli četnému obecenstvu létání s neposlušnými modely i akrobaci. Takové malé letecké dny by se měly konat v širším měřítku i v okrajních městech, kde by velmi prospěly propagaci všesvazových modelářských kroužků.

nizační výbor soutěže. Jeho členy mohou být zástupci ÚV Všesvazového leninského komunistického svazu mládeže, ÚV DOSAAF, Všesvazové ústřední rady odborových svazů a ministrů osvěty svazových republik. Je žádoucí, aby organizační výbor byl trvalým orgánem. Bude vypracovávat předpisy o soutěži, posílat své zástupce na místní soutěže, shromažďovat výsledky republikánských soutěží a odměňovat vítěze.

Taková všesvazová dálková soutěž leteckých modelářů-žáků nebyla dosud pořádána. Bylo by velmi dobré, kdyby se podařilo ji organisovat ještě v tomto roce.

K ještě širšímu rozvoji leteckého modelářství mezi žáky je třeba postarat se o přípravu instruktorů leteckých modelářů z řad učitelů a pionýrských vedoucích. Tím se musí zabývat orgány ministerstva osvěty a organizace DOSAAF na seminářích pionýrských vedoucích a rovněž na zvláštních desetidenních kurzech při stanicích mladých techniků, palácích a domech pionýrů. Pozornosti si zasluhuje zkušenost leningradského paláce pionýrů. Zde vytvořili pionýrský aktiv, z něhož se připravují kádry instruktorů-leteckých modelářů. V minulém roce bylo v pionýrských táborech více než sto takových pionýr-instruktorů.

Velký význam má rovněž správná organizace sboru časoměřičů na soutěžích. Nesmí se zapomínat, že jejich účastníci soutěží nejsou sportovci, nýbrž děti. Proto nevěchsa pravidla, vypracovaná pro modeláře-sportovce, jsou vhodná pro soutěže modelářů-žáků. Správný a nestranný sbor rozhodčích a objektivní hodnocení výsledků dosažených žáky jsou důležitou podmínkou masového leteckého modelářství.

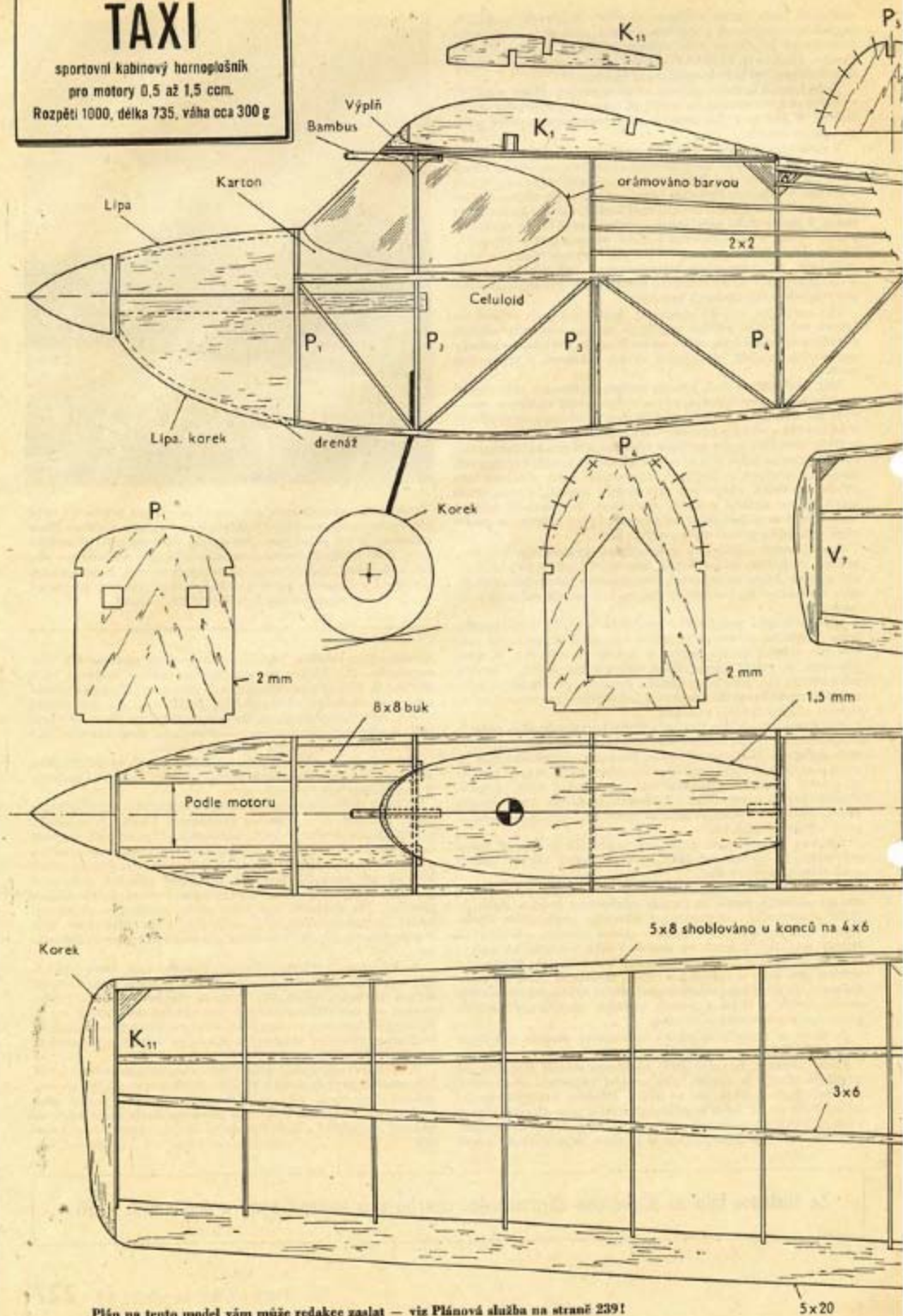
Je třeba využít každé příležitosti k nejširšímu rozvoji leteckého modelářství mezi žáky. Orgány ministerstva osvěty, komso-molské organizace, výbory DOSAAF a odborové svazy musí podporovat praktické uplatnění bojového hesla sovětských leteckých modelářů: „Každé škole — letecký modelářský kroužek“.

Zpracováno podle časopisu „Krylja rodiny“.

Za poslance lidu do Národního shromáždění navrhujeme nejlepší syny a dcery naší vlasti!

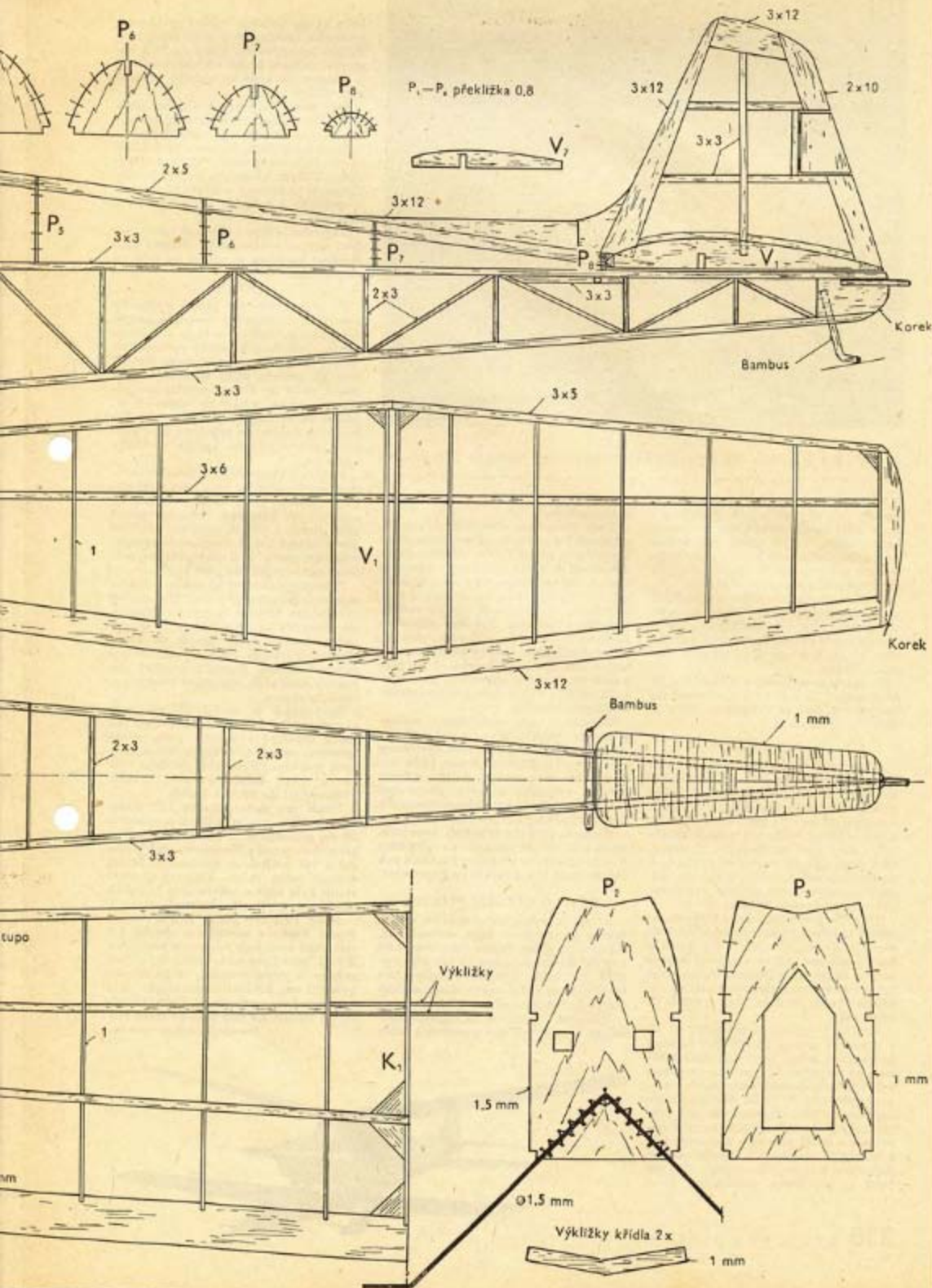
TAXI

sportovní kabinevý hornoplošník
pro motory 0,5 až 1,5 cm.
Rozpětí 1000, délka 735, váha cca 300 g



Plán na tento model vám může redakce zaslat — viz Plánová služba na straně 239!

5x20



A. VALENTA

Taxi

VOLNÝ MOTOROVÝ MODEL

PRO CVIČNÉ LÉTÁNÍ



★ Popis k plánu na prostřední dvoustraně tohoto čísla ★

Sportovní létání s volnými motorovými modely se u nás zatím málo pěstuje, ačkoliv patří k nejzajímavějším. Kabinový hornoplošník, ať již přímo zmenšenina některého skutečného letadla nebo polomaketa je nevhodnější, protože ze všech typů modelů má nejlepší stabilitu.

Zvolíme-li vhodný motor a specifické zařízení, můžeme takový model postavit v rozměrech, které dovolují létat s modelem při každé vhodné příležitosti, a nemusíme se při tom namáhat taháním rozměrné bedny.

Prototyp popisovaného modelu létá již třetí sezónu „bez dirky“. Absolvoval sta bezvadných letů za každého počasí a je stále v dobrém stavu.

STAVBA MODELU

Je krajně jednoduchá a hodí se právě tak pro začátečníka jako pro zkušeného modeláře. Model postavíme stejně dobře z našeho materiálu jako z balsy. Tu bych doporučoval nejvíce pro žebra, která se z ní rašplovou metodou pohodlněji dělají, a snad ještě na směrovku. Nutné to však není. Jen dá trochu víc práce, je-li po ruce jen náš materiál. V každém případě na celou kostru modelu použijeme vyhraněný acetonový lepidlo.

Trup. Na plánu bočního pohledu sestavíme a slepíme acetonovým lepidlem bočnice z podélníků 3/3 a příček 3/2. Jakmile lepidlo zaschne, přimemo na první hotové bočnice sestavíme a slepíme druhou. Obě bočnice po oschnutí sejmeme a plánu a oddělíme od sebe žiletkou. Dále stavíme již mimo plánu.

Mezitím vyřezáme přepážky P1 až P8 a z ocelové struny Ø 1,5 mm ohneme podvozkové nohy, které důkladně přilijeme na přepážku P2 a zalepíme acetonovým lepidlem. Bočnice trupu spojíme vlepením příprávek P1 až P4. Necháme dobře zaschnout a kontrolujeme, zda jsou tyto přepážky pravouhlé k bočnicím. Pak nasuneme a dobře přilepíme motorové lože z bukových nosníků 8/8, vzadu spojíme postranice a vlepujeme rozpěrky 2/3, při čemž si pomáháme gumíčkami, které

stahují trup, pokud acetonové lepidlo dobře neuschne.

Trup dokončíme přilepením hřbetních přepážek P5 až P8, které zpevníme páteřovým nosníkem 2/5. Oblý tvar hřbetu je dán deseti nosníky 2/2, které v namáčených místech zapustíme do přepážek tak, že několik desetin milimetru z nich vyčnívají, aby hladkost potahu nebyla přepážkami rušena. Nakonec přilepíme plošinky pro křídla a výškovku, vlepujeme vázací bambusové kolíčky a zasklíme kabinu celuloidem, který sahá až na přepážku P1. Kabinu ohráňujeme mezi přepážkami P2 a P3 kouskem kreslicí čtverky a přilepíme ostrubu.

Motorový kryt orašplujeme nejlépe z kousku lipového dřeva a zevnitř vydlabeme na sílu stěn asi 3 mm. Postranice jsou z korku. Protože motor bude namontován v normální poloze válecm vzhůru, vyřezáme do krytu dostatečně velký otvor, aby se kryt lehcě nasunoval a byl dobrý přístup ke karburátoru a nádrce.

Komu se lépe líbí tříkolový podvozek, může umístit přední kolo na přepážku P1 a zadní kola na přepážku P4, která pak ovšem musí být z překližky 2 mm silné.

KŘÍDLO A OCASNÍ PLOCHY

Křídlo je vyrobeno obvyklým způsobem a je v jednom kuse, nerozebírácí. Nejprve na plánu slepíme jeho levou část i s výkřilkou pro zalomení na hlavním nosníku. Pak křídlo sejmeme a druhou část postavíme na zadní straně plánu, na kterou proklopíme obrysy křídla.

Výškovka je provedena stejným způsobem a mezi její dvěmi prostředními žebry

bude až po potažení výškovky vlepena směrovka, která zatím je sestavena zvlášť. Fletner na směrovce, který slouží k nastavení velikosti kruhů v klouzavém letu, je nasazen na kouscích slabého hliníkové plásky.

Celý model je potažen slabým papírem a po vypnutí je dvakrát impregnován čirým nitrolakem, rozředěným na 50% nitrofedidlem. Nakonec je fixírou nastříkán barevný nátěr. Stačí dva nástrčky Hákým lakem pro každou barvu. Prototyp je červený a zadní část křídla a výškovky a linka na trupu jsou slabě nazloutlé.

Směrovku je lépe vůbec nevypínat vodou, aby se nepokroutila. Hřbetní prodloužení kormidla se přilepí na trup až po potažení.

LÉTÁNÍ

Po překontrolování křídla, výškovky a směrovky, nejsou-li pokrouceny, se model zaklouže, nejlépe na louce s vysokou travou. Je-li model správně vyvážen (těžiště je pod hlavním nosníkem křídla), není již potřeba příliš seřizování. Je-li model těžký na hlavu, podkládáme otkovou hranu výškovky, vzpíná-li se, podložíme náběžnou hranu výškovky. Nikdy však nedáváme najednou větší podložku než z jednoho kousku překližky 1 mm silné.

Jestliže je klouzavý let uspokojivý, zkoušíme první motorový let s nižšími obrátkami motoru, jejich snadno dosáhneme a povolnou kompresí. Stoupá-li model příliš strmě a přímo, vyvoláme pnutí motor doleva a dolů. Stačí asi dva stupně v každém směru. Je-li vše v pořádku, můžeme motor seřadit na plné otáčky.

Přirozený motorový let je v levých kruzích asi o průměru 50 metrů. Nepatrným vykloněním fletneru do prava zabezpečíme motorový let a způsobíme, že po vyřazení motoru model přejde do klouza v pravých kruzích. Právě lety modela pozorně sledujeme. Stoupá-li v příliš klopených zatáčkách, zmenšíme trochu vyosení do strany.

Rozhoupe-li se model při přechodu z motorového letu do klouzavého, potlačte nepatrně výškovku, nebo mírně fletnerem zmenšete kruhy v kluz. Naopak je-li kluz příliš rychlý, je třeba výškovku mírně natáhnout nebo uvolnit klouzavý let do větších kruhů.

Vrtule pro motor obsahu 1,23 (Bař-Frog) — 1,5 cm je nejlépeší o průměru 20 cm a stoupání 12 cm. Zhotovíte-li si plastickou vrtuli s Novodur, přežije model a váš požitek ze sportovního létání nebude nižším rušen. Zlomení dřevěné vrtule byla totiž u tohoto modelu jediná nepříjemnost při několika stech startech.

Motor. Prototyp „Taxi“ létá se starším typem Bařkova motoru k obsahu 1,3 cm. Jiná verze byla postavena pro motor NV-21. Model pro tento motor byl ovšem zvětšen o jednu čtvrtinu, takže rozpětí bylo 125 cm. Křídlo bylo postaveno ještě v jednom kuse nerozebírací. Pro větší motor o obsahu 2,5 cm bylo by třeba mo-

Dokreslení na vedlejší straně čísla.





Model súťažného vetroňa „GAVRJUŠA“

Model výkonného vetroňa „Gavrjuša“ vznikol v lete r. 1953. Model navrhol ako vetroň do termiky. Svoju úlohu znamenite plnil. „Gavrjuša“ sa vyznačuje pozoruhodne pomalým letom. Táto malá rýchlosť mu umožňuje krúženie vo veľkých kruhoch, čo je zvlášť výhodné pri letaní v ťažkých termických bublinách a komínoch.

Už pri zalietaní sa ukázalo, že model je veľmi citlivý na termiku, keď asi z 26-metrového lanka vo večerných hodinách vykonal let v trvaní 8 minút. Ukázalo sa nutným opatriť model determinizátorom. Model bol viac rás prerábaný, lebo nevyhovovala stabilita modelu pri vysokom štarte lankom. Po týchto úpravách model znovu zalietali pred leteckým dňom v Bratislave. Pri tomto zalietaní na druhý štart lankom 30 m vykonal let v trvaní 1 hod. 25 minút. Pretože bol iba slabý victor, skoro bezvetrie, model mohol byť sledovaný a po pristátí prinesený na päť do Trenčína. Za dva týždne na leteckom dni v Bratislave model na tretí štart začal stúpať a po 1 hod. 15 minútach zmizol z dohľadu ďalekohľadu. Uletel niekde smerom na Malacky alebo do Rakúska. Tentoraz som už model nedostal. Najhoršie je to, že ani raz som nezapíli dŕtnak na determinizátore, lebo počasie bolo vždy zdanlivo beztermické.

Technický popis:

Krídlo má dva nosníky 3/5. Nábežná hrana je z listy 2/8, odtoková 2/8. Rebrá sú z preglejky 1 mm. Krídlo má jednoduché lomenie do V a profil MVA 123. Hĺbka krídla 160 mm.

Trup je štvorcového prierezu z nosníkov 3/3. Asi jedna tretina je potiahnutá preglejkou 0,6 mm. Najväčší prierez je 6×6 cm (0,36 dm²).

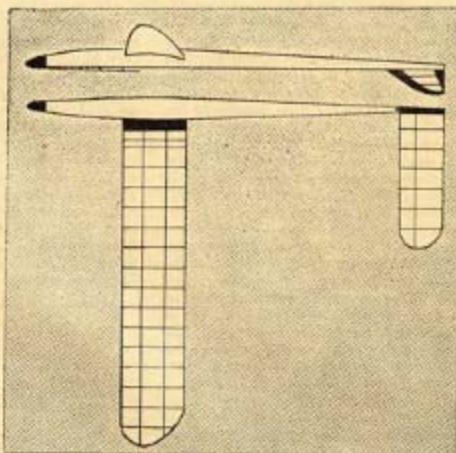
Výškovka má jeden hlavný nosník 3/5, nábežná hrana 2/5, odtoková 2/8. Rebrá sú z preglejky 0,8 mm. Profil výškovky vlastný, podobný zníženému profilu Clark-Y. Výškovka nemá

lomenie do V. Hĺbka výškovky 110 mm, rozpätie 700 mm. Model je potiahnutý papierom, „Kablo“ strednej hrúbky a 4× nalakovaný bezfarebným nitrolakom.

Technické údaje:

Rozpätie 1700 mm, dĺžka 1116 mm, plocha celková 34 dm², váha 410 g, nábeh krídla 6°.

Rozdelenie váhy na jednotlivé časti modelu: Trup 250 g, nosná plocha 120 g, výškovka 40 g. Max. Rumanovský, Trenčín.



JAK SE ZHOTOVUJÚ DLABANÉ TRUPY

V SSSR je veľmi rozšírená staroba dľavých dlabaných trupů. Sovetskí modelári používajú takto zhotovených trupů nejen u modelů uplatňovaných, ale také u modelů motorových a u modelů vetroňů. Používají je všude tam, kde je nutná jemná aerodynamická forma, pevnost, hladkost povrchu a podobně. Dlabaných trupů sovetskí modelári používají u modelů, kde je nutno umístit zařízení pro plynulý let i zařízení pro rádiové řízení.

Sovetskí konstruktéři zhotovují trupy také tím způsobem, že spodní polovina trupu je normální konstrukce a horní polovina je

dlabaná. Kapoty benzinových motorů jsou většinou dlabané.

Jako materiál se používá výhradně suchých lipových destiček. Trup se dlabá ze dvou půlek. Aby se mohly obě půlky po opracování vnějšího tvaru oddělit a pokroutit v dlabání vnitřku, obě půlky se lepi na sebe obyčejným stolářským lepidlem přes vrstvu perného papíru. Pevnost takového spojení je dostatečná pro opracování a oddělení půlek opracovaného trupu nežní potří.

Po slepení obou lipových desek postupují sovetskí modeláři obyčejně tak, že nejprve vyřezou z desek tvar trupu z boku — bokorys, potom půdorys. Dále si připraví šablony a dlabání zhruba opracují vnější tvar

trupu. Opracování na čisto se provádí nejlépe kouskem šila a potom jemným smirkovým papírem. Nakonec se oddělí obě půlky a pokroutí se v dlabání vnitřku. Tato operace je mnohem obtížnější než vnější opracování a vyžaduje větší pozornosti při práci. Dlabání se provádí obyčejným pákulatým stolářským dlatem.

Síla stěny se kontroluje jednoduchým způsobem. Modelář se dívá přes stěnu trupu do normálního světelného zdroje nebo do dne do okna. Tam, kde stěna slabě prosvítá, je již dostačeno správné síly 2—2,5 mm. Okraje, které jsou určeny pro slepení obou půlek trupu, nechávají se silnější, asi 5 mm. Aby se zabránilo kroucení trupu, zhotovují se přepážky dvojím způsobem. Buď dlabané přímo z jednoho kusu jako trup, nebo z 2,5 mm překližky, které se do trupu vlepí. Přepážky se dělají obyčejně dvě nebo tři a jsou umístěny v přední polovině trupu.

Kovně aerodynamické přechody ke křídlu, je-li dostatek silného materiálu, je lépe zhotovit přímo při opracování vnějšího tvaru, nejsou-li však po ruce dostatečně silné desky, dají se přechody na trup přilepit. Také přechody dělají sovetskí modeláři vyklešované. Několikanásobným lakovaním a čištením smirkovým papírem se dosáhne velmi hladkého povrchu a takto zhotovený trup také přispívá k elegantnímu vzhledu modelu. Co se týče váhy, je dlabaný trup asi o 5—10% těžší než trup normální konstrukce, ale je pevnější a odolnější proti poškození. Také střímí aerodynamickými vlastnostmi předčí trup běžné konstrukce.

Zdeněk Škoda.



Dlabání trupu pákulatým dlatem.

del zvětšit o polovinu na 150 cm rozpětí a křídlo vyrobit ze dvou půlek spojených obvyklým způsobem na jazyky. Plán je tak jednoduchý, že zvětšování na potřebné rozměry není obtížné.

Technická data: Rozpětí 1000 mm, délka 740 mm, nosná plocha celkem 17,2 dm², váha 335 g, spec. zatížení 19,5 g/dm², úhel seřazení — křídlo 4°, výškovka 0°.

Potřebný materiál: Nosníky — 4 kusy 3/3, 10 kusů 2/2, 2 kusy 2/3, 1 kus 2/5, 1 kus 2/10, 1 kus 3/12, 1 kus 5/20, 5 kusů 3/6, 1 kus 5/8. Překližka 0,9 mm — 1 dm², 1 mm — 6 dm², 1,5 mm — 1,5 dm², 2 mm — 2 dm². Bukové spalíky 8 × 8 × 300 mm — 2 kusy. Jedno malé kolíčko bambusu. 0,5 m ocelového drátu Ø 1,5 mm. 3 dm² lisovaného korku v desce 20 mm silné. Tři archy potahového papíru Kablo silné. 100 g acetónového lepidla, 200 g impregnačního laku, 100 g barevného nitrolaku.



ŽHAVIČÍ SVÍČKA PRO MODELÁŘSKÉ MOTORY

Žhavičí svíčka se u modelářských motorů používá dnes již docela běžně. Ne všichni modeláři však vědí, jak má být taková svíčka řešena.

Záříší na několika prvcích. Především je to žhavičí vláknová svíčka. Všeobecně se dělá z drátu o průměru 0,2 mm se slitiny platiny s přísadou 20% iridia. Dalším důležitým činitelem je velikost průměru otvoru, v němž je vláknová uložena. Na něm totiž závisí tepelná hodnota svíčky. Čím je otvor větší, tím je svíčka teplejší a opačně. Průměr otvoru pro vláknové se pohybuje od 2,3 do 3,1 mm. Všeobecně používáme teplejších svíček u motorů s nižším kompresním poměrem.

U nás se nyní běžně používají amatérsky zhotovené svíčky uvedené na připojeném výkrese. Jsou rozdílné a jejich zhotovení není zvláštní problém. Je jen třeba při výrobě dbát, aby činné dosedací plochy byly přesně kolmo k osám závitů, aby svíčka po smontování a dotažení dokonale těsnila. Slidové podložky je nejlépe udělat z průhledných vložek na elektrických pojistkách (velkých), kde je silná slída s vrstvy dráticemi dobře pohromadě. Podložky se nejlépe vyseknu dýrovačem, protože při střihání a vrtání se slidové vrstvy odlupují od sebe.

Při sestavování svíčky postupujeme asi takto: Do spodní čelní plochy hlavního tělesa svíčky uděláme jemnou lupenkovou pilkou (na kov) zářez do hloubky 0,5 až 0,8 mm. Do otvoru v elektrodě upevníme kolíčkem, zhotoveným ze špičky silnějšího špendlíku odporový drát, který navijeme do pěti závitů kolem drátu o průměru asi 1 mm. Vnější průměr takto zis-

kané žhavičí spirály má být 1,6 mm. Po navinutí spirály necháme na neupraveném dosud konci asi 5 mm drátu přečnívat.

Pak vložíme do těla svíčky dvě slidové podložky, na ně dáme elektrodu se spirálou, dluží dvě podložky a na konec všechno stáhneme matiči. Elektroda musí být dobře ustředěna, aby nebyla nikde ve styku s tělem svíčky. Potom volný konec vláknové spirály přihneme do zářezu. Aby se nám při tom spirála nedeformovala, vložíme do ní drátek, na němž jsme ji navijeli. Pak průbojníkem o průměru asi 1–1,5 mm ušodíme na zářez s vloženým koncem vláknové spirály, čímž se materiál těla svíčky stlačí a konec spirály se upevní do zářezu. Nakonec spirálu v otvoru ještě ustředíme a vyčísňujeme zbytek vláknové odstraníme. Tím je svíčka hotova.

Ke žhavení takto provedené svíčky stačí jeden článek NIFE akumulátoru, který má napětí 1,3 V. Lépe je použít napětí 1,5 V, zvláště u motorů s kompresním poměrem menším než 1 : 10. Nikdy však

nežhávíme svíčku vyšším napětím než 2 V.

Životnost svíčky s platiniridiovým vláknem je značná, při setrpném zacházení lze říci, že vydrží po dobu životnosti motoru.

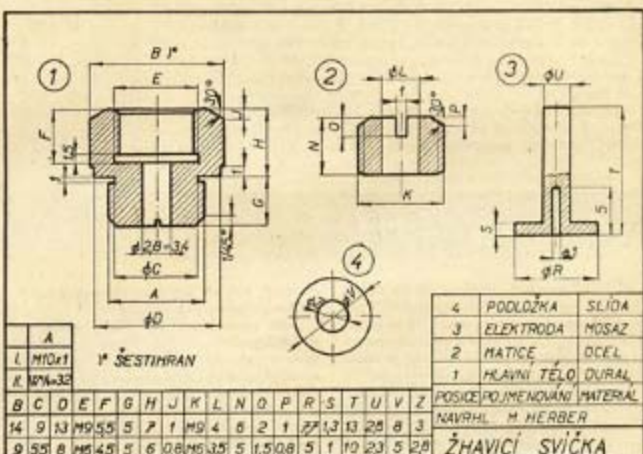
Místo platiniridia lze v krajním případě použít i jiného odporového materiálu, dobrý výsledek a spolehlivou funkci svíčky však nelze zaručit.

Se žhavičí svíčkou běhá úspěšně každý motor stavěný původně na elektrický zapalování, jestliže má alespoň trochu vyhovující kompresní poměr (minimálně 1 : 6).

Pro úplnost uvádíme ještě pohonnou směs pro motor se žhavičí svíčkou: 75% bezvodého methanolu, 25% ricinového oleje (nejlépe motorový krakovský ricin).

Závěrem ještě poznamenejme, že platiniridiové vláknové dodává a. p. Safina v Praze. Vláknové se neprodává volně jednotlivě. Základní organizace, které chtějí vláknové pro své členy opatřit, musí požadavek zařadit obvyklým způsobem předem do materiálového plánu Svazarmu.

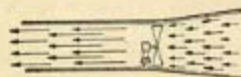
Liska a Herber



PLÁNY VÍTĚZNÝCH MODELŮ
z letošní celostátní modelářské soutěže jsme do tohoto čísla nemohli zařadit, ačkoliv jsme to v minulém čísle slíbili. Stalo se to proto, že nám jejich konstruktéři dosud neposlali třípohodové plány a popis. Jakmile budeme mít všechny podklady pohromadě, uveřejníme je v nejbližším čísle. Bude-li to ještě letos, záleží na modelářích, kteří v CMS zvítězili. Redakce.

NOVÝ ZPŮSOB POHONU

Popisovaný nový způsob pohonu modelů je kombinace vrtulového a tryskového pohonu, tak zvaný „moto-tryskový“ pohon. Princip je vidět na obr. 1. V plovceřích zužujících se trubici je umístěn detonací motorůk malého obsahu (obvykle 0,3–1,5 ccm).



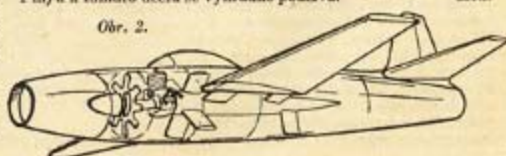
Obr. 1.

Motorček je namontován v zužujícím se místě a pohání širokou listou vrtuli malého průměru o velkém stoupání, nebo čtyř až osmilitý rotor (na způsob lodního šroubu). Konec listů vrtule nebo rotoru se pohybují co nejtěsněji při stěnách trubice, aby vznikla mezera byla co nejmenší.

Vrtule nebo rotor, který má 12–16 000 ot./min., vhná do trubice značnou rychlostí vzduch, který se v zúženém konci trubice ještě zrychluje. Vzduch opouštějící trubici má velkou rychlost, čímž se získá energie potřebná k pohybu modelu.

Praktické použití je na obr. 2. Truhice zde přímo tvoří trup modelu. Přední část trupu je snímatelná, aby bylo možno startovat motor elektrickým startem nebo motouzem. Potřebná setrvačná hmota k nahození motoru se získává kuželem. Motorček je připevněn na kuželovitě tělese, které přiznává ovlivňuje proudění vzduchu a současně má uvnitř nádrž s pohonnou směsí. Toto těleso je k trupu uchyceno pomocí čtyř profilovaných žeber. Tentýž pohon dává poměrně malý tah, ale výborně se osvědčil pro volně létající makety tryskových letadel (jejichž rozpětí se podle velikosti motoru pohybuje od 0,5 do 1 m) a k tomuto účelu se výhradně používá. Hbk.

Obr. 2.



Dvě významné modelářské publikace

Nedělní vydání úspěch na mezinárodní soutěži v Moskvě ukázal také úspěch široké české veřejnosti leteckého modelářství. Naše vítězství je tím větší, že to není úspěch náhodný, ale výsledkem řetězce práce modelářů, kteří se opírají o výsledky leteckého modelářství kroužků Spazarmu. Modelářské je přesně už přestalo být hračkářstvím a končíme se zálibou. Právě to, i dnes musí mít modelář ke své práci lásku a velký zájem. Ale konstruovat a stavět modely je pro něho vážný úkol, vyžadující dokonalých teoretických znalostí, bez nichž nemá žádná technická práce smyslu. Díváme-li se takto na modelářství, vidíme, že je dobrým základem pro další činnost v letectví.

Naučit se dobře a systematicky pracovat, znamená nestát se už. Proto dobrý modelář není býti dnes opomíjen s tím, co znal a uměl včera. Jedine touha nestát se dokonalostí svou práci přibližujeme modelářům nové úspěchy.

Poslední dvě knihy, které vyšly v Knihnici letectví, vydávané v Našem vojsku, budou k tomu dobrou pomůckou. Obě knihy jsou původní díla našich autorů a znamenají opravdový přínos v modelářské literatuře.

První z nich je kniha Ing. Jaromíra Schindlera „Praktická teorie modelu“. Čtenáři Leteckého modeláře jsou známí články „Teorie pro každého“, které vycházejí postupně v jednotlivých číslech. Autor Ing. Schindler tyto články dohromady přepracoval, doplnil a vydal souborně ve zmíněné knize. Již samotné články v Leteckém modeláři měly v čtenářův velký úspěch a je tedy jasné, že i kniha „Praktická teorie modelu“ bude přínosem přijata širokým kroužkem čtenářů-modelářů.

Cílem každého modeláře je, aby si dovedl naverhnout sám letající model, poznat si jej a úspěšně s ním létat. To je završením tvorby modelářské práce. Ovládnout si práci není snadné a jednodušší. Publikace Ing. Schindlera dává právě ty základní směrnice, které mohou letající modeláři použít pro navrhování letajících modelů. Autor velmi systematicky a srozumitelně, po vše-

obecném úvodu do samostatné konstrukce, popisuje jednotlivé druhy leteckých modelů. Jsou zde bezmotorové modely, modely s gumovým vzátekem a pístovým motorem, upravené modely a zvláštní modely (sde se zmiňuje autor o samokřídlech, tandemech, modelech s rotujícími nosnými plochami nebo měřicími plochami, pokojových modelech atd.). Kniha je doplněna množstvím názorných obrázků, vysvětlujícími vzorci a tabulkami.

Kniha má 190 stran, 187 obrázků a stojí brožovaná šitá 10,40 Kčs.

Druhou publikací je kniha Ing. Dr. J. Holka „Balony na teplý vzduch“. První vydání této knihy vyšlo za první republiky v roce 1938, v době kdy modeláři nemohli plně využít poznatků a rad v knize nevěděly. Teprve modelářská práce ve Spazarmu dává uplatnění i této knize. Proto byla znovu vydána a je jasné, že při vřstající oblibě stavby balonů na teplý vzduch a modelářských kroužků má být velkým uplatněním.

Soudrůk Holka je zkušený autor. To se plně projevuje na knize, která je velmi přístupná a při tom nese pověst. V krátkém úvodu se čtenář seznámí s významem letadel leteckých vzduchu. Další tři kapitoly pak tvoří jádro celé knihy. Je to praktické (jakým způsobem zvolit podkladní materiál na stavbu balonu na teplý vzduch, Vzhledy pro lety do podnebí: rozpracování, držení vzduchu, modely a gruffy, také čtenář pozná i jednotlivé státní. Praktické příklady, výpočty (na pr. váhy balonů, střední teploty v balonu, tvaru a velikosti mířičů kopanosti a pod.) zařadil autor na konec knihy.

Celkový charakter a posílání knihy určuje autor těmito slovy:

„Balon na teplý vzduch má své velké propagační poslání pro letectví, zvláště mezi mládeží. Proto chceme umožnit mladšímu pokolení křídla letu balonů a seznámit je se základními stavebními a teoretickými podklady, nutnými pro pokusy s modely balonů na teplý vzduch.“

Kniha „Balony na teplý vzduch“ má 140 stran, 25 obrázků a stojí brožovaná šitá 8,65 Kčs. Důstojně Zbyněk Martinek.

Bude vás zajímat

● Při příležitosti celav Dne letectva SSSR — 20. června na tušinském letišti v Moskvě — byly předvedeny modely řízené radiem. Nejpozoruhodnější byl model konstrukce M. Vasilčenka.

● Soutěž o mistrství světa v kategorii motorových modelů byla uspořádána v květnu v Bruselu. Soutěž se zúčastnilo 22 soutěžících ze 7 států. Každý model vykonal 5 letů do max. rychlosti 180 m/min trvání letu. Zúčastnil E. Fies (Jugoslavie) lety 148 — 132 — 160 — 100 m/min. Jeho model startoval vzletem ze tří bodů na kormidlo. Tento způsob startu, který propagoval na našich soutěžích Z. Husička, vyvolával u nás často diskuse o regularitě, zejména bezpřímě.

Druhé místo na soutěži v Bruselu obsadil model anglický, třetí francouzský. Mistrství se nezúčastnili modeláři SSSR a lidové demokratických zemí.

● V NDR bude vzhru v prodeji nový samozapalovací motorček a obalu 2,5 cm, který má 12—16 000 ot. min. Motorčky vyrobí firma WEB. Cena motorčka bude asi 40 marek.

● Nejlepší výkon v Maďarsku v kategorii pokojových modelů měl letos V. Gera na evropských soutěžích pokojových modelů, která se konala na jaře, a to 11 min, 12 vteřin. Soutěž měla vysokou úroveň, neboť ještě na pátém místě byl zaznamenán čas 7 min, 29 vteřin.

● V letošním čísle sovětského časopisu „Krylja Rodiny“ byl zajímavý článek S. Baškina o radiem řízených modelech. Článek obsahuje všechna schémata potřebná k výrobě tohoto zařízení (ovšem odpovídající sovětským předpisům pro radiem řízené modely).

● Na letošních mezinárodních závodech motorových modelů řízených na dálku zvítězil model K. Stiglmeiera ze Zdp. Německa. Pátina modelů byla opatřena tvrdě vyrobenou rádiovou aparaturou, převážně anglického původu.

● V Polsku vyšla nedávno kniha „Profil letajících modelů“ od známého polského modeláře Władysława Niesioje. V knize je 36 tabulek s bohatým výběrem modelářských profilů.

● Modeláři východního i západního sektoru Berlína zorganizovali společné závody volně letajících i upoutaných modelů. V kategorii rychlostních upoutaných modelů byl nejlepší model P. Wilkeho (NDR), který s motorem 2,5 cm letěl 109,5 km/hod. Rovněž v kategorii upoutaných akrobatických modelů zvítězil modelář NDR.

● Nový mezinárodní rekord v kategorii motorových modelů řízených na dálku vytvořil model Angličana Geoff Pikea časem 1 hod, 32 min, 49 vt. Dosaď draklet tento rekord sovětský modelář P. Velichovský výkonem 1 hod, 31 min, 14 vt.

NOVÁ POLSKÁ MODELÁŘSKÁ PŘÍRUČKA

(js) V srpnu t. r. vydala Liga Przyjaciół Żołnierza knihu P. Elsteina „Przewodnik konstrukcji modelarckich“. Je zajímavé si této knihy povšimnout, protože jde o ročenku, čili práci podobnou „Ročenke Leteckého modeláře“, která se dostane do rukou našich modelářů počátkem příštího roku. Autor zdůvodňuje vydání ročenky tím, že podobné příručky se velmi osvědčily v SSSR i v ČSR a potvrzuje tím pouze, že rozhodnutí ÚV Spazarmu o pravidelném vydávání „Ročenky Leteckého modeláře“ bylo jediné správné.

Elsteinova ročenka je rozdělena na dvě části.

V první části je přehled úspěšných konstrukcí modelů modelářů polských, sovětských, československých, maďarských, rumunských, německých (NDR) a čínských. Důkladnost nebo stručnost popisu záleží zejména na tom, jaké podklady se podařilo autorovi opatřit.

V druhé části ročenky je shrnutí několika zajímavých teoretických a praktických poznatků, jako na příklad: Návod ke zhotovení demonstračního aerodynamického tunelu, popis výroby mikrofilmu, popis zalétávání pokojových modelů, popis přípravky pro výrobu trupu a křídla, systémy převodu pro gumové svazky, determinátory, vibrační otáčkoměr, v závěru pak několik nomenklatur pro výpočet modelů. V této části jsou též dvě práce zpracované na základě našich poznatků. Vysvětlení stranové stability větrů, zpracované podle prací otisků v „Leteckém modeláři“ a výklad základů pevnosti modelů, zpracované podle příručky Zena-Hemua „Létací modely“.

I když by bylo možno Elsteinově ročenke vytknout některé nedostatky (na př. necitlivé psaní, ze kterých čerpá, systém kreslení modelů v první části není jednotný a pod.), bude tato práce jistě dobře plnit své poslání a našim pracovníkům musí být pobídkou k vzornému zpracování „Ročenky Leteckého modeláře“.



SOUTĚŽE, které čekají na své pořadatele

● II. polská celostátní soutěž pokojových modelů (v Polsku nazývaných mikromodely) uspořádaná letos opět ve Wrocławu přinesla pěkné výsledky. Nejlepší výkon v jednotlivých kategoriích: Modely s papírovým pohonem 10'27", modely potažené mikrofílmem 10'27", brzoncové modely s papírovým pohonem 1'23", brzoncové modely potažené mikrofílmem 7'57" a modely křehkoplet 2'30".

● FAI vypracovala nové propozice pro upoutané modely pro skupinové létání: Max. obsah motoru 2,5 cm, max. obsah nádrží 10 cm, min. celková plocha 11 dm², délka lanek 13,27 m, počet průtlačných kruhů 120, což odpovídá dráze 10 km.

● Zárodky Zeiss v Jeně (NDR) vyrobily nový typ modelářského motoru o obsahu 2,5 cm nazvaný „Aktivist“. Motor váží 110 g a dosáhne 12 až 15 000 ot./min. bude obrátu vyrábět seřezá a jeho cena bude asi 60 marek. Je to již druhý typ motoru vyrobený v těchto zárodcích. Právě byl známý „Pionýr“ o obsahu 2 cm, popsán v LM 1952.

● Zvláštnosti letošních závodů větroňů A-2 v Anglii bylo použití kompasového řízení. Dosud bylo toto řízení používáno pouze ve větších větronech pro svaňové létání a ne pro termické větroňe.

● V Maením městě Bulharska Sofia pracuje Ústřední leteckomodelářská laborator, která sdružuje přední modelářské pracovníky Bulharska. Laborator má tři sekce: pro stavbu létajících modelů, pro konstrukci modelářských motorů a pro dálkové řízení létajících modelů.

● „Přehled modelářských konstrukcí“ je název nové polské knihy, která právě vyšla. Kniha obsahuje nejlepší domácí i zahraniční konstrukce modelů z posledních let.

● V Ústřední leteckomodelářské laboratorii DOSAAF bylo skonstruováno mechanické zařízení na měření doby letu modelu, pracující na elektromagnetickém principu. Toto zařízení má zvláštní význam při měření rychlosti letu v přímé linii, to je na bazi 50 nebo 100 metrů.

● Polské vydavatelství MON vydá překlad knihy O. Gajevského „Technologie stavby létajících modelů“. Nutno podotknout, že tato velmi podrobná a pěkně zpracovaná modelářská technologie je k dostání v ruském originále i u nás v knižkupectví „Sovětská kniha“. Také u nás vyjde v příštím roce tato kniha v překladě.

● V křetnu byl utvořen nový anglický rekord v třetí líně v kategorii větroňů čarom 1 hod. 30 min. 30 st. Je to první lepší výkon v této kategorii od r. 1948.

● V NDR byly vydány výkonnostní odznaky pro letecké modeláře. Odznak je udělován podle výkonu v trojlin provedení: bronzový, stříbrný a zlatý. Také Svazarm vydá v dohledné době podobné výkonnostní odznaky.

Iniciativajevlastnosti, které rozhodně chybí pořadatelům, většiny našich modelářských soutěží. Nahlédneme-li do kalendáře sportovních modelářských podniků Svazarmu, najdeme tu vedle U-modelů jen soutěže modelů na gumu systém Wakefield, větroňů A-2 a motorových modelů do 2,5 cm. To je celá rozmanitost! Jedna soutěž je taková a druhá a ostatní podobné.

To už není jen lachnovitost, to je po-hodnost myšlení, nedostatek vůle hledat a zkoušet nové formy. A přece hledat nové formy by mělo být modelářům tak blízko jako nic jiného. Či se snad pořadatelé domnívají, že by to byl krok zpět, kdyby se, nejdříve, také jednou udělala jiná soutěž, která není tak zaběhnutá? Nebo se dokonce bojí, co by tomu řekl Svazarm? Ale nic, přátelé, nic by proti tomu neměl — nasopak!

Jestliže jsou zde „apoutanci“, kteří konečně vnesli do soutěží trochu vzruchu, nových myšlenek a utkali k všeobecné radosti nás všech od nudných rychlostních závodů „envičky“ a podobnými „uperrychlostními“ motory. Možná, že máe nazvete zpátečnickem a proklejete do desátého kolena, ale co byste na příklad řekli tomu, uspořádat zase jednou soutěž velkých motorových modelů podle FAI s motory do obsahu 10 cm? Není to ovšem žádná mezinárodní disciplína, ale myslíte, že vidět létat modely „la Antares“ by bylo tak špatné? Soutěž větroňů jen větších než A-2 byla vždycky zajímavá a je škoda, že i zechovitci modeláři, kteří se jim oddávají poutivě věnovali, je hodili přes palubu. „Štr-Chásové“, „Sokol“ a „Orlíci“ jsou přece nádherné modely, které nepatří smáhem do starého železa.

A co samostatná soutěž samokřídle? Taková soutěž se dokonce léta každoročně mezinárodně. Kdopak se u nás stará o jejich vývoj?

Ohmavit slávu sportovního létání s kabinovými motorovými modely a věnovat jim zvláštní soutěž by byl čin, který by byl oceněn mnoha mladými i staršími modeláři, protože řekneme si upřímně: Je let speciálního soutěžního modelu nějak zvlášť libový? Či se domníváte, že létat s „kabináčkem“ je pod důstojnost moderního modeláře? Myslíte, že mnohdy by se na něm naučil to, čím si márně láme hlavu, když chce naučit létat svůj soutěžní model.

A co spojit soutěž „kabináček“ se soutěží volně létajících motorových modelů? To je modelářské odvětví, které u nás vůbec leželo!

„Kabináčky“ a volné makety u nás stávají překvapivě dost lidí, ale v soutěžích je nemáme vidět, protože pro ně nikdo soutěž ještě nevypsal a tak si létají dál jen pro svou vlastní radost.

Soutěž modelů létajících s užitečným zatížením se prý u nás kdysi také pořádal, ale zapomnělo se už na to. Škodál! Byla by to velmi vhodná příprava pro radiem řízené modely, které vidíme tohu, že jsou řízené, létají vlastně s velkým zatížením. Podle toho, co jsme až dosud

v této disciplíně viděli, nikdo pořádně u nás takový model postavil neumí, ačkoliv po radiu mnoho modelářů volá.

Dobrá nezměle se ptám: Není již vhodná doba, aby někdo uspořádal soutěž radiomodelů?

Jako bych proti tomuto a ostatním návrhům alyšel již námitky? Vždyť to u nás nikdo nedělá! Přece nebudeme dělat soutěž pro pár lidí! Když soutěž, tak davy startujících!

Tedy k radiomodelům: Největší mezinárodní soutěž měla letos šest konkurentů a v mezinárodních soutěžích jich nebývá o mnoho více. A přece se pořádají. Ono se totiž jednou s tím musí začít! Jistě při prvních takových soutěžích bude u nás soutěžících málo. To ale nevadí. Když se u nás na příklad vypisovaly první akrobatické soutěže, prakticky jediným soutěžícím byl soudruh Herber. A kolik dobých akrobátů bylo letos na CMS? Kolik nových Herberů budeme mít příští rok?

Když já jsem zavádl o soutěži akrobatické, mám za to, že doba už dozrála natolik, že by pro ně mohla být vypádna samostatná soutěž s charakterem celostátní soutěže. Uživila by se! (Viz v Maďarsku — článek v LM 8/54)

Tim jsem vlastně přešel do sféry soutěží pro U-modely. Kde je témové létání? (Nesprávně se nazývá skupinové létání. Témové je proto, že pilot, startér a plnět tvoří team a ne proto, že uprostřed kruhu je skupina navzájem se sobě pletoucích pilotů.) Jsem zvědav, najde-li se konečně několik modelářů, kteří postaví předepsané modely a ukážou obecně, jak témový závod opravdu vypadá. Vsadím se s každým, že taková exhibice se stane novým mezníkem v našem „poutancím“ létání, jako byly první exhibice akrobacie.

Témový závod je nejen skutečně napínavý pro rychlost, s jakými se létá („dvapapky“ průměrně 100 km/hod. a „přtky“ 150 km/hod.), ale je to také výtečný výchovný prostředek modelářské pohotovosti, pilotní zručnosti a pracovní kázně v teamu, to je vlastnosti, kterých není u nás právě nadbytek.

Tak bych mohl psát ještě chvíli, ale stejně jsem přesvědčen, že bych na některou soutěž asi zapomněl. Vzpomínám si ještě na soutěž v hospodárnosti ve spotřebě.

Možná, že si také někdo vzpomene na naše nejmladší a vymyslí soutěž házení a tyčkových klázků. Mám chlapce, kteří nám v zástupech ochotně běhají pro modely a zhožně se dívají na soutěže dospělých modelářů, by také rádi závodili, ale jejich ruce ještě nestačí na model podle běžného měřítka soutěží. Myslíme, že to je také důvod, proč jich z modelářských kroužků tolik uteče. Těch kluků a jejich zájmu je škoda, věřte mi!

Stejně je škoda, že všechny naše soutěže bez výjimky jsou přístupny jen členům Svazarmu. — Aha, jeden z těch, kteří stojí stranou, protože Svazarm je jim trnem v oku — řeknou si někteří. Nikoli! souzrují, ale jeden z těch, kteří vidí, že vedle modelářů-svazarmců je dosud mnoho modelářů, kteří nejsou organizováni a žijí, tak říkajíc „na divoko“, to je jen pro sebe. Jsou to větní modeláři starší a zkušení, jejichž získání pro práci

SVAZEM by přece znamenalo značnou pomoc pro mnohé základní organizace.

Jak chcete tyto lidi získat? Udělali jste pro to již vůbec něco? Nebo je u vás nábor členů na takové výši, že o nové členy (a většinou platné spolupracovníky) nestojíte? — Není-li tomu tak, zkuste tyto dosud neorganizované modeláře získat právě na soutěži, kterou uspořádáte také pro ně. Vyplatí se vám, jestliže je na takovou soutěž dojdete dokonce osobně pozvat, aniž byste při tom hned „vyhrožovali“ členstvem. — LM nedávno psal o takové zkušenosti modelářů z KA Brno.

Rukavice je tedy hozena. Nebo chcete-li, je to důvod k diskusi. Redakce Le-

teckého modeláře jistě uvolní místo pro věcné připomínky, ačkoli mám za to, že diskuse by měla být přenesena do modelářských schůzí. Jen s nich totiž mohou vzejít návrhy, jejichž uskutečněním se postará naše modelářství kousek kupředu.

Rozhodnete-li se však vypsat nějakou novou soutěž, pečlivě ji promyslete a vypracujte jednoduché a každému snadno pochopitelné soutěžní podmínky. A hlavně: Vypisujte soutěž bez velkých změn rok co rok a trvejte na jejím provedení, protože jen tak získá vaše soutěž tradici, jako má třeba „Memoriál C. Formánka“ a podobné soutěže, na které modeláři myslí celý rok, o nichž vás vědí, že a kdy budou i jak se na ně mají připravit.

Jaroslav Brož, Praha.

RADOSTNÉ CHVÍLE v Parku kultury a oddechu

Náš Ivan nesnáá jinou cestu, než do branného koutku Svazarmu v Parku kultury a oddechu Julia Fučíka v Praze VII — světuje se hlasitě jedna mazinka při nákupu v Mazoně. — Ale věte, že nás ani trochu nemrzí chodit neděli co neděli, ba často i mezi týdnem do stále stejného prostředí bývalého vstavařství. Je tam opravdu krásné.

Překvapení při pohledu na sráž upravené plochy parku, lemované fontánami a prudkými vodotrysky, přirovná kino, divadelní sál a vradu pak branný koutek Svazu pro spolupráci s armádou, bylo velice radostné. Trochu se mi tajil doch, když Ivan přenešl vyhlášení 150 schůzí na 30 m vysokou padákovou věž o oddechla jsem si teprve, když bezpečně seskočil, pečlivě připravená do padákových popruhů. Od té doby už bezpečně se setkává opakoval, prý je to nezapomenutelný zážitek. Snad se také jednalo o tom přesvědčení, zatím nemám odvahy.

Zašla jsem nad znicením našeho Ivana. Blízko padákové věže je vystaven vstřední a motorové letadlo. Ivan rychle vzlézl do kabiny jednoho letadla a rozhodně prohlásil, že nebude ničím jiným než pilotem. Ohavný svazarmovec, který měl ten den v branném koutku službu, vyřizoval funkci všech pilotů a zařizoval letadla a jejich význam. Přemýšlíte o tom, jak radostný je dnes život mladé a porostlého s mladými rodiči. Mezi tím již klouček chlapeč zase amizel v nedělním leteckém kabinetu, kde je krásně instalovaná výstavka leteckých modelů, sportovních letů a parašutistů Svazarmu. Náš Ivan je také nadšeným modelářem. Prací v letecko-modelářském kroužku Svazarmu se připravuje na další činnost v letectví. Nejme nikdy proti tomu, je to zajímavé a užitečné sport.

Branný koutek Svazarmu však leteckým kabinetem nekončí. Několik kroků odtud je dobře vybavená síťovnice, kde si střelecké umění a znalost historie střelctví se všemi možnými druhy zbraní přezkouší náš tatko. Čtení motoristů a především zase ti nejmenší, mají možnost sejet si pod dohledem svazarmovských sportovců na motorových „Jarda 250“ — jak má pouliční Ivan.

Trochu nervozní jsem byla v radističském kabinetu. Chlapeč tu totiž dělá mimořádný kluk hromadnými telefonními hovorů, vyřizláním Morsových zprávek a regulováním telefonních středů. Pospěhala jsem odtud do vedlejšího kabinetu — civilní obrany. Teprve důkladným



prohlédnutím vystavené výstroje a seznámením se s protipožární a protichemickou ochranou jsem poznala, jak důležitá a často opomíjená je tato složka civilní obrany. Uvědomila jsem si, co všechno může zavinit neznalost základních věcí CO. V tomto ohledu si musíme vědomosti důkladně doplnit.

Shoda, že vám nemohu všechno dopodrobna vypovědět, musím už domů. Ale ostane! Jděte se sami podívat! Poznáte činnost Svazarmu, přezkoušíte svoje znalosti, možná, že si i skočíte s padákové věží a jistě se vám tam zalíbí jako nám. M. Zemanová.

Bude vás zajímat

● Abychom podpořili stavbu maket historických letadel, uvěřejníme v příštích číslech LM plány historických letadel českých průkopníků letectví.

● V letošním almanachu plánu nejlepších létajících modelů na světě, který každoročně vypracovává známý modelářský pracovník USA Frank Zaic, zaujmou přední místo všechny rekordní modely modelářů Sovětského svazu.

● Stanislav Gořský, známý polský konstruktér leteckých motorů vyrobil již 20 prototypů modelářských motorů. Některé z nich byly vyráběny i v menších seriích. Jen v letech 1947 až 53 vyrobil Gořský 13 prototypů o různé kubatuře — od 2,42 do 18,5 cm³.

● Červené číslo „Krylja Rodiny“ přineslo v příloze dva pěkné plány modelů letoplovníků.

● V NDR vyšla původní knížka popisující upoutané modely s tryskovým pohonem.

● Polská kniha T. Dziulaka, R. Flachu a R. Witkowského „Stavíme motorky pro letecké modely“ vychází již ve druhém rozšířeném vydání. Tato kniha obsahuje také kapitulu o p. lachových motorech zpracovanou našim Ing. Horvátim.

● Rumunská pošta vydala nedávno pěknou sérii známek s modelářskými motivy.

● Znamý maďarský modelář a světový rekordman E. Horváth obdržel za svou práci v leteckém modelářství čestný titul „Zasloužilý sportovec maďarské lidové republiky“.

● Soudruh Heran z Kladna vyrobil již maketu sovětského dvouplošníku „PO-2“ (Kukuruzník), a má letal na letošním CMS, zajímavě pítválcový motor. — Motor má celý karter odlitý ve velkou a všechny válce vypracované jako u normálního detonačního motoru. Dva z pěti válců jsou pracovní, a to tak, že ojnice jsou uloženy na společném klikovém čepu. Při startování motoru se nejdříve uvede do chodu jeden válec a když motor běží, uvede se do točování kompresní páčky do chodu i druhý pracovní válec.

● Soudruh Červený z KA Praha, známý známým konstruktér makety Aero-102, má novou maketu Aero A-200 na motor 5 cm, konstrukce soudruha Hrázy, o které jsme již psali. Tato maketa slavného československého letounu bude schopná i akrobacie.

● Soudruh Herber, který letos opět uhájil titul přehodníka republiky v akrobatických modelech, dokončuje nový akrobatický model na motor Ipro-Ikur 7 cm. Model je dohnokřídý, má rozpětí 1200 mm, ležatě zastavěný motor, dvounoklý podvozek a opět klapky na křídle „přizvané“ s výškovkou. Předpokládá se rychlost modelu, který se podobá moderní stíhačce, je přes 100 km/hod.

Poznáváme československou leteckou techniku

CVIČNÉ A VLEČNÉ LETADLO „C-104“

C-104 při akrobacii

S letadlem „C-104“ se v historii našeho letectví setkáváme v různých formách a při různých příležitostech několikrát. Po prvé zabloudilo do Československa, když se ve Studenci ve Slezsku zahořela v roce 1934 letecká výroba při Moravsko-slezské vozovce, závodu to tehdy mocného koncernu Ringhoffer-Tatra.

Protože bylo nutno rychle začkolit zaměstnance, kteří nikdy v letectví nepracovali, rozhodli se pohlaví Tatro koupit licenci nějakého spolehlivého sportovního letadla a uvést ji u nás. Výběr, podporovaný ovšem zálibními vztahy k německému průmyslu, padl tehdy na výkonný německý dvouplošník Bücker Bü-131 „Jungmann“, obrátě a spolehlivě letadlo osvědčené při několika akrobatických mezinárodních soutěžích.

Tatra tedy koupila licenci a jako typ „T-131“ postavila do roku 1937 sérii deseti kusů. Použitý motor byl tehdy také německý Hirth HM-504 o 100 ks, rovněž licenčně stavěný v Tatře. Letadla však nebyla objednána a hrozilo nebezpečí, že nebudou ani prodána, protože se zvedala dosti silná vlna odporu proti licenci německých letadel — vzlyk náš průmysl byl schopen vyrobit stejně dobré typy vlastní konstrukce. Ale zakročily mocné osobnosti, deset „T-131“ odešlo ministerstvo veřejných prací a rozdělilo je do pilotních škol.

Prvé vystoupení „Jungmanna“ u nás nebylo tedy slavné. A nebylo slavné ani nové zavedení v době okupace, když Němci zavedli výrobu „Bü-131“ ve vysočanské Aerovce v Praze. Ale nic netrvá věčně!

Květen 1945 smetl protektorát a jeho vládce, český a slovenský lid začal budovat své národní letectví. Teprve teď přišly vhod dříve proklínané „Bäckery“. Nedlouho po osvobození mňha již továrna Aero dodávat serie cvičných letounů „C-4“ vojenskému i civilnímu letectví.

Přesto, že „C-4“ byly dvouplošníky, získaly u našich sportovních letců oblibu, především pro jednoduchost pilotáže, vysokou ovladatelnost a obratnost i pro snadnou obsluhu. Brzy se začaly dvouplošníky „C-4“ vyrábět s původním československým vybavením a také s domácími motory, čtyřválcí Walter „Minor“ 4-III o výkonu 105 ks, montovanými místo německých Hirthů. Silnější motor ovšem podmiňoval další změny a tak se postupně vyvinul typ „C-104“ v té formě, jak jej známe dnes z denního života svazarmovských letců, jak jej můžeme vidět tu při akrobacii, tam při cvičném létání, jinde zas při jednom z nejobvyklejších úkolů, při vleku větroňů. I když se dnes již nevyrábí, zůstává „C-104“ platným článkem našeho sportovního letectví.

Podíváme-li se na „C-104“ po technické stránce, vidíme, že to je jednopřehradový dvouplošník s mírně špičatými křídly. Křídla mají dřevěnou kostru a jsou kryta plátnem. Spodní křídla se napojují přímo na trup, horní na baldachýn a jsou mezi sebou spojena párem trubkových profilovaných vzpěr, doplněných ještě drátěnými výztuhami. Vzpěry baldachýna mají tvar N.

Trup stejně jako ocasní plochy je svařen z ocelových trubek a potažen plátnem. Sedadla pilota i záložní, vybavená dvojitým fixním, jsou za sebou, obě otevřená a opatřená vpředu větrným štítkem. Vstup do předního prostoru je umožněn velkým kruhovým výřezem v oltokové části baldachýnu.

Podvozek „C-104“ je pevný, tvořený dvěma neodvisle přerovanými soustavami vzpěr. Dvě hlavní vzpěry mají společnou širokou kopotu.

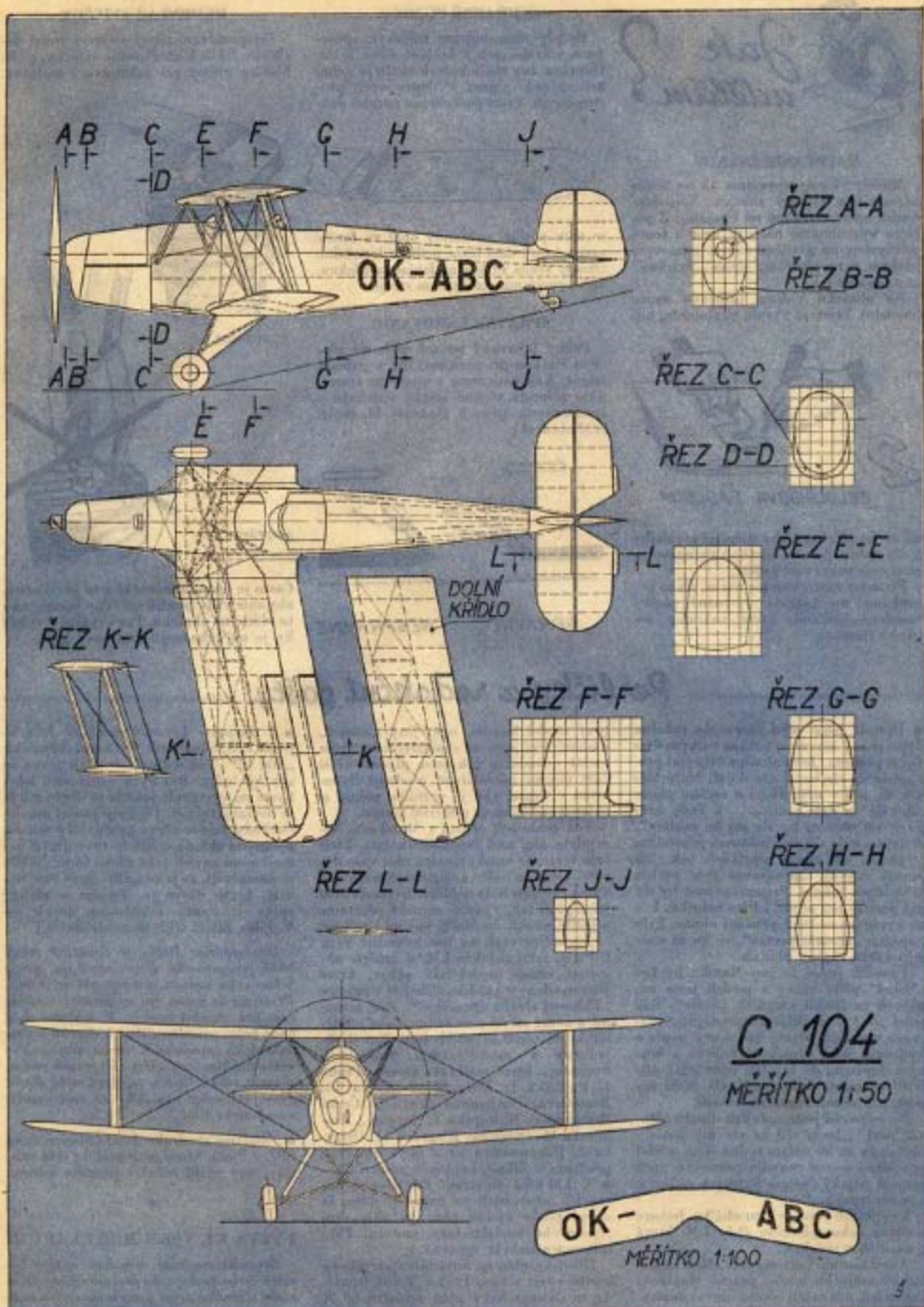
Motor je, jak jsme již řekli, invertní čtyřválec Walter „Minor“ 4-III o výkonu 105 ks, pohánějící dvoulistou dřevěnou vrtuli. Palivová nádrž je uložena v trupu mezi baldachýnovými vzpěrami. Karburátor a erál palivová instalace je přirozeně provedena tak, že umožňuje let ve všech polohách, to je úplnou akrobacií.

Barvený provedení letounů „C-104“ není ovšem jednotné. Lísti se podle serie výroby i podle určení jednotlivých letounů. Proto modeláři, kteří si postaví upoutanou nebo volně létající maketu „C-104“, mohou si ji nabarvit podle svého vkusu, nebo podle toho letadla, které právě nedávno viděli, jak vleče větroň nebo provádí akrobacií. Původní barva prototypu byla hliníková s černými imatrikulacími znaky.

Ještě technická data „C-104“: Rozpětí 7,4 m, délka 6,75 m, výška 2,25 m, nosná plocha 13,5 m², prázdná váha 390 kg, užitečné zatížení 290 kg, váha v letu 680 kg, plošné zatížení 50,5 kg/m², max. rychlost 185 km/h, cestovní 170 km/h, přistávací 82 km/h, stoupavost 23 minut na 3000 metrů, dostup 4300 m, dolet 650 km. Spotřeba paliva 24,5 litrů na hodinu letu, zásoba paliva 89 l. Václav Němeček.



Pohled na palubní
desku



Modeláři! Tento plán otiskujeme na vaše přání. — Máme zájem o dokonalý, modelářsky zpracovaný plán makety „C-104“ (vyzkoušené) na motor 2,5 ccm, který otiskneme.



Jak udělám?

MAĎOVANIE ZNAKOV

Modely vkusne upravíme ak na krídla namafujeme typovú značku. Najjednoduchší spôsob vidíme na obrázku. Z papiera vystriháme udelitý vzor a tento prichytíme na patričné miesto gumovým páskom a revolverom, alebo „fixáirkou“ nastriekame lak.

Na obrázku vidíme prípravu vzoru (modelu), ktorý sa vyrobí z celulódu, hli-



CELULOIDOVÁ ŠABLONA

nikového plechu, alebo silnejšej preglejky a dla tohto potom štítkom vyzrávame znaky na pokrývaci papír.

Písmená nastrekujeme naraz, alebo ponecháme na šablónu výtužné plošky označené šípikami, ktoré nakoniec zatrieme štítkom.

OCHRANNÉ PÚZRO

Modely dopravujeme trojakým spôsobom, v krabiciach, v šablónach a bez obalu. Doprava bez akéhokoľvek obalu je veľmi nebezpečná, najmä v dopravných prostriedkoch. Proti poškodeniu potahu do-



re náma poslázi ochranný obal vo forme vreca, ktorý dost tesne prilieha k potahu. Okraje vreca sú lepené lepiacou páskou, alebo prelivané na sljacom stroji.

SPRÁVNE LAKOVANIE

Pečný lakovaný povrch získame plochou štítkou pri natieraní iba v jednom smere. Keď natierame v opačnom smere, silne sohnuté vlákna štítky striekajú a nedostaneme povrch žiadanej hladkosti (viď obrázok).



SPRÁVNE

NESPRÁVNE

DEMONTÁŽ SVIEČKY

Pri používaní silnej olejovej zmesi dochádza ľahko k znečisteniu sviečky, alebo hlavice najmä pri zabíjavaní motorov.



↑ spracene



Často je nutná demontáž a tu je dôležité, aby sme vždy použili správny nástroj ako to vidíte na obrázku. Pre vytácanie sviečky je najvýhodnejší trúbkový kľúč.

Perličky z redakční pašty

• Dostali sme pľed časom do redakcie dopis psaný červenou tuškou veľkým detským písmom. Jeho obsah s čítnymi prapopisnými chybami nás dojal. Malý Maxík W. nás v ňom žiadal o zaslaní plánu „Sokola“ a ďalej psal: „... a Tady není papír na obalení by ste mi ho poslať“. V dopise bola vložená potvorná prírodná, vyplnená ve všech rubrikách tak, jak Maxík dovedl: „prosimvas moe pošlete mě plánek Sokola. Prosimvas moe by ste mě poslať ten papír“. Pľes rubriku, kde se vyplňuje zaslaný peněžní obnos, bylo napísané „nemam peníze“. — Tu už naše sekretárka málem plakala.

Usoudili jsme, že pro Maxíka by byl „Sokol“ príliš ťažký a poslali jsme mu plánek na školní kluzáček „Šídlo“. Pak jsme ještě v modelářské prodejné Svazarmu vyprosilí nějaký potašový papír a vypravili jsme Maxíkovi balíček s heským dopisem, do kterého jsme ještě přiložili známku, aby nám Maxík mohl naplat, jak se mu kluzáček povedl.

Na odpověď jsme nečekali dlouho. Maxík psal: „Jsem rád že ste mi poslať plánek ja už ho dělam teďka jsem udelal ero pěkně se mě povedlo prosimvas zšli nemate nějaký časopis byl bych rád moe s posdravem...“

I vypravili jsme velkou obálku, bohatě naditou nekompletními čísly LM, která jsme měli v redakci.

A teď nastalo naše utrpení. Máli modeláři ze stejného místa, patrně Maxíkovi kamarádi, nás začali bombardovat dopisy. Všechny byly skoro stejné, až na přání, která v nich projevovali. Jeden si přál plány, jiný nejrozměšit modelářský materiál, jiný časopisy (i zahraniční), jiný ho-

tový model letadla, opět jiný motorek. Žádané věci jsme už samozřejmě zdarma zaslat nemohli a tak jsme předali větší část dopisů modelářské prodejné Svazarmu v Praze, aby je vyřídila, pokud si chlapeč budou chtít materiál koupit.

Tak tohle byl případ s Maxíkem. Nemyslete ale, milí modeláři-školáci, křteť toto čtete, že snad nemáme rádi vaše dopisy. Všechnu poštu a připomínkami, co se vám časopise líbí a nelíbí, co byste si v něm ještě přáli mít, vždy se zájmem přečteme a podle našich možností se jimi i řídíme.

Nechťte však na nás nemožné věci. Od nás, jako redakce LM, si můžete objednat různé modelářské plány, které jsou uvedeny v každém čísle LM v rubrice „Plánová služba čtenářům“. Jiné nemáme a nemá smysl o ně žádat. Také modelářský materiál neprodáváme. Ten si objednejte v modelářských prodejných Svazarmu, které mají tyto adresy: Praha 1, Pařížská 1; Brno, Gottwaldova 16; Bratislava, Hurbanovo nám. 16; České Budějovice, Biskupská 2; Liberec, Moskevská 16; Olomouc, Riegrova 11; Ostrava I, Dimitrova 30 a nově otevřená prodejna v Žilíně, Leninovo nám. 7.

• V LM 8/54 na straně 186 jsme v této rubrice odpověděli na dotaz čtenáře, že nebyl nikde vydán plán na zhotovení tryskového modelářského motoru. Tato informace nebyla správná.

Dílenský plán na modelářský tryskový motor vyšel v roce 1953 v Mladé frontě. Je to dvouarchový plán formátu 60 x 80 cm, který prodává jednak vydavatelství Mladá fronta, jednak prodejna Mladé techniky, Praha II, Jindřišská ul. Jeden výtisk plánu stojí 4,00 Kčs.

• V časopise Letecký modelář č. 6/54 jsem četl návod na sestavení kluzáčku „Mig 15“. Tento kluzáček je zhotoven ze zbytků balsy. Byl bych velice rád, kdybyste mi vysvětlili, jaké je to dřevo a kde se dostane koupit. Už jsem prošel mnoha obchody, kde se dřeva prodávají a mnoha ušlechtlých sklady a nikde toto dřevo nemají a ani nevědí jaké dřevo to je. Někde se domnívají, že je to igelit, jinde zase nevědí, že to dřevo je. Prosim o sdělení zpráv o tomto neznámém dřevě. — V. Filip, žák 6. třídy žitě střední v T.

Odpovídáme: Balsa je dovedené vládli lehké jihoamerické dřevo, které má specifickou vůni, nebo menší než korek. Přiděluje se zatím jen vykoňaným modelářům pro závodní modely. V delší době bude balsa pravděpodobně k dostání v modelářských prodejných Svazarmu. — Vyštelovací kluzáček „Mig 15“ je však možno zhotovt tak z lipové, topolové, nebo olivové dýhy. Odpádky této dýhy se dají opatřit v truhlářské dílně.

• Žádáme soudruha Josefa Slance, žáka SPZ v Plzni, který nám psal do této rubriky, aby sdělil redakci přesnou adresu.

★

VÝZVA KE VŠEM MODELÁŘŮM!

Bratři soudruzi nemohou opatřit žádaný česko-ruský nebo česko-anglický technický slovník a proví proto tuto cestou naše modeláře a pomoc. Kdo by takový slovník mohl poskytnout, necht napíse na adresu: Milan Holava, model, instruktor K.A. Brno, Tr. kop. Jarovce 35!

ÚPLNÉ VÝSLEDKY MEZINÁRODNÍ MODELÁŘSKÉ SOUTĚŽE V SSSR

Bezmotorové modely

Umístění	Stát a jméno reprezentanta	Jednotlivé starty ve vteřinách					Celkový vůzka = bodů	Start. číslo
		1	2	3	4	5		
1	ČSR Špolák	2'34"	2'34"	3'00"	2'51"	3'00"	839	6
2	Maďarsko Radoczi	3'00"	3'00"	3'00"	0'58"	2'37"	755	1
3	NDR Leimert	2'05"	2'59"	2'11"	3'00"	2'03"	738	4
4	Ukrajina Botvinov	1'35"	3'00"	3'00"	3'00"	0'37"	672	3

Umístění	Stát a jméno reprezentanta	Jednotlivé starty ve vteřinách					Celkový vůzka = bodů	Start. číslo
		1	2	3	4	5		
5	SSSR Topadze	3'00"	2'07"	2'08"	2'17"	0'54"	626	2
6	Rumunsko Benedek	2'26"	2'15"	1'41"	1'47"	0'53"	536	8
7	Polsko Bary	1'33"	1'02"	1'26"	1'29"	3'00"	512	7
8	Bulharsko Džondžorov	1'48"	1'13"	0'40"	2'21"	2'01"	491	6

Modely s gumovým pohonem

Umístění	Stát a jméno reprezentanta	Jednotlivé starty ve vteřinách					Celkový vůzka = bodů	Start. číslo
		1	2	3	4	5		
1	Polsko Niemoj	2'33"	3'00"	3'00"	3'00"	3'00"	873	6
2	SSSR Matvejev	3'00"	3'00"	3'00"	2'09"	3'00"	849	1
3	Ukrajina Naumov	3'00"	3'00"	2'29"	3'00"	2'38"	847	3
4	Maďarsko Kriszsa	3'00"	3'00"	2'07"	3'00"	1'51"	778	4
5	NDR Nüther	2'14"	2'20"	3'00"	3'00"	2'00"	754	2
6	ČSR Čížek	2'10"	3'00"	2'20"	3'00"	1'59"	749	5
7	Rumunsko Budoj	2'22"	2'22"	3'00"	1'43"	1'15"	642	8
8	Bulharsko Kircjev	1'12"	1'19"	0'30"	1'09"	1'18"	328	7

Motorové volné modely

Umístění	Stát a jméno reprezentanta	Jednotlivé starty ve vteřinách					Celkový vůzka = bodů	Start. číslo
		1	2	3	4	5		
1	ČSR Hájek	3'00"	3'00"	3'00"	2'45"	3'00"	885	5
2	Ukrajina Jermakov	3'00"	3'00"	3'00"	3'00"	2'25"	865	3
3	SSSR Kučerov	3'00"	3'00"	3'00"	3'00"	1'32"	812	4
4	Rumunsko Puriče	2'34"	1'04"	2'43"	2'59"	2'13"	713	6
5	Maďarsko Kun	—	1'58"	2'23"	1'25"	2'51"	517	7
6	NDR Göke	1'41"	1'39"	1'39"	1'05"	2'27"	511	8
7	Bulharsko Direv	2'54"	1'58"	1'12"	1'25"	0'29"	478	1
8	Polsko Falenski	1'24"	1'15"	—	1'39"	1'35"	353	2

Rychlostní U-modely do 5 cm/s

Umístění	Stát a jméno reprezentanta	Jednotlivé starty v km/hod.			Hodnocená rychlost	Start. číslo
		1	2	3		
1	ČSR Zatočil	176	191	200	200	3
2	Maďarsko Egerváry	—	187	197	197	4
3	SSSR Gajevski	187	189	195	195	2
4	Ukrajina Demjaněnko	168	185	—	185	7
5	Polsko Bretschneider	—	126	—	126	1
6	Bulharsko Raikov	115	—	—	115	8
7	Rumunsko Ariton	—	110	100	110	6
8	NDR Durand	—	—	—	—	5

Rychlostní U-modely s reaktivním motorem

Umístění	Stát a jméno reprezentanta	Jednotlivé starty v km/hod.			Hodnocená rychlost	Start. číslo
		1	2	3		
1	ČSR Sladký	225	232	219	232	7
2	SSSR Ivanikov	225	230	—	230	3
3	Maďarsko Horváth	211	211	222	222	8
4	Rumunsko Moldovjann	—	—	209	209	4
5	Ukrajina Lipinski	—	—	187	187	1
6	NDR Doberkai	177	178	—	178	2
7	Polsko Zaval	173	—	—	173	6
8	Bulharsko Tiněv	153	—	153	153	5

Výsledné umístění jednotlivých družstev

- | | | | |
|-------------------|------------------|--------------|------------------|
| 1. Československo | — 10 trest. bodů | 5. Polsko | — 18 trest. bodů |
| 2. SSSR | — 15 trest. bodů | 6. Rumunsko | — 28 trest. bodů |
| 3. Maďarsko | — 16 trest. bodů | 7. NDR | — 29 trest. bodů |
| 4. USSR | — 18 trest. bodů | 8. Bulharsko | — 37 trest. bodů |