

Letecký **modelář**



MĚSÍČNÍK SVAZARMU PRO LETECKÉ, AUTOMOBÍLOVÉ A LODNÍ MODELÁŘE

Vám modelářům není třeba zdůrazňovat význam modelářského sportu a vývoiku v naší společnosti, odůvodňovat, proč je mu věnována péče a pozornost. Ano, modelářství vychovává budoucí letce, lodníky, motoristy. Víte však, že ze všech modelářů nemožno být specialisty různých odborností. Mnozí zůstanete věrni své nyníjší zálibě celý život, aniž budete chtít „přesedlat“, některé za čas zaujme něco jiného. V každém případě však bude pro vás přínosem všechno, čemu jste se v modelářství naučili. Obratnost rukou, umění vyznat se v plánu a umět z něho postavit model, znalost materiálů, přesnost, trpělivost a pevná vůle, to jsou vlastnosti a návyky, které vám dává modelářství pro další práci.

A proto jste vy, modeláři, důležitou složkou Svazarmu, jež pomáhá vychovávat občanů tak, aby byli platnými členy naší společnosti, schopnými pracovníky ve svých záležitostech i dobrými obránci vlasti v čas potřeby.

Snad neukodíš, když si řekneme i něco málo o historii, o tom, jak Svazarm vznikl a jaké je jeho poslání. Vratme se až do období II. světové války. Zkušenosti z těchto hrdinských i krutých let, zvláště ze Sovětského svazu ukázaly, že moderní válka je nemyslitelná bez spolupráce zázemí. Mívaly již doby, kdy se boj odehrával jen na frontách. Je třeba, aby i tzv. civilní obyvatelstvo bylo obeznámeno s úkoly, které by je při ohrožení vlasti čekaly. Kromě civilní obrany a vyložené bezanných prvků sem patří i seznámení lidí s moderní technikou, vedení občanů a zvláště mládeže k dobrovolné službě, k lásce k vlasti, k spoluodpovědnosti.

A v těchto intencích byl také v listopadu 1951 na základě zákona o branné výchově vytvořen Svaz pro spolupráci s armádou. V té době byl budován na základě kolektivního členství lidové milice,



ČSM, ČOS, Svazu lidového letectví, Autoklubu RČS, Čs. svazu hasičstva, Čs. Červeného kříže, Čs. amatérů vysílání, Ústředního svazu chovatelů poštovních holubů a Kynologické jednoty. Koncem roku 1952 bylo již možno číst zásadní reorganizaci, která přiblížila Svazarm vzoru sovětské organizace DOSAAF a postavila jej na základ,

jaký má s malými obměnami dodnes.

I. celostátní sjezd Svazarmu, který se konal o tři roky později, mohl již schválit nový organizační řád a vyzrát na základě úspěchů a zkušeností linií pro další rozvoj branné výchovy v naší organizaci.

Dalším mezníkem v životě Svazarmu byl pak II. celostátní sjezd, který se konal loni začátkem léta. Jeho usnesení se orientuje především na rozvoj technických druhů výcviku, zcela v souladu s rozvojem našeho národního hospodářství i s neustále rostoucí moderní technikou v armádě. Hlavní důraz klade II. sjezd na radiotechniku a elektroniku, na motorismus, letectví a v neposlední řadě na modelářství všeho druhu.

Úkoly, které tím na sebe naše organizace vzala, jsou nemalé a vyžadují, aby každý člen plnil z nich svůj díl.

Pro vás to znamená zaměřit se především na mládež ve školách, předvést jí ukázky ze své činnosti, umět ji nadchnout, získat a pak pomáhat při prvních „modelářských kráčcích“. Vaší povinností jako sportovců je naučit se mistrně ovládat svůj obor, dosahovat sportovních úspěchů, učit se žít v soudružském kolektivu bez nesportovního zášti a nezdravé rivality a vzájemně si pomáhat. Největším přínosem k 10. výročí trvání naší organizace bude, splníte-li úkol, jenž se dá vyjádřit heslem „S modelářstvem do každé pionýrské skupiny!“

(1a)



vyrábí modeláře

Už se stalo takřka samozřejmostí, že ředitel n. p. Tesla Králupy soudruh Kohout po rzhonění služebních povinností v Praze „vzrazel“

v redakci. Poptá se po nových plánech, prohlídku sloupce či stránky budoucího čísla a zanevřel, že v pražské prodejně nemají, co modeláři z jeho závodu potřebují. Hovor se zkrátka točil kolem leteckomodelářského klubu v králické Tesle, kolem „jeho chlapců“. Jména si nepamätujeme, ani jsme je v proudu řeky nestačili zachytit, ale to není důležité. Po každé dobaté s ředitelem s. Kohoutem se utváříme o tom, že mezi ním – sám je modelář – a ostatními členy klubu není rozdílu, a že si členové klubu v mladých záležitostech dohodí vychovávat dobré sportovce. Zbytečně shromážděná soudruh Kohout dobaty „to víte, my tam hdeji v Králikách...“

Letos slaví leteckomodelářský klub při n. p. Tesla své první výročí.

Šestadvacet výhonostních tříd (z toho čtyři I.) jsou nesporným dokladem, že za rok udělali dost. Dnes už jsou na tom tak dobře, že mohou porcovat členy klubu instruktorskou prací. A díky klubu se letecké modelářství jako součást polytechnické výchovy dobře ujalo i v Dětském domově v Králikách, kde se o začátečníky stará člen LMK soudruh Čeněk. Další vykoná modeláři jsou připravováni všem k leteckému modelářství učeb. kteří se v naší zemi na tři roky do učebního střediska v závodu. Starosti i instruktory, jež jsou na mnohých závodech při neřešitelném problému, v králické Tesle odpadají. Stejně jako starosti s dílnou – ta je připravena už od července přijmout nových 35 svazáků. Starší modeláři jin – podle slov ředitele s. Kohouta – mohou být vzorem nejen ve sportu, ale i v osobním životě, ve svém vztahu k práci v mateřské závodu. Přestože závod např. dotuje rozpočty více zájmových kroužků (střelce, motoristy, fotomatematiky) a dotace modelářům jsou nejvyšší, dosahovali dodnes modeláři největších úspěchů.

Nepochybujeme, že „... tam hdeji v Králikách...“ si svůj dobrý standard udrží i v budoucnu.

(1b)

Začíná to v pěkně vybavené dílně...

... a pokračuje předletovou přípravou „v terénu“

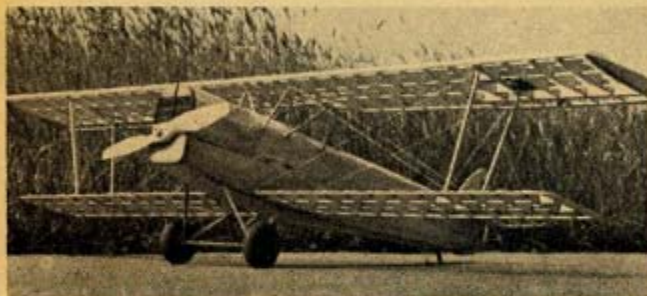




▲ Globální model Mustang F1 zhotovil s. Trnka z LMK Dronov. Data: rozpětí 980 mm, váha 1400 g, rychlost 70 km/h s motorem 5 ccm.

Co dovedou NAŠI MODELÁŘI

Některé modeláři si možná řeknou, že by na této stránce nemusely převažovat makety. My s takovým názorem souhlasíme a také snímky jiných modelů rádi zařadíme – jestliže nám je ovšem nabídnou. Žádáme černé, lesklé, alespoň 9×12 – lépe 13×18 cm, technická data a adresu! Redakce



V. Parýzek z Vodňan si vybral jako předlohu pro svou novou maketu historické letadlo Aero A-11 z r. 1925. Model v měřítku 1:10 má rozpětí 1278 mm, celkovou nosnou plochu 36 dm² a váží 1100 g se zamontovaným motorem MVVS 5,6. Podvozek a ostruha jsou odpruženy gumou podle předlohy, funkční křídélka jsou spřažena s výškovkou a fungují jako vztlakové kládky.



Model vrtulníku, který zhotovil J. Severa z LMK Kolin podle LM 10/59, je stabilní a dobře létá. Data: celkové rozpětí 2160, rozpětí listu rotoru 1180 mm, plocha listu rotoru 21 dm², letová váha 810 g, motor MVVS 2,5 TR.

Tento jednoplošný R/C model s aparaturou Beta je prací M. Urbana z Prahy 6 (Petriny 1844). Data: rozpětí 1830 mm, nosná plocha 62,25 dm², váha 3120 g, motor Vltavan 5, profily vlastní, výškovka nosná, jen tuzebný materiál.



Budou z nich možná KOSMONAUTI

Byly doby, kdy si pionýři hráli na Čapajeva, Čeljuskina, dnes si hrají na kosmonauty. A nejen hrají...

Model rakety prvního přeborníka moskevské oblasti Saši Kasjana dosáhl výšky 300 m a s otevřeným padákem se vrátil na zem. Na počest prvního meziplanetárního letu vypustili krasnodarští modeláři model rakety; když se



z vesmíru vrátili Bělka a Strelka – modeláři zkonstruovali a odstartovali s dalším modelem rakety.

Tak poznávají sovětská mladá lidé zábavnou formou význam vědy i techniky a učí se milovat práci. – Ve školních kroužcích DOSAAF, v domech a palácích pionýrů a ve stanicích mladých techniků se raketomodelářské kroužky rychle rozšířily. V gázdské střední škole J. Gagarina je utvořena dvouletá škola „Mladých kosmonautů“. Čestným předsedou byl zvolen první kosmonaut Jurij Gagarin – vzor všech sovětských modelářů. Prvním cílem mladých posluchačů je vyniknout v učení, v práci i ve sportu. Po absolování školy, jejímž vedoucím je učitel Jurije Gagarina L. M. Běspalov, získají pionýři doporučení pro přijetí na letecké učiliště.

Raketomodelářských kroužků pracuje již v moskevské oblasti mnoho a organizace DOSAAF si vzaly za úkol získat další pionýry. Tak, aby se tento nejnovější technický sport stal v Sovětském svazu co nejrozšířenějším.

Podle Krylja Rodiny

NA TITULNÍM SNÍMKU

jsou členové leteckomodelářského klubu v Praze 8 při létání s polomaketou čs. sportovního letadla Meta-Sokol, jejíž plánec a stavební návod otiskujeme uprostřed tohoto čísla.



Shončila největší leteckomodelářská událost tohoto roku, jež byla vyvrcholením bohatého sportovního kalendáře. Shončily nekonečné hodiny příprav, tréninku a výsledování, je rozhodnuto o nejlepší. Vrátili se i naši reprezentanti a zbývá podílet se o dojmy a předat zkušenosti všem, kdož nemohli být mistrovství (MS) přítomni.

Jako obvykle, podává každý náš článek přehled o organizaci, průběhu a výsledcích MS, zatímco odborníci v jednotlivých kategoriích připravují pro pozdější zveřejnění nové poznatky a techniky.

KYJEV ★ SSSR

1. - 7. ZÁŘÍ 1962

Pro LM mistr sportu R. ČERNÝ

MISTROVSTVÍ SVĚTA LETECKÝCH MODELÁŘŮ

Organizaci mistrovství

svěřila letos mezinárodní letecká federace ústřednímu aeroklubu SSSR. Rozhodnutí FAI bylo vesměs přijato a nadšením, zejména však modeláři západních států, jímž se tak dostalo poprvé příležitosti přesvědčit se na vlastní oči o bohatém životě sovětských lidí a o jejich velkém budovatelském úsilí pro vítězství komunismu.

Pořadatel zvolil jako místo konání hlavní město Ukrajinské SSR Kyjev. Na válkou zrušeném místě našli zahraniční hosté jedno z nejkrásnějších měst Sovětského svazu, nově vybudované s impozantními budovami a širokými ulicemi, s moderním metrem, plně zelené a ruchu. Všichni účastníci MS byli ubytováni v novém 17patrovém hotelu „Moskva“, nejmodernějším v Kyjevě. Zde se také odbyvaly veškeré organizační porady, stravování, závěrečný ceremoniál aj.

Soutěžilo se na „kordodromu“ (rusky název pro startovací dráhu U-modelů), nově vybudovaném na ostrově v řece Dněpru, blízko krásných pískových pláží. Dvě kruhové dráhy, stanová depa pro každý stát, tribuna a budka pro rozhodčí – to nám zůstalo v paměti jakožto typické vjemy z místa čtyřdenních vrcholných bojů. Nevýhodou příjemného a krásného prostředí byl právě pláťový písek, který ohrožoval motory a pak strojem, jež zvyšovaly za čerstvého větru turbulenci.

Asfaltové dráhy byly velmi kvalitní. Pro závod týmů byly instalovány speciální počítače kol, viditelné jak divákům tak soutěžícím. Na počítači vzhledu velkých hodin byla tři světla. Při prvním porušení pravidel se rozsvítilo zelené, při druhém žluté a rozsvícení červeného světla znamenalo již diskvalifikaci týmu. Ochranné síťe kolem obou kruhů byly trvalé.

Cesta, trénink, seznámení

Po několika uvažovaných dopravních variantách odjela čs. výprava autobusem typu RTO. Vedoucím byl náčelník modelářského odboru UV Svazarmu plukovník A. Anton, trenérem družstva zasl. mistr sportu Z. Husička, který také vedl domácí přípravu. Mimo 12členné družstvo, o kterém bude řeč, je i výpravou na pozvání pořadatelů pisatel reportáže (jako člen mezinárodní jury FAI) a Z. Liska (jako bodovač akrobatů). Spolu se vrátilo ještě 5 sovětských lodních modelářů z mistrovství v Kolíně.

Prahu jsme opustili 28. srpna, tradičně s téměř půldenním zpožděním. Přesto v Brně, kde nastupoval zbytek výpravy, jsme byli přivítáni slovy: „To už jste tady? Škoda, potřebovali jsme ještě tak dva-tři dny.“ Potom po celé čtyři dny hltil náš autobus stovky kilometrů, abychom v pátek 31. srpna uviděli Kyjev, vzdálený od Prahy „jen“ asi 1600 km.

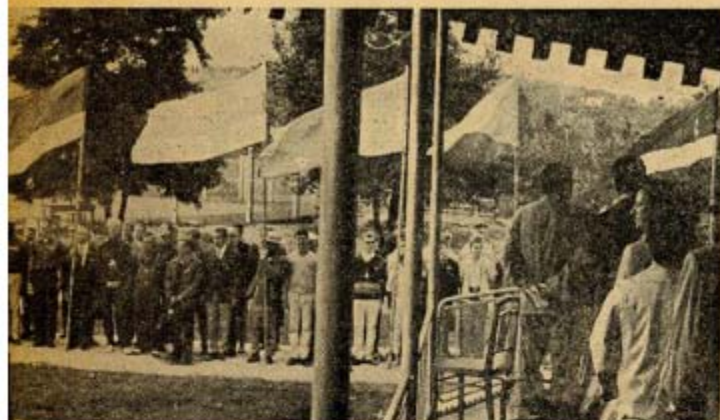
Sovětské přátelé nás přivítali opravdu jako svoje rodné – květiny, občerstvení a zapadáme do programu mistrovství. Ubytování a první cesta na „kordodrom“, kde již trénují Bulhaři a Američané. Ostatní se pomalu sjíždějí buď z Moskvy, kam si úmyslně zajeli, nebo přikládají speciálním letadlem TU-104, zvláště vypraveným z Vídně pro účastníky ze západních států.

Dva kruhy na 190 účastníků a jeden den tréninku jsou opravdu málo. Proto si v sobotu přivítáme a spolu se sovětskými soudruhy trénujeme asi od 7 do 9 h., kdy musíme uvolnit místo dalším, nastupujícím podle vypracovaného harmonogramu. Většina našich odjždí pak ještě trénovat na vzdálené letiště „Čajka“, kde je klid. Smutný Jožka Gábriš jede do dílny aeroklubu opravovat svůj hlavní akrobatický model, který narazil na zapomenutý akumulátor. Nalomený trup a rozdrčená vnější třetina křídla znamenají půldruhého dne práce pro Jožku i nešťastného Kondratenka, který se podílel na havárii. Teprve na večeri se dozvíme, že i Sladký rozbil v tréninku svůj první model. Podílelo se na tom jistě i proslápnuté křídlo plechového modelu (k tomu došlo těsně před odjezdem z Brna).

Večer ještě první pohovor vedoucích družstev, losování pořadí států – naši akrobaté jsou devátí a rychlostní závodníci až poslední – a jde se spát, abychom byli v kondici k zítřejšímu zahájení MS.

V neděli 2. září je slavnostním nástupem a krátkými projevy ukončen oficiální ceremoniál právě včas, aby ve 12 h. mohly začít první soutěžní lety. Z časových důvodů létají současně na jednom kruhu akrobatické modely a na druhém rychlostní. V obou kategoriích se bude léhat téměř tři dny a teprve 5. září budou bojovat





Panorama ze slavnostního zahájení MS, vlevo budka komisářů, vzadu kruh pro rychlostní modely

týmy. Pro lepší přehlednost popisujeme každou kategorii zvlášť, ačkoli ve skutečnosti se prolínaly.

RYCHLOSTNÍ ZÁVOD třídy 2,5 ccm

Jako jeden z prvních letí Američan Lauderdale s jednodratovým řízením

Tim končí druhý den rychlostního závodu a s výjimkou Sladkého též druhé starty. Vede stále Ricci s 214 km/h, když sám zálehl ve 2. kole „jen“ 213 km/h. Jsou zde ovšem další dva s 211 km/h – Pratti z Itálie a Tóth z Maďarska. Třetí Maďar Bathge a Američan

opravu a výsledkem je 197 km/h. Zdá se, že v druhém modelu Sladkého opravdu více není, přestože Pech pracoval ještě večer v hotelu i na ploše. Italové si najednou uvědomili, že Pech dostal opravu za svůj druhý start a náramně oživil. Protest však mohou podat pouze k mezinárodní komisi FAI, která zasedá na podzim v Paříži, protože mezinárodní jury jako vrcholný orgán MS opravu Pechovi povolila.

Během polední přestávky trénovali na rychlostním okruhu naši i Maďaři, kterým jde o vítězství v družstevní i v jednotlivých. Náš Burda se stále nemůže dostat přes 200 km/h, kdežto Krizsma letí cvičně 215 km/h.

Začíná poslední odpolední závod, stále vedou Italové o 2 km/h před Maďary, v jednotlivých Ital Ricci výkonem 214 km/h. Pech odlévá čisté 208 km/h, což je nejvyšší rychlost našeho družstva. O kilometr více letí Ital Pratti, Američan Lauderdale a 208 km/h zaznamenává i nejslabší Maďar Bathge. Angličanům se také příliš nedaří, ač létají dobře. Používají jen dvou drátů. Kdyby měli tytéž modely na monoline, létali by kolem 215 km/h. Standa bohužel letí pouze 180 km/h, takticky však nejde do pylonu a máme opravu. Totéž dělá i nejlepší sovětský závodník Natalenko s náhradním modelem, když první model se mu při rychlosti 215–220 km/h utrhl. Natalenko letí opravu pouze 204 km/h a již jde jako poslední závodník vůbec na opravu Burda. Dlouho čeká před vchodem na kruh – konečně start, ale motor se po rozjezdu zastavil. Znovu startuje, motor opět zhasl ihned po rozjezdu a Standaova nula ve třetím kole znamená pro nás definitivně čtvrté místo. Demontujeme model, abychom

(monoline), patříci podle předcházejících výkonů k favoritům, zrovna jako celé družstvo USA. S obtíží dává ruku do pylonu, model letí jistě přes 200 km/h, ale po 3 kolech se utrhl a končí v ochranné síti. O chvíli později startuje další favorit Ital Ricci s výsledkem 214 km/h. To si již uvědomujeme, že boj bude opravdu tuhý a že tentokrát vážněji nezasáhneme, neboť naši létali doma nejvíce 205 km/h. Z dalších favoritů zálehl Maďar Tóth 200 km/h a Turkin ze SSSR 204 km/h. Z našich jde první nováček družstva Burda. Motor má ještě trochu bohatou směs, ale je třeba dosáhnout nějakého základního výsledku, a proto jde Standa do pylonu – 196 km/h. Není to nejhorší, protože v této části 1. kola nikdo nebyl rychlejší. Toho dne již nikdo z našich neletěl, protože právě před nástupem Pecha je start uzavřen.

Druhý den Pech zahajuje rychlostí 197 km/h, motor ovšem nešel ještě naplno. Horší je, že Zbyňkův styl letu na monoline není právě nejčistší a velmi bedlivě nás pozorující Italové u Maďaři se hotoví k protestům. Sladký s druhým modelem odlévá jako základ 194 km/h. Jsme sice nižší než špičky, ale velmi vyrovnaní. V prvním kole letí přes 200 km/h ještě Krizsma (211), zatímco Natalenko, který v tréninku letěl kolem 220 km/h (!), dosahuje spolu s Maďarem Bathge pouze 200 km/h.

Druhé kolo začíná z našich opět Burda s 200 km/h, ovšem motor je schopen dát ještě více. Pech letí sice regulérně, avšak dozráající komisář i časoměřiči přestávají let měřit pro údajné porušení sport. řádu – špatné držení ruky v pylonu. Rychlost byla kolem 208 km/h. Protestujeme písemně u mezinárodní jury FAI a více než vrácené 3 ruble nás těší povolena oprava.

Schuette mají 205 km/h, zatímco Grandesso z Itálie zůstal s 204 km/h pozadu. Situace se komplikuje, těžko tipovat vítěze. Vypadá to však na Italy, kteří létají rychle, ač poměrně nespolehlivě.



Funkcionář ÚV DOSAAF s. Pachamov při zahajovacím projevu. Uprostřed předseda mezinárodní jury a tajemník mezinárodní letecké federace FAI mr. Hennecart

Poslední den rychlostního závodu letí Sladký ještě druhý start. Jde omylem po nedorozumění do pylonu, přestože jeho rychlost je viditelně menší než poprvé – 184 km/h – takže možnost druhého pokusu je ztracena.

Třetí kolo závodu je ve znamení zvýšené nervozity. Pech letí povolený nový pokus z druhého kola a dosahuje 205 km/h, stále ještě s nikoli plně vylaštěným motorem. Opět dohady o jeho způsobu ovládání monoline, tentokrát pouze „za plochem“ bez oficiálního protestu. Hned po Pechovi jde na poslední start Sladký. Motor se po rozjezdu zastavil, děláme

zjistili závodu. Ta je neobvykle prostá: Standa v rozčilení a snaze o výkon zapomenul natankovat...

Mezitím, co jsme byli zaujati přípravou Burdy, dosahuje maďarský reprezentant Krizsma ve třetím startu rychlosti 218 km/h, stává se zaslouženým mistrem světa a pomáhá svému družstvu na první místo.

VÝSLEDKY RYCHLOSTNÍHO ZÁVODU 2,5 ccm

1. Krizsma, Maďarsko	211	204	218
2. Ricci, Itálie	214	213	209
3. Tóth, Maďarsko	200	211	210
4. Prati, Itálie	0	211	209
5. Lauderdale, USA	0	194	209

6. Batho, Maďarsko	200	205	208
7. Pech, ČSSR	197	205	208
8. Grondal, Itálie	0	204	205
9. Schutte, USA	0	206	0
10. Natsenko, SSSR	200	0	204
11. Inf. Burja, ČSSR	196	200	0
12. Sladey, ČSSR	194	184	197

Celkem 41 závodníků

DRUŽSTVA: 1. Maďarsko 637; 2. Itálie 630; 3. USA 607; 4. ČSSR 605; 5. SSSR 604; 6.—7. NSR, V. Británie 564; 8. Bulharsko 537; 9. Polsko 496; 10. Rumunsko 493; 11. NDR 463; 12. Finsko 374; 13. Švédsko 369; 14. Rakousko 173 bodů.

SOUTĚŽ V AKROBACII

se konala na druhém kruhu souběžně s rychlostním závodem. Bylo těžko hledat favorita předem, konkurence byla vyrovnaná a navíc zde hráli roli též subjektivní názory rozhodčích. Počasí akrobatům nepříjelo, silný vítr byl navíc nárazový a chvílemi dokonce přelito.

Prvé kolo zahajuje Kondratenko ze SSSR a ještě za celkem dobrého počasí získává 895 bodů, tedy velmi slušné ohodnocení. Přes 800 b. dostává i Maďar Ördögh a již se chystá na Herber. Jde do kruhu a začíná přilet, spolu s větrem je to pěkně nadělené. Přesto Mirek odletěl celou sestavu a jsme zvedáni na ohodnocení. Za jeho výkon ve srovnání s ostatními, zejména s Angličanem Warburtonem a Američanem Williamsem, kteří dostávají kolem 850 b., je 806 b. velmi málo!

Jako druhý z našich letí Bartoš, který je současně posledním startujícím prvního dne. Za „jileného“ větru letí Honza výborně, i když je na modelu znát, jak zápasí s nárazy větru. Teprve druhý den se dozvíme ohodnocení Bartoše — 883 bodů. Jsme spokojeni a čekáme, jak dopadne Jožka Gábris s oprávněným modelem. Hezky vyrovnaný let stále za silného větru nám přináší 896 b.

Ve druhém kole letí Gábris první. Za stejné špatné podmínky ještě zlepšil výkon a byl ohodnocen 922 b. Je to sice čtvrté nejlepší ohodnocení, ale zdá se nám, že vzhledem k ocenění Sirotkina, Grondala a Egerváryho mohl Gábris dostat aspoň o 50 b. více. Herber v 2. kole odletěl podle našeho mínění asi o 100 bodů lépe než poprvé. Dostává však pouze 874 bodů a je z našich hodnocen nejpříšší. Čekáme s napětím na Bartošův start, který rozhodne o tom, zda postupujeme jako družstvo do finále, protože Gábris i Herber již mají více než potřebných 1600 bodů. Maďaři již vypadli, protože Ördöghovi chybí asi 14 bodů. Bartoš jako poslední soutěžící toho dne a za slušného počasí letí opět výborně a dostává 945 b. Tím jsme jedním z 5 družstev, jež postupují do finále úplná. Naši letali o pravdu vzorně vyrovnaně, i když nebyli právě zasypávaní přízní bodovců.

Poslední den nastupuje k sestavě AMA jako první z našich Gábris. Nevidím bobužel jeho let, protože právě řídíme v jury protest našeho družstva proti anulování startu Zb. Pecha, ale potlesk diváků říká „výborně!“ Bodovači však jsou opět jiného názoru a Jožkovi dávají 889 b., ačkoli zasluhovali hodné přes 900. U Herbera už poněkud unavuje se dívit, proč soudí dali za jeho sestavu AMA pouze 850 b. Naše zatím 3. místo může ještě zlepšit náš nejlepší Bartoš.

Leti jeden z favoritů, sovětský reprezentant Sirotkin. Splete se, dostává za 4 obraty nulu, přesto však získaných 862 b. odpovídá ohodnocení plné sestavy přes 1000 b. Letěl skutečně hezky, avšak rozdíl mezi našimi a jím nebyl tak velký. Také třetí reprezentant SSSR Simonov letí pěkně a dostává 951 b. Překvapením celé sou-

těže je bezesporu nejmladší účastník, 16letý Kari z Finska, který dostává za sestavu AMA 905 b.!



Mistr světa v rychlostních modelech Krizma Gyula je u nás dobře známý



Nejlepší překvapil v akrobacii 16letý finský reprezentant J. Kari



Mistr světa v akrobacii Grondal obhájil titul již podruhé za sebou

VÝSLEDKY AKROBATICKE SOUTĚŽE

1. Grondal, Belgie	930	983	944	1827
2. Kari, Finsko	846	925	965	1836
3. Kondratenko, SSSR	895	887	992	1874
4. Bartoš, ČSSR	883	945	930	1858
5. Sirotkin, SSSR	949	1009	862	1871
6. Dr. Egerváry, Maďarsko	925	947	911	1883
7. Simonov, SSSR	869	899	951	1850
8. Sillavay, USA	892	945	904	1849
9. Seager, NSR	853	922	925	1847
10. Gábris, ČSSR	896	922	889	1811
11. Herber, ČSSR	806	874	850	1730

Celkem 42 soutěžících

DRUŽSTVA: 1. SSSR 3696; 2. ČSSR 3410; 3. USA 3401; 4. V. Británie 3346; 5. NSR 3340; 6. Maďarsko 3451; 7. Finsko 3444; 8. Belgie 3340; 9. Švédsko 3060; 10. Rakousko 2279; 11. NDR 2341; 12. Rumunsko 1812; 13. Polsko 1442; 14. Bulharsko 903 bodů.

Konečně startuje náš Bartoš a hezky sestava je odměněna 930 b. Výkon ho posunul dočasně až na 2. místo v jednotlivcích a pomohl i družstvu. Počítáme asi tak se 3. místem, ale poslední Angličan nezlétal dobře, a tak jsme dosáhli 2. místa, když jsme o 9 bodů před favorizovanými Američany. Prvenství si udrželo družstvo SSSR, jehož všichni členové létali velmi vyrovnaně.

ZÁVOD TÝMŮ

byl na programu až poslední den a přinesl nečekaný vzruch. Je až kupodivu, jak špatně létala zejména v 1. kole většina závodníků a kolik protestů a zmatků se vynořilo. Mezinárodní jury řekla asi 6 písemných protestů a musela dokonce po prvním kole závod přerušit a znovu všechny instruovat o létání podle sportovního kodu FAI.

Zmatky zahájila hned první trojice, včetně známého Belgičana Bernarda, který létal tak, že držel rukojed na zádech jednoho konkurenta (namísto na svých psou), s kterým trávil čas v srdečném objetí. Lety přilítli vysoko, špatně tankovali, tahání atd. byly předmětem častých dohod mezi vedoucími družstev a rozhodčími. Největším problémem byly opravné lety v případě, že se rozbije model nebo se nedokončí závod bez viny závodníka. Na poradě vedoucích družstev bylo sice předem stanoveno, že zásadně nebudou tyto opravy povolovány, ale k obecnému překvapení po ukončení 1. kola nastoupily asi 4 týmy k opravě. Po vlně protestů zasedala mezinárodní jury, která potvrdila dohodu vedoucích před závodem a všechny opravné lety anulovala. Po vyšetření sporných odzkaz byl v 2. kole již lepší pořádek.

Nyní k našim závodníkům. Dnes je už možno říci, že jsme počítali s dobrým umístěním zejména v družstevě, protože výkony na domácích soutěžích i v přípravném soustředění byly dobré úrovně. Rovněž intenzivní trénink na letišti „Čajka“ potvrdil naše předpoklady.

Hned první kolo MS nás však vyvádí z iluzí. První náš startující tým Dráček-Trnka létá vysoko a je napomínán. Jejich čas 5'15" není nejhorší, motor však nejde naplno a také mezipřistání dovede Milan vyjít rychleji. Dobře letí Klemm-Gürtler (5'15"), ovšem s touž výškou k motoru a mezipřistání. Zdá se, že vzduch vltí než při tréninku a vedro na kruhu našim vůbec nesvěděl. Poslední naši naději je tým Komárka-Votýpka. Votýpka však létá nečistě (při mezipřistání nedává ruku na zem). A tak nám význam protestovat, když je tým diskvalifikován za to, že Komárka chytil model s motorem v chodu (což je ovšem dovoleno), protože by byl ihned diskvalifikován za špatné létání. Navíc Komárka musel mluvit vrtuli a motor běžel mnoho kol špatně, takže dosažený čas by byl stejně slabý.

Nejlepší čas 4'40" mají v prvním kole Maďaři Purgai-Katona, létající většinu závodu sami. Pod 5 minut leti také známí Björk-Roslund a sovětský tým Gelman-Radchenko. Poslední tým je skutečně výborný a združuje v 2. kole svoji dobrou připravenost ještě lepším časem 4'41". Lepší jsou již jen Škurik-Sirotkin, kteří měli v prvním startu nulu. V 2. kole zalétávají na dva tanky 4'38", což je vůbec nejlepší čas MS. Maďarskému týmu Purgai-Katona stačí výborný čas z 1. kola k postupu do finále spolu s oběma sovětskými týmy. Těsně před finálovým kolem podávají však Finové protest proti modelu Škurického, který podle jejich názoru neodpovídá propozicím.



Na modelu vítězného týmu Skurskij-Sirotkin je vidět pod vrtuli přední sporn - vyvíjející karburátor

Z našich letů v druhém kole první Klemm-Gürtler, opět se jím však nedaří a čas 6'05" je horší prvého. Po nich létají Trnka-Dražek marně skvělou možností dostat se do finále. Bezvadná souhra, nádherné tankování asi jen za 4-5 vteřin, motor na plné otáčky, ovšem je třeba tankovat již po 31. kole. To znamená, že model nedoletí za tohoto stavu na 2 tankování. Proto Milan škrtí motor, aby šel dále, ovšem tím klesl výkon, motor nejdě naplní a stejně je třeba tankovat v 97. kole! Výsledný čas 5'09" napovídá, že i se trojnásobným tankováním, ovšem při plném výkonu motoru, bylo možno letět kolem 4'40". U našeho třetího týmu jde především o to, vůbec doletět, aby bylo naše družstvo hodnoceno. Let nevyplývá špatně, ovšem Votýpka škrtá vrtuli o zem, model se zpomalí, při tankování Komárka opět mění vrtuli a čas 6'24" je jedním z nejhorších, jichž tato dvojice letos dosáhla. Tím skončil pro nás závod týmů a s napětím očekáváme finále, jakož i vyřešení podaného protestu.



V popředí Sirotkinův akrobatický model „Moskva“, jenž zvítězil v doplňkové soutěži elegance

Ve finále bojují spolu urputně oba sovětské týmy, zatímco Maďaři odpaďují, aby později vůbec nedoletěli. Pouhých 4 vteřiny rozhodly o vítězi a mistru světa, jímž se stává tým Skurskij-Sirotkin. Ale pozor - kamery mnoha účastníků pečlivě zvětšují model Skurského, proti kterému je podán protest. Jak bude vyřešen?

Teprve pozdě v noci jury vyhlásuje, že protest uznán nebyl a že tedy mistrem světa je sovětský tým Skurskij-Sirotkin. Zamítnutí protestu znamená i vítězství sovětského družstva.

VÝSLEDKY TÝMOVÉHO ZÁVODU

1. Skurskij-Sirotkin, SSSR	0	4'36"	4'48"
2. Gelman-Radčenko, SSSR	4'37"	4'41"	4'32"
3. Purgst-Katona, Maďarsko	4'40"	0	0
4. Björk-Roskind, Švédsko	4'44"	4'37"	0
5. Uhl-De, NSR	5'22"	4'40"	0
6. Rösler-Malik, NSR	5'16"	4'31"	0
7. Sundell O.-Sundell G., Finsko	5'02"	4'55"	0
8. Davy-Long, V. Británie	5'06"	0	0
9. Lefz-Frigyes, Maďarsko	5'08"	6'00"	0
10. Grondal-Lacquer, Belgie	0	5'08"	0
11. Trnka-Dražek, CSSR	5'15"	5'00"	0
12. Gürtler-Klemm, CSSR	5'15"	6'05"	0
27. Votýpka-Komárka, CSSR	0	6'24"	0

Celkem 35 týmů

DRUŽSTVA: 1. SSSR 14'30", 2. NSR 14'35", 3.-4. Maďarsko 15'35", 5. V. Británie 16'15", 6. CSSR 16'48", 7. Polsko 18'18", 8. Bulharsko 23'05", 9. Rakousko* 223, 10. USA 207, 11. Finsko 206, 12. NDR 185, 13. Rumunsko 150, 14. Belgie 116, 15. Itálie 0 bodů.

* Výsledky v závěs jsou uvedeny u úplných družstev (3 týmy), u neúplných družstev jsou výsledky v závěs, totožných se součty dosažených rychlostí



Kyjevskij hotel Moskva, kde bydleli účastníci mistrovství světa

Oficiální program MS závodem týmů končí. Letá se ještě v kategoriích combat, maket, je pořádána soutěž elegance akrobatických modelů, závod trysových modelů a je uskutečněn i úspěšný pokus (288 km/h) sovětského reprezentanta Kuzněcova o překonání sovětského rekordu v rychlostních modelech třídy 10 cm. O tom všem však podrobněji v dalších číslech, jež spolu s technickými novinkami a zajímavostmi zpracují členové družstva do přístředních čísel LM.

Členové reprezentačního družstva CSSR se vrátili plni nových dojmů a předexcitací, že - až jme v letošním MS celkové neoficiálně hodnocení jako 3. nejlepší stát za SSSR a Maďarskem před všemi kapitalistickými státy - naše umístění na přístředním mistrovství bude ještě lepší, jak je to již v tradici našich „upoutaných“ modelářů.



Startuje akrobatický model Manfreda Pricheho

Z MISTROVSTVÍ NDR pro U-modely

(1) U příležitosti 10. výročí založení brané organizace Gesellschaft für Sport und Technik byl uspořádán ve městě Halle slavnostní týden. Úvodem k nejrazantnějším sportovním a kulturním podnikům bylo IX. mistrovství NDR v letu upoutaných modelů, létané na dvou startovacích dráhkách, upravených na stadionu sportovního klubu Dynamo.

Mistrovství zahájily dne 4. srpna rychlostní modely mezinárodní třídy 2,5 cm. Víťaz Polster zalétl svoji nejrychlejší rychlost již v 1. kole, takže závod nebyl překvapením. Závodníci využili celkem jen asi 25 % možných startů, když se předtím většinou dlouho a s malým úspěchem pokoušeli spustit motory. Podle jejich mínění bylo plněním toho nevhodné jednotné palivo dodané pořadatelem. Výsledky: 1. M. Polster 161,43; 2. L. Meinhardt 129,49; 3. W. Götz 101,40 km/h.

Akrobatické, bojující o mistrovský titul současně na druhém kruhu, neměly sice potíže s motory, avšak poměrně silný vtr byl pro mnohé tvrdým oříškem. Od prvého kola se ujal vedení rutinněovaný M. Fricke, který těž nakonec zvítězil s 1232 body před I. Mattheim (1198) a W. Goulbierem (1173 b.).

Týmový závod ukázal pokrok oproti předcházejícímu mistrovství, neboť celkem 4 týmy dosáhly času pod 7 minut. Pořadí: 1. Peukert-Rein 5'58"; 2. Willberg-Zube 6'30"; 3. Wilke-Wolf 6'44".

V modelářském souboji si vybojoval titul L. Jentsch s 630 body před náhraběným F. Wertherem (595) a R. Christofem (420 b.).

Pro LM F. Strzy, Balleutert



Vítězný týmový model



M. Polster spouští svůj vlastnoručně vyrobený motor se žhavicí svíčkou

o \varnothing asi 0,2 mm. Konce drátu v délce asi 8 mm zbavíme izolace (smirkovým plátnem), smotáme a spájíme. Naneseme pouze nejmenší množství cinu – nesmějí vzniknout kulčky nebo ostré hroty. Spoj pak izolujeme jednoduchým přehnutím průsvitnou lepenkou (neomotávat!). Zesílený vývod provlékneme otvorem v čele kostry tak, aby na tělisku tvořil asi 1 závit. Délku vyčnívajícího konce upravíme podle potřeby při zapojování a při vinutí jej ponecháme raději delší (asi 5 cm).



Obr. 7

Vineme tak, že drát uchopíme přes kousek plsti mezi ukazovák a palec, jímž jej vedeme. Plst doporučuji proto, jelikož drát lépe prokluzuje než mezi holými prsty a netrhá se tolik. Klikou vrtáčky otáčíme pokud možno plynule, aby se drát netřhal. Počítání závitů

si ulehčíme tím, že každých 100 závitů si poznamenejeme. Po navinutí primáru (vinutí I, viz schéma přijímače „REX-2“ v LM 9/62, str. 198) opět drát zesílíme a izolujeme lepenkou. Teď celé hotové vinutí přelepíme. Vinutí II uděláme stejně. Neplytváme místem, protože bychom do kostry nenavinuli udaný počet závitů – to platí zejména pro Tr_1 , kde můžeme primár (vinutí I) ošidit nejvíce o 1000 závitů. Počet závitů, hlavně pak jejich poměr se snažíme dodržet.

Hotovou cívku chráníme před poškozením tak, že ji ovíneme papírem, plátnem nebo isolepou. Vývody I a II si na cívce označíme, aby nedošlo k záměně. Ukázka cívky před naplněním plechy je na obr. 7.

Plechý skládáme střídavě (ušíř na širší). Po naplnění cívky opatrně sklepeme plechy kláděm, aby styčné plechy na sebe doléhaly (viz řez h na obr. 1c).

Tím je trafo hotové. Zkusíme ohmmetrem, zda jednotlivá vinutí nejsou přerušena nebo nejsou-li navzájem zkratována (zkusíme též před plněním plechy). Uvádím indukčnosti, které jsem naměřil RLC mostkem Tesla:

Trafo Tr_1 (poměr záv. 6,5:1) Trafo Tr_2 (poměr záv. 2,5:1)

I 5 200 závitů – 8,2 H (Henry) I 4 000 závitů – 1,4 H

II 805 závitů – 0,4 H II 1 600 závitů – 0,8 H

Dokonalé vybavovače pro radiové ovládání

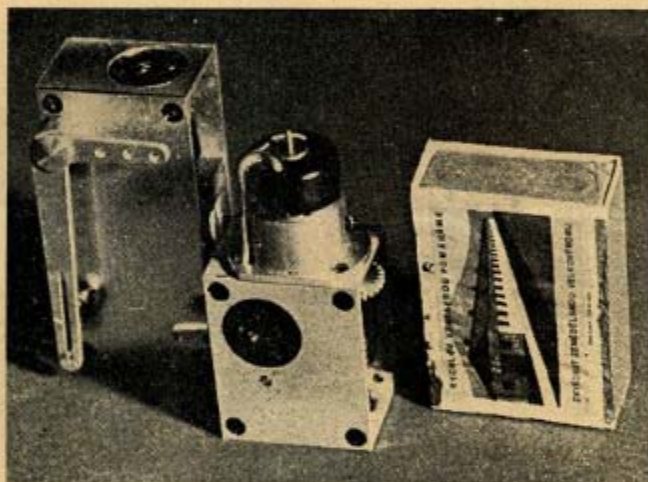
(s) Tyto přístroje, pro něž zatím postrádáme přesný český název, jsou – jak známo – neméně důležitým předpokladem úspěchu v oboru radiového ovládání modelů (R/C) než samostatné radio. Sériově vyráběné vybavovače zatím u nás nemáme a tak jsou modeláři nuceni navíc k veskerým trampotám v tomto oboru ještě pokusit i s vybavovači. Podle již uveřejněných amatérských prací je zřejmé, že na to jdou různé, především podle svých schopností a výrobních možností.

Autorem dvou velmi dokonalých a přesných vybavovačů, které vidíte na snímku, je inž. M. Pokorný z leteckomodelářského klubu Brno 2. Obu přístroje jsme viděli v chodu a soudíme, že by byly vhodnými výrobními vzory pro některé schopné výrobci družstvo, jež by jimi mohlo zaoštit jak modeláře u nás, tak v některých socialistických státech.

Jednopolový vybavovač (na snímku vlevo) pracuje stejným systémem jako známý vybavovač typu Higgins, tj. levá výchylka – neutrální (samočinná) – pravá výchylka (samočinná neutralizace). Nastavením kliky lze dosáhnout libovolné výchylky tak, že jedna (pravá nebo levá) je větší, při zachování automatické neutralizace.

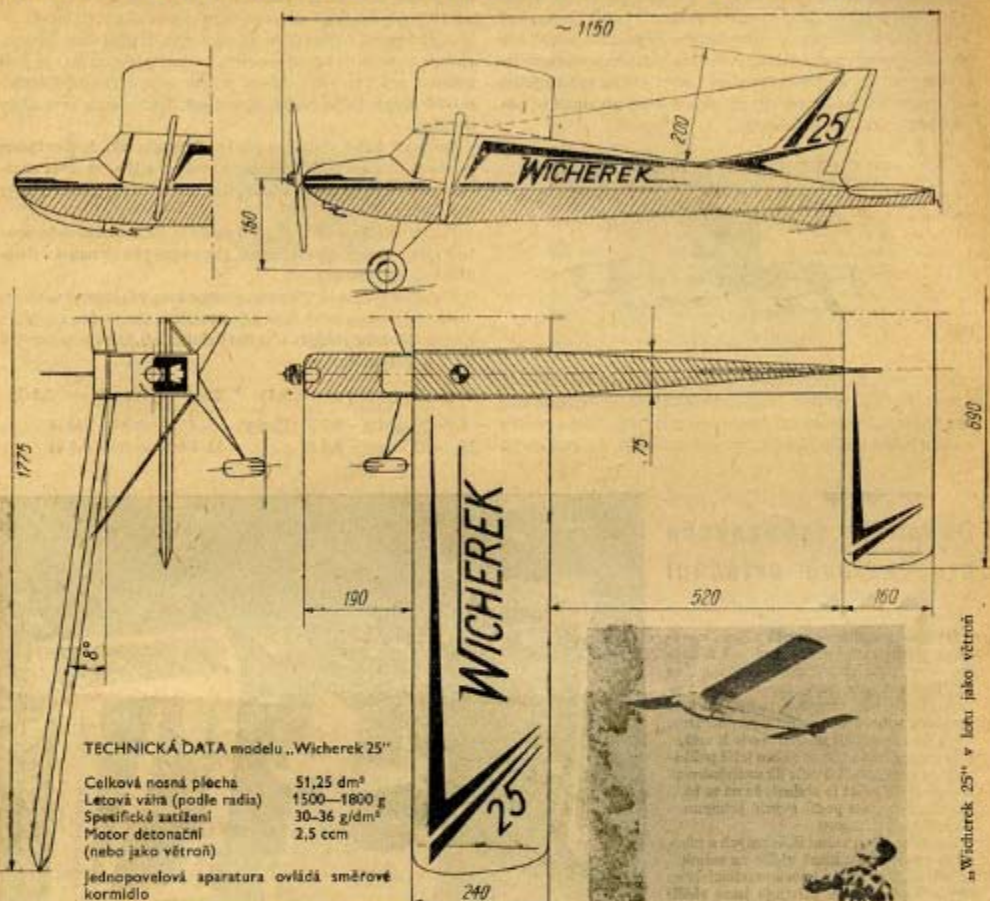
Vpravo na snímku je vybavovač pro vícepolový provoz s funkcemi: levá výchylka (samočinná neutralizace) – pravá výchylka (samočinná neutralizace). Tento vybavovač lze úpravou přizpůsobit na funkci s levé výchylky do pravé bez neutralizace. To je vhodné např. k ovládání přípojit motoru z maximálních otáček do minimálních s jakoukoli mezipolovou.

Oba amatérsky vyrobené vybavovače jsou stejně těžké (45 g) a využívají k pohonu elektromotorů PICO 4,5 V. V pokusném provozu naměřené hodnoty spotřeby a výkonosti uspořádal autor do připojené tabulky.



Druh vybavovače						
Jednopolový				Dvupolový		
Tahový moment (gcm)	Specifikační napětí zdroje		Přibližná doba k vyčerpání (s.)	Tahový moment (gcm)	Specifikační napětí zdroje	
	3,0 V	4,5 V			3,0 V	4,5 V
	mA	mA			mA	mA
valovitě	100	100	0,2	valovitě	125	100
100	140	120	0,2	100	150	130
200	160	140	0,5	225	180	150
250	200	180	0,7	315	220	200
250	240	220	0,9	380	250	240
550	—	340	0,9	600	—	350
700	—	450	0,9	680	—	420
Úhel vychýlení 20° při položení kliky 8,5 mm				Maximální úhel vychýlení 30°		

POZNÁMKA: Podle zkušenosti brněnských soudruhů postačí pro bezmotorový model tahový moment 200 gcm a pro motorový model 350 gcm. V obou případech jsou minuty středně velké a těžké R/C modely, s nimiž se většinou létá.

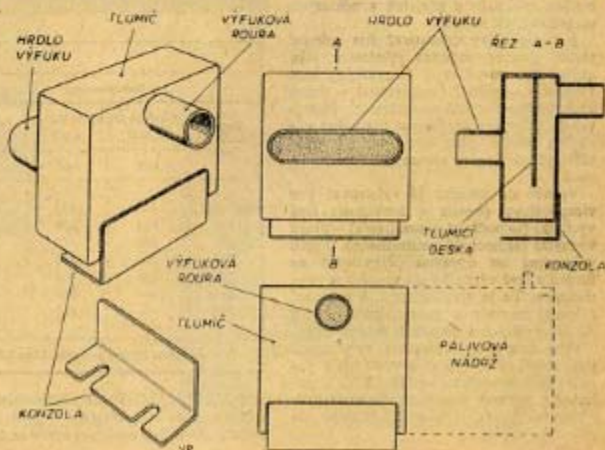


MODELÁŘSKÝ TLUMIČ VÝFUKU

V letošním 4. čísle časopisu mě zaujal článek „Zkoušíte motor doma?“. Navazují na něj obrázky svého ovidčeného tlumiče výfuku, který se hodí nejen na zhoulení motoru doma, ale i k provozu v terénu.

Jde sice o tlumič o malém obsahu (asi 24 cm³), ale s dobrým tlumícím účinkem. Výhodou je to, že tlumič se hodí velikostí, vahou a uspořádáním jak na loď, tak na letový model. Byl v provozu a ovidčil se na motoru Vltava 5. Jako materiál je vhodný plech tloušťky 0,3—0,5 mm, spojený pájením. Na obrázku je též naznačena kombinace tlumiče s palivovou nádrží.

P. NOVÁK, Krásoňany



MODELÁŘI SOCIALISTICKÝCH STÁTŮ se dostávají v poslední době do popředí i v technicky nejnáročnějších kategoriích, jako jsou radiem řízené modely. Dokladem toho je mj. i R/C model „Wicherek 25“ na připojeném výkresu. Postavil jej Stanisław Matuśczak z Varšavy, jakožto větší variantu stejnojmenného volného modelu s motorem 1 cm, který byl uveden v knize „Miniaturowe lotnictwo“ od W. Schiera.

„Wicherek 25“ je velmi vzhledný, přitom však nejednoduchý a moderně řešený R/C model, k jehož stavbě s celkovou váhou kolem 25 g použil S. Matuśczak výhradně tuzemského materiálu. Soudíme, že pro tyto vlastnosti může být model dobrým vzorem i pro naše modeláře, ať již jako motorový či bezmotorový, popřípadě jako přechodný typ mezi oběma kategoriemi. Red.

„MABEL II“ nazvali svůj nikoli nejlibnější týmový model členové milánského aeroklubu Roberto Pennisi a Aldo Zana. Kromě elektronové vrchní části trupu nesoucí motor a palivovou nádrž



a kromě plechové noby jednokolového podvozku je model celobalsový. S motorem Supertigre G 20/15D váží 630 g, dosahuje času kolem 4'30" a uplatňuje se letos na předních místech v italských národních závodech. Carlo d'Agostino, Milano

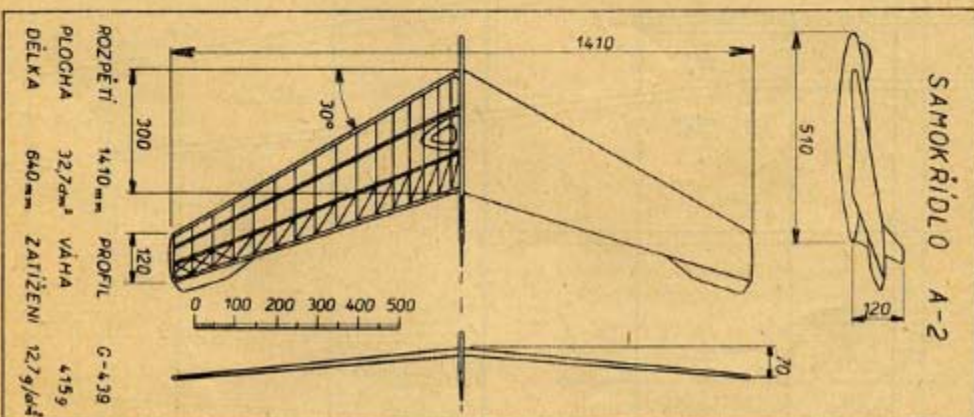
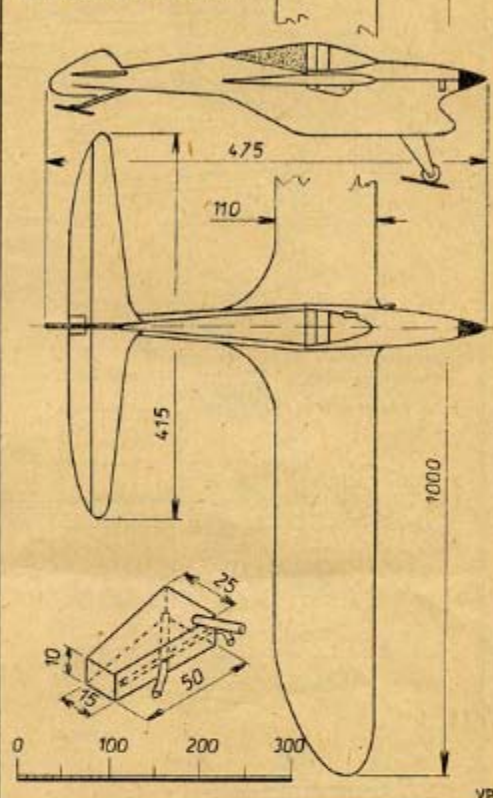
SAMOKŘÍDLO A-2 jsem postavil před časem z tuzemského materiálu bez soutěžních úmyslů. (Konečně v blízkosti Prahy by ani nebylo kde soutěžit!) Při konstrukci jsem použil profilu G 439, který je k dostání v modelářské prodejní vykrešený v různých velikostech.

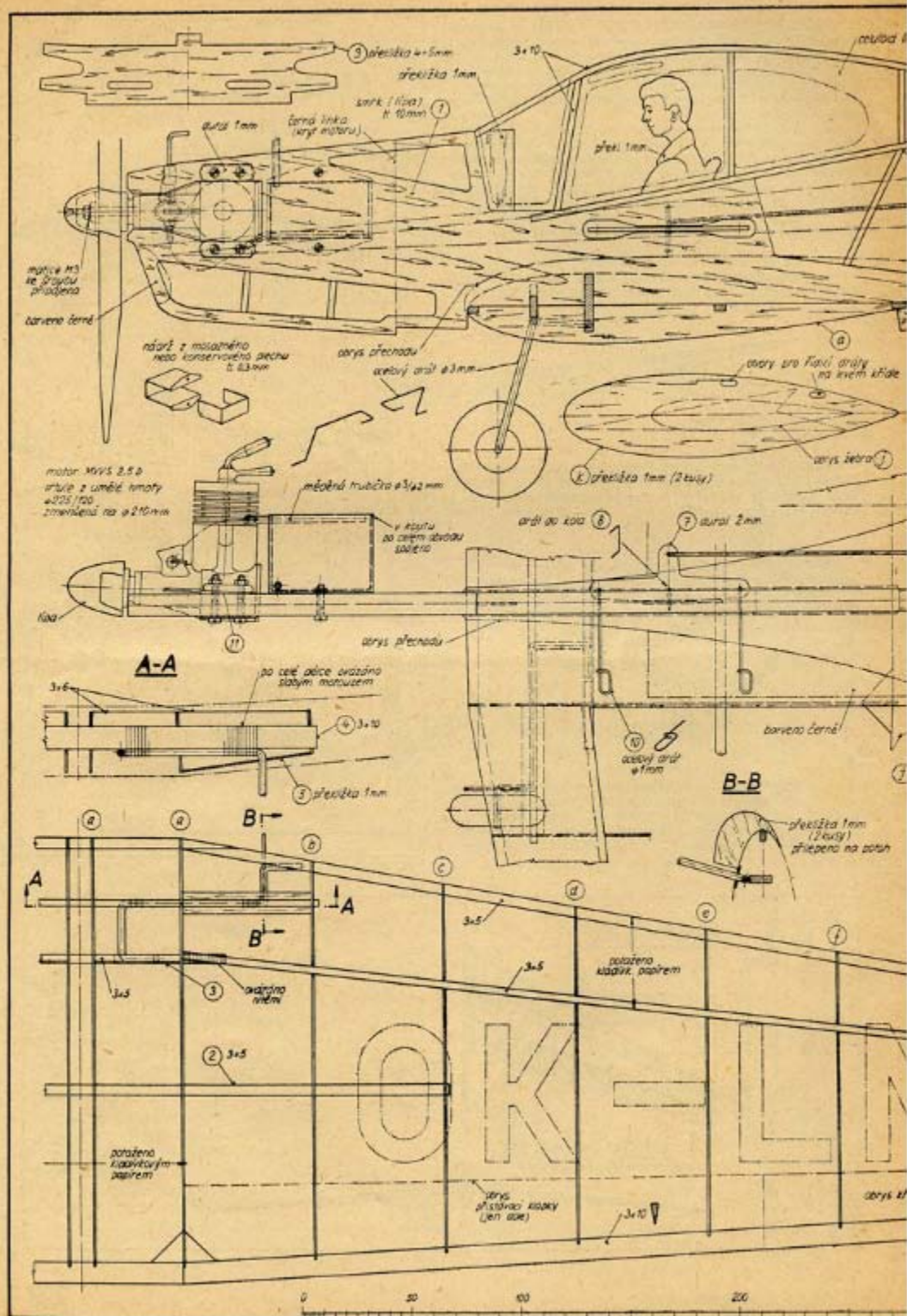


To mi podstatně ulehčilo práci. S modelem jsem létal hlavně na stazích na západním okraji Prahy, kde ověřil dobrou stabilitu při poměrně značné rychlosti. Uvažuji jeho výkres, protože jde o ověřený typ a chtěl bych tak svou trošičku přispět k obnovení neprávem zanedbávané kategorie. M. URBAN, LMK Praha 6

MABEL

TEAM RACING
A. ZANA - R. PENNISI





$6.2 \pm 0.5 \text{ mm}$

celý trup poražen kladivovým opírem

(erind) lina (sarys kabiny)

carevna Anna

Ministry of Health

Work (K22) at 15 min

parently drum

elektro železo s překovky f=12 mm

④ 4. 2. 1. 1

London: 1880.

[illegible]

— *gratias agere*

vestidino mēģinājām atdāvēt

strepitosa Linn.

3432

OK-LMX

345.

THE DISTRICT

široko přemýšlel, křivě a křivětoveho duševně

Alumni material:

[illegible]

மார்ச் - 2007
நாடு முழுவதும் பரவியது

3-5 -
முதல் பருவம்

roule no

erfolgreich

repeatedly advised

100

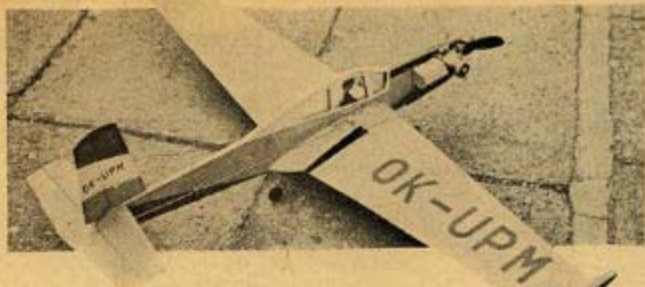
400

UPOUTANÁ POLOMAKETA S PLOCHÝM TRUPEM
ČESKOSLOVENSKÉHO SPORTOVNÍHO LETADLA

META-SOKOL

KONSTR. J. FARA, LMK PRAHA 8

ROZPĚTÍ	1055 mm	MOTOR	MYVS 2,5 D
DĚLKA	793 mm	VÁHA	650 g
POMĚR ZMENŠENÍ 1:2,5			



◀ K PLÁNU NA PROSTŘEDNÍ DVOUSTRANĚ

Meta Sokol

UPOUTANÁ POLOMAKETA S PLOCHÝM TRUPEM

Konstrukce J. FARA, LMK Praha 8

Československé sportovní letadlo L 40 „Meta-Sokol“, konstrukce nositele Řádu práce Z. Rábáče, je velmi dobře znám nejen u nás, ale i daleko za hranicemi. Prošlo silnou konkurenční zápasnicí států v této kategorii letadel a vyvázlo z do mnoha zemí všech světadílů. Je držitelem světového rekordu na vzdálenost na uzavřené trati v kategorii C1b (váha 500–1000 kg) výkonem 4756 km, a dvou rekordů národních, rovněž na vzdálenost na uzavřené trati, a to v kategorii C1b (váha 500–1000 kg) výkonem 4756 km a v kategorii C1c (váha 1000–1750 kg) výkonem 4963 km.

Když jsem hledal vhodný typ letadla pro stavbu makety, rozhodl jsem se pro Meta-Sokol právě pro jeho popularitu, ladné tvary i vkusný barevný nátěr. Při uvážení o konstrukci materiálu jsem však dospěl k závěru, že pro „obyčejné“ polétání je na pracovní maketu škoda materiálu i času. Proto jsem model navrhl a postavil jako polomaketu s plochým trupem, zásadně bez balzů, jen z tuzemského, snadno dostupného materiálu. S obrysy skutečného letadla neshodlasi jen podrobný tvar trupu, přidávaných nádrží a tvar křídla u kořene (mezi podvozkovými nohami), jakož i profiláž křídla a ocasních ploch. Dojem je však stejně pěkný jako z létání s přesnou upoutanou maketou, zvláště pro pilota, který stejně vidí model stále jen s boků.

Skutečnost, že chybějí stavební plány jednoduchých maket pro méně zkušené modeláře, kteří se vlastně makety budou učit stavět a létat, vedla k tomu, že stavební plán této polomakety nacházíte jako první svého druhu na stránkách našeho časopisu.

POPIS STAVBY

Trup sestavíme na rovné desce. Přední část 1 přesně vyřezáme ze smrkového (li-pového) prkénka tloušťky 10 mm se stej-

noměrně hustými léty. Výřez v předku upravíme podle použitého motoru, zážerý pro nasazení křídla uděláme raději užší a dodatečně je rozšíříme podle nosníků na křídle.

Zadní část trupu slepíme z listů 3 × 10. Horní listu trupu a kabiny nejprve ohneme do příslušného tvaru, aby nepružila. Po úpravě vnitřku kabiny ji potáheme celuloidem. Potáh trupu z kladivkového papíru, do něhož vystřihneme okénka kabiny, lepieme nejlépe horkým truhlářským kličkem (nebo kaseinem) tak, že potáheme celou plochu části z prkénka 1. Na celuloid použijeme lepidla acetonového. Zadní nohu podvozku přivážeme na listu 3 × 8 a dobře přilepíme až po upevnění křídla.

Křídlo je sestaveno ze dvou samostatných polovin. Hotové je spolu spojíme tak, že je navlékneme na pomocný nosník 2, pak vložíme a přivážeme spojovací díl 3, na něj nejprve navlékneme 4 žebra a. Pozor na vzdálenost dvou středních žebíř, při sestavení budou přilepena na trup!

Na nosník 4 o průřezu 3 × 10 přivážeme tenkým motouzem podvozek (bez kol), řádně zalepíme a upevníme destičkou 5. Poslední žebra j zesílíme kousky listů 3 × 5, které obrousíme do tvaru žebra. Dbáme na to, aby tato žebra byla rovná, protože na ně – až po potažení – přilepíme „přídavné nádrže“ k. V levé ploše k jsou otvory, jímž procházejí řídící dráty, musí proto být zvlášť dobře přilepena.

Náběžnou část křídla potáheme kladivkovou čtvrtkou, kterou navlékneme na nohu podvozku a přilepíme nejprve na spodní listu nosníku, pak opatrně přehneme přes náběžnou listu (ta musí být rovná, pozor při stavbě!) a přilepíme na listu vrchní. Střední část potáheme nahoru – kromě mezery pro trup – dole až po sestavení křídla s trupem. Zbytek křídla potáheme tenčím až středně hustým, potahovým papírem Kablo. Kola upevníme až po potažení náběžné části.

Ocasní plochy slepíme na desce z listů 3 × 5. Pásku 6 na kormidlo přivážeme reznou nití. Výřezkou po potažení trupu zalepíme do mezery pod horní listu, směrovkou do otvorů v horní listu. Potáheme je (možno udělat i před upevněním na trup) papírem Kablo jako křídlo.

Řízení je celé přístupné. Řídící páky 7, na něž navlékneme všechna táhla, upevníme třmenem 8 z drátu. Třmen zarazíme do předem navrtaných otvorů (odměříme podle třmenu), do nichž nakapeme acetonové lepidlo. Na táhlo 9 použijeme dva dráty do kola. Po upevnění řídící páky teprve přilepíme přechody křídla. Pozor, aby kritická táhla 10 procházela otvory v trupu bez zadrhování. Přesnou délku

táhla k výškovce seřídíme změnou dvojitého ohybu.

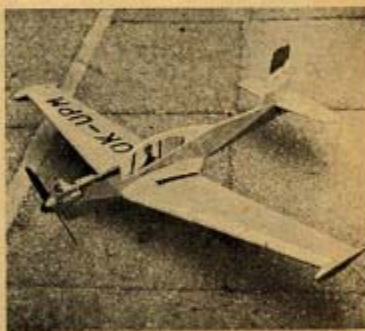
Motorová skupina. Na prototypu jsem použil motoru MVVS 2,5D a vrtule z plastické hmoty 225/120, zkrácené na 215 mm. Na palivo D2 létá model rychlostí asi 75 km/h. Při montáži motoru staršího nebo méně výkonného vložte pod něj klinové podložky 11 tak, aby byl vysoce z kruhu.

Nádrž spojíme ze dvou dílů upevněné loubky. Vnější plášť má přesah asi 1,5 mm pro snadné spojení. Zkušební modeláři mohou použít nádrže akrobatické a s modelem pak létat i na zádech (křídlo má souměrný profil).

Povrchová úprava. Kladivkovou čtvrtku vypneje namočením, papír Kablo jen jemným navlhčením vodou, Mikelanu vypínacím lakem (bez vody). Celý model natřeme 3–4 vrstvami celonového laku, po důkladném uschnutí nastříkáme barevné. Prototyp (na smích) je ze světlé okrové žluté, zespodu cílově červený. Kabina, pruh na směrovce a horní poloviny přídavných nádrží jsou bílé, imatrikulační znaky černé, na křídle zespodu bílé. Horní část střední trupu je černá.

Skutečná letadla jsou různobarevná, jejich obrázky najdete v dřívějších číslech Křídla vlasti. Nejčastěji je provedení v původní barvě dřalu nebo běžové s barevnými doplňky. Volte barvy spolu ladící, pastelových odstínů. Šipky na přídavných nádržích jsou jen na vnějších stranách.

Létání s modelem je velmi příjemné vzhledem k tomu, že jeho těžiště je v místě předního řídícího drátu nebo těsně za ním (dodrtežte). Start i přistání jsou velmi snadné, protože model stojí na zemi téměř v letové poloze.



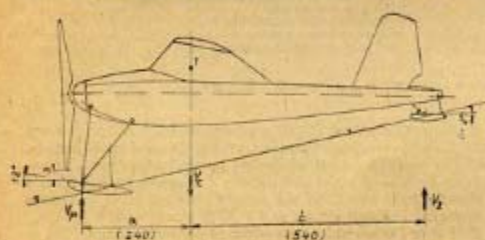
MODELÁŘCUM, kteří jsou členy Svazarmu a chtějí model hned stavět, poskyne redakce bezplatnou službu. Bezplatnou v tom smyslu, že z výkresu zmenšeného na prostřední dvoustranu dáme zhotovit planografické kopie ve skutečné velikosti (formát A1) a zašleme je poštou. Polizovací cena jedné kopie je 3,50 Kčs, obal a poštovné jsou započítány. Platte předem pošt. poukázkou na peníze typu „C“ na adresu: Redakce LMK, Lublaňská 57, Praha 2. Dozadu na poukázku napište ještě jednou HULKOVYM písmem svou úplnou adresu. Neposílejte víc peněz za kopii, tím vyřízení nesrychlyte – naopak, protože navíc vám musíme přeplatek vracet. Vyřízení trvá 3–6 týdnů. Objednávky výkresu „META-SOKOL“ přijímáme do 31. října 1962. Později došlo nevydělíme!



Plováky pro „VLAŠTOVKU“

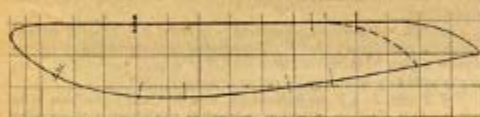
Létání na vodě je u nás stále málo rozšířené, ačkoli přináší nové poznatky a pomáhá prověřit práci modelářů, zvláště pečlivost provedení modelu a nátěru. K získání základních zkušeností dobře poslouží model na gumu, používaný k rekreačnímu létání.

Plováky jsem navrhl pro model o váze 200–250 g a vyzkoušel na školní „Vlaštovce“, uveřejněné v LM 5/59 (str. 110). Bral jsem zřetel na co nejmenší zvýšení váhy draku a přidávku na nové vyvážení, na značný točivý moment gumového svazku během startu a na zajištění největší stability pohybu modelu na vodě v kterémkoli případě. Vzhledem k tomu, že se v LM psalo o neosvědčených dvou plovácích, zvolil jsem tříplovákový systém, který se při létání ukázal spolehlivým. Dokonce během zalétávání při „napíchnutí plováků“ do hladiny a vypádnutí křídla z kolíků se model nepřevrátil, ale zaujal normální polohu na třech bodech (viz foto).

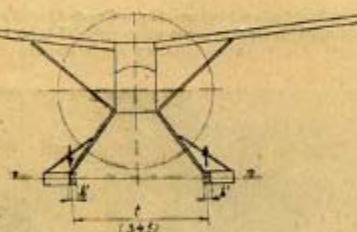


Obr. 1 ↑

↑ Obr. 2



Obr. 3



Návrh plováků

Váhu modelu předpokládám vyšší o rozdíl vah přistávacích zařízení – plováků u kolového podvozku – což ověřeno u „Vlaštovky“ činilo 15 %, původní váhy modelu (v LM č. 8/60 str. 174 uvedeno pro modely s mechanickým motorem 8–11 %).

Váha a plováky:

$$G_v = 1,15 \cdot 225 = 258 \text{ g}$$

Objem plováků zvýšen asi o 35 % (ponoří se do 65 %):
 $V_v = 258 \cdot 1,35 = 348,4 = 350 \text{ cm}^3$

Velikost – objem – umístění plováků (viz obr. 1):

$$V_p + V_z = V_v$$

$$V_v \cdot a = V_z \cdot (a + b)$$

$$V_z = \frac{V_v \cdot a}{a + b} = \frac{350 \cdot 24}{75} = 112 \text{ cm}^3$$

$$V_p = V_v - V_z = 238 \text{ cm}^3 \text{ (celkem)}$$

Zvolení délky plováku l_p v závislosti na hloubce křídla l_k :
 $l_p = 1,1 \cdot l_k = 1,1 \cdot 13,5 = 14,8 \text{ cm}$

Jako boční tvar plováků jsem použil „obrázcový“ profil s rovnou tláčnou stranou, zkrácený s ohledem na celkovou plochu tak, aby střední šíře předních plováků b_p k jejich délce l_p byla

$$b_p = \frac{l_p}{3} = \frac{14,8}{3} = 4,9$$

Navržený boční tvar předního plováku (obráz. 2) má plochu F asi 25 cm² (kontrolováno podle milimetrového papíru).

Celkový objem předních plováků ($V_p = 2 \cdot F \cdot b_p = 2 \cdot 25 \cdot 4,9 = 245 \text{ cm}^3$) tedy vyhovuje.

Zadní plovák je určen podobně, zvolen stejný tvar a zkrácen (čárkovaně).

K zamezení naklání modelu při startu vlivem reakčního momentu svazku nebo motoru a k zajištění společného odlepení plováků od hladiny, jako spolehlivého prostředku proti „tanci“ na vodě po jedné noze, je vhodné použít nesouměrně šíře plováků místo vypočtené b_p (obráz. 3):

$$M_z = \frac{k_m \cdot k_n \cdot l_k \cdot q}{n} = \frac{n \cdot 50 \cdot 54,5 \cdot 0,64}{300} = 22,3$$

$$\text{(Pro mechanický motor } M_z = \frac{N}{n} \cdot 71630 \text{)}$$

kde N ... výkon motoru v k
 n ... počet otáček motoru za min.
 71630 konstanta)

Kroučící moment odpovídá změně vztlaku plováku, ponořeného podle předpokladu na 65 %, tj.

$$b^* = \frac{M_z}{\tau} = \frac{22,3}{35,0} = 0,63 \text{ cm}$$

Šíře plováku:

$$b = b_p \pm b^* = 4,9 \pm 0,6 \begin{cases} 4,3 \text{ cm (pravý)} \\ 5,5 \text{ cm (levý)} \end{cases}$$

Rozteč plováků – τ (obráz. 3) odpovídá u modelu na gumu 0,8–1,2 průměru vrtule. Délka vzpěr musí zajistit modelu uhlí postoj – je nejméně stejný jako na zemi. Vzdálenost vrtule musí být alespoň 5 mm nad náběžnou hranou plováku.

Provedení plováků „Vlaštovky“

Boky z předlíčky 0,8 nebo z balsy 1,5 mm. Smrkové příčky nahofe 3 × 3, dole 1,5 × 3, náběžná a odtoková lišta z tvarovaných hranolů balsy (jako u křídla). Potah z křídlového papíru od před-

ni vzpěry nahore přes náběžnou listu až k odtokové vcelku, zbytek horní strany plováku z průsvitného tenkého papíru (kontrola vniknutí vody). Bambusové vzpěry: přední 5×10 , zadní 3×5 , pomocné seřizovací 3×5 . Kování z duralu ≈ 2 , na pomocné vzpěře ocelová struna $\approx 0,8$. U zadního plováku oko z duralu ≈ 2 k nasazení na ostruhu, vzpěry ke kuličce na zádi trupu z ocelové struny $\approx 0,8$. Hlavní vzpěry jsou nasunuty do trubiček v trupu a zajištěny gumou, pomocné do trubičky na vnější straně plováku a druhým kováním zapichnuty do zadní vzpěry a zajištěny niti.

Seřizovat plováky je možné pomocnou vzpěrou – posunováním po zadní vzpěře za současné kontroly rovnoběžnosti plováků s trupem. Zadní plovák může pomoci při malém vyrovnaní startu jako kormidlo s maximální výchylkou do 3° . Seřizení, použité na školním modelu „Vlaštovka“, je uvedeno v nákrese.

Postup při zalétávání je běžný, tj. nejprve zaklouzáme model z ruky do vysoké trávy nebo rákosí na pokraji rybníka. Po zaklouzáni je nutné zkontrolovat vliv plováku na motorového letu a ověřit seřazení sklonu vrtule nejlépe opět na souši, abychom zabránili zbytečnému koupání modelu. Vzhledem ke značnému vztlaku plováků a jejich umístění jsem u „Vlaštovky“ zmenšoval sklon vrtule. Potom teprve zalétáváme na vodě.

Připomínám kontrolu seřazení plováků před každým startem, vlnky na hladině nesmějí se přelít přes před plováky. Při každém letu je nutné kontrolovat též stav plováků (voda uvnitř, proražení).

Větší ponoření, zvláště levého plováku, má za následek divokou jízdu po hladině s velkým náklonem na jednom plováku a případné utopení modelu. Podobný vliv má i nevhodný či nestejný sklon předních plováků při pohledu ze strany.

V bezvětří, na klidné hladině, při natočení 400 až 450 otáček startuje „Vlaštovka“ takřka z místa, s rozjezdem 0,5–0,75 m, na rozvířené hladině se prodlouží rozjezd na 2–2,5 m. Silně nebo nerovnoměrně postříkaný model nechte dobře oschnout, aby místo kroužení neulétl daleko od břehu. Plavat s modelem v jedné ruce více než 150 m vyžaduje dobrou přípravu.

Josef JECNY, Praha

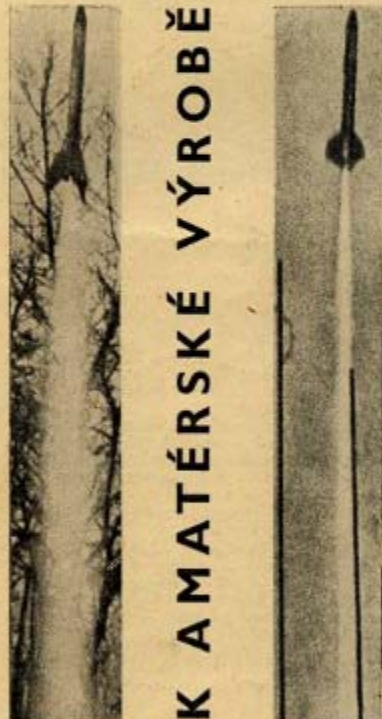
Literatura:
Dr. J. Holák – Konstruktivní aerodynamika modelů letadel. Letecký modelář 8/60, str. 174.

Použitá označení:

G_v	celková váha modelu v úpravě na vodu (g)
V_c	objem plováků celkem (cm ³)
V_p	objem předních plováků
V_z	objem zadního plováku
l_p	délka předního plováku
l_z	hloubka křídla
b_p	seřazení šle předního plováku (cm)
M_x	moment kroužení (gcm)
K_{K1}	koefficient tření gum. svazku ($K_{K1} \approx 4$)
K_{K2}	koefficient tření krouží momentu svazku ($K_{K2} \approx 50$)
l_g	délka gum. svazku (cm)
q	průměr gumového svazku (mm ²)
n	počet otáček gum. svazku
b'	rozdíl šle plováků od b_p (cm).

KAMATÉRSKÉ VÝROBĚ

TPH PRO RAKETY



(fr) V Leteckém modeláři č. 8/62 jsme přinesli letný přehled některých tuhých pohonných hmot (TPH) vhodných pro raketové modeláře. V minulém čísle jsme pak stručně popsali polský amatérský raketový motor. Naskytá se však v této souvislosti ještě jedna otázka: jak a kde jsou vyráběny uvedené pohonné hmoty?

Odpověď je poněkud složitější, zatím lze říci asi toto: Některé z TPH jsou již dnes běžným továrním výrobkem. Jde např. o bezdymné prachy, pohonné hmoty Jetex, Comet a Micrograin. Výroba malých TPH Synjet se připravuje ve speciální dílně MVVS. Ostatní TPH, uvedené v tabulce v LM 8/62, se však sériově nevyrábějí. Jak jsou tedy získávány?

V některých oblastech SSSR používají modeláři raketových motorů E. Buktě, vyráběných družstvem pro sportovní-loveccké potřeby. Existují i kroužky, vedené zkušenými pyrotechniky, které si vyrábějí tyto TPH samy a plní je vlastními motorovými a rozsvětlujícími papíry. Složení a postup výroby této TPH má ústřední raketová sekce Svazarmu k dispozici. Podobná situace je i s TPH používanou v Polsku.

Proč tedy i u nás nelze postupovat stejným způsobem? Není to zatím možné vzhledem k platným zákonům a nařízením. Pro výrobu výbušnin, mezi něž patří všechny TPH, platí vyhláška MV 305/52 Ú. I. Uvedne se z ní několik výňatků, jež se přímo týkají raketového modelářství.

V člásti 1. – Všeobecná ustanovení – se píše v § 1: „Při výrobě výbušnin a zacházení s nimi je třeba odborné znalosti a zvláštní opatrnosti v zájmu bezpečnosti lidí a majetku; dále je nutno dbát o to, aby se výbuštiny nedostaly do rukou nepovolných.“

V § 2 odst. 3: „V pochýbnostech, zda je látka výbušninou nebo zda předmět obsahuje výbušninu, rozhoduje ministerstvo chemického průmyslu (§ 77).“

Instruktor krakovského aeroklubu Cygan Marian vydává zapalovače mladším členům svého raketomodelářského kroužku při letošních celostátních polských soutěžích





Moskevští pionýři Geňa Čerkasov, Vova Žgun, Serjoža Bogdanov a Vova Molodcov obhajovali na oblastní soutěži modelů raket sportovní čest ústřední stanice mladých techniků

„§ 3 – Schválení výbušin.

Odst. 1. Vyrábět, zpracovávat, vedlé do oběhu, nabývat, ukládat, přenášet a používat lze jen ty druhy výbušin, jež byly schváleny MCHP a pokud jde o předměty obsahující výbušiny, ministerstvem všeobecného strojírenství (schválené výbušiny).“

„Část IX, oddíl 1, § 40 – Kde lze vyrábět a ukládat výbušiny. Výbušiny se smíjí vyrábět a zpracovávat jen ve schválených výrobních a ukládat jen ve schválených skladistištích (skladech).“

Tolik asi pro přibližnou informaci a poměrně obsáhlé vyhlášky. V současné době je vedeno jednání mezi ÚV Svazarmu, ministerstvem vnitra, chemie, všeobecného strojírenství a ostatními zainteresovanými orgány k objasnění všech problémů, soustředěných s nerušeným rozvojem raketového modelářství v CSSR.

V budoucnu bude pravděpodobně možné získat TPH pro modelářské trojím způsobem:

- a) nákupem továrně vyráběných (vyrobených bezdymné prachy)
- b) centrální výrobou ve speciální dílně MVVS (Synjet, Jetex, Micrograin, Beta a další)
- c) amatérskou výrobou v kroužcích vyšších stupňů (středotlaké – heterogenní typu Beta aj.).

Nejzajímavější je zřejmě předpoklad amatérské výroby TPH v kroužcích. Nemá to smysl v příkrmu rozporu s tím, co bylo dosud ře-

šeno a s uvedenou vyhláškou? Neuvratnou skutečností je to, že nejvíce nešťastí bylo způsobeno neodbornými pokusy s výrobou TPH. Při odborném vedení a dobrém řízení kroužků je však možné zajistit dostatečně bezpečnou amatérskou výrobu ověřeně a vyzkoušené TPH. Příklady z Polska a SSSR nám to potvrzují. Hlavní chybou, která způsobila již mnoho i smrtelných úrazů, bylo to, že z neznalosti nechali různí pokusníci smísi, které byly spíše citlivými trhavinami než činlovi jiným. Všechny tyto „výrobky“ byly více méně heterogenními hmotami. Homogenní TPH se nedají amatérsky vyrobit.

Heterogenní TPH jsou tvořeny směsí anorganického okysličovače a organického paliva, které zadržují nešťastí i funkci pojiva. Jako okysličovače lze obecně použít látek, které uvolňují kyslík a umožňují tak hoření dle látky s obsahem uhlíku a vodíku. V praxi se používá okysličovač jen dvou skupin, a to dusičnanů a chloristanů. Palivem a současně pojivem může být některá z organických látek, volená podle různých hledisek. Např. poměr uhlíku k vodíku, náchylnost k samovolné oxidaci, mechanické vlastnosti, dostupnost apod. Tak třeba se používalo asfaltu ze smůli a oleje, který zlepšuje jeho mechanické vlastnosti. Jako okysličovače se používalo některého chloristanu. Další skupina paliv je založena na různých typech umělých kaučuků, u nichž lze použít jako okysličovače jak dusičnan, tak chloristan. V současné době se ve světě rozvíjí TPH na základě plastických hmot – fenolformaldehydových pryskyřic, polyetylénu nebo polyuretanu. V této skupině je jako okysličovač používáno chloristanu.

Teoreticky lze uvažovat jako okysličovače i chloroethan. Tento fakt způsobí však nejvíce nešťastí. Všechny chloroethany jsou prakticky nepoužitelné pro svou vysokou citlivost k nárazu, snadnou vznětlivost, malou stabilitu atd. Tak jako jsme dříve varovali a varujeme před neodbornou, domácí výrobou TPH, tím důrazněji varujeme před jakýmkoli pokusy s chloroethany!

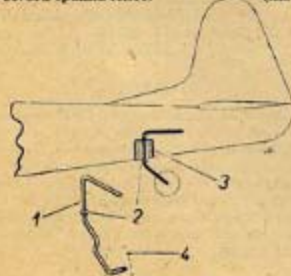
Nelze však říci, že všechny dusičnanové nebo chloristanové jsou bezpečné. Některé z nich jsou rovněž citlivé na náraz, v různých směrech snadněji vznětlivé apod. Jak již bylo řečeno, bude pravděpodobně možné sestavit vhodnou TPH i pro naše kroužky a projednat možnosti jejího využití. Nejvhodnější pro potřeby raketového modelářství se jeví KC10.

Všimně, že všichni zájemci o raketové modelářství pomohou svou učeností a rozvahou k úspěšnému zavedení organizovaného a bezpečného raketového modelářství v CSSR. Ti, kteří se dosud nepřihlásili do budoucích kroužků, nechtějí tak učinit prostřednictvím příslušných okresních nebo krajských výborů Svazarmu. S jejich pomocí si mohou obstarat na modelářském odboru ÚV Svazarmu prozatímni učebníci raketového modelářství a teoreticky se připravovat k další organizované činnosti.



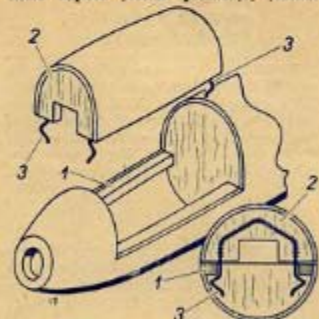
POHYBLIVÉ ZADNÍ KOLO

U akrobatických modelů nebo maket je výhodné upravit ostruhové kolo tak, aby se pohybovalo do stran, takže model při rozjíždění netraverzuje. Noha kola 1 z ocelového drátu prochází spalíkem 3 nebo trubičkou v trupu. Váli vymezují dvě přilpášené podložky 2. Ohnutý konec drátu může být ponechán poněkud delší, aby se mohl opírat o boční (rubé) stěny trupu. Drátěná noha se musí otáčet v otvoru spalíku lehce. (ma)



PŘÍPEVNĚNÍ KAPOTY

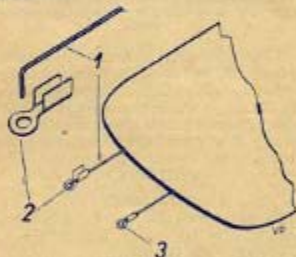
Z ocelového drátu přípevněného na přepážky kapoty 2 uděláme pružnou západku, která kapotu jednak přidržuje, jednak



umožňuje ji rychle sejmout. Z řezu je vidět, jak se prohnuté konce drátu 3 zaklesnou o podélné lišty trupu 1, takže kapotu přidržují svou pružností. (ma)

OKA ŘÍDICÍCH DRÁTŮ

Malá plechová oka pro radioamatéry lze použít k ukončení výrobních drátů na konci křídla menšího upoutaného modelu. Na ohnutý konec ocelového drátu 1 nasadíme oko 2, jehož oba přechylovací konce plechu zahneme kolem drátu.

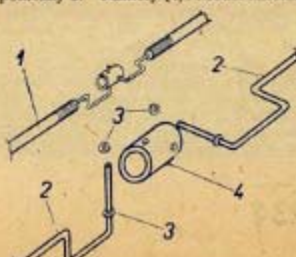


Konec drátu ještě přitihneme zpět a vše zapálíme. (ma)

MINIATURNÍ KLOUB

U radiem řízených modelů často potřebujeme přenášet pohyb k ovládaným plochám táhlem nebo hřídelem, jež nemohou vést přímo. Zde se hodí vyobrazený miniaturní kloub.

Na konce otočných hřídel 1 připevníme ocelové dráty 2, které křížem prostrčíme provrtanou trubičkou 4. Váli vymezují a vypaďnutí drátu zabráňují přilpášené podložky 3. Náměty (4): Model Aircraft



soutěže
závody
rekordy
soutěže



soutěže
závody
rekordy
soutěže



soutěže
závody
rekordy
soutěže

IV. MAJSTROVSTVÁ SLOVENSKA

Toboročné Majstrovstvá Slovenska leteckých modelárov sa konali dňa 26. augusta na letišti Sliac; usporiadateľom bol LMK Žilina. - Vyše 130 pretekárov pozdravil v mene Slovenského výboru a KA Svätarmu pplk. Beckovský, ktorý okrem iného pripomenul, že miesto súťaže - leštiť Tri Duby - sa významovalo v dňoch SNP hrdinským bojom našich a sovietskych leteckopartizánov. Po uvítacom prejave obozomil športový komisár súdruhu Polišček pretekárov s programom lietania a o 9. hodine vystupením rakety začali prvé štarty. Pretekárom prišlo k dosiahnutiu dobrých časov teple, bezvetrnej a slnečnej počasia.



Inž. Zoltán Dulay z LMK Detva patrí medzi najlepších modelárov v Stredoslovenskom kraji

Celkový priebeh majstrovstiev možno hodnotiť kladne - či už po stránke dosiahnutých výsledkov, či po stránke organizácie. Na nič sa nezabudlo - k stiahnutiu modelov prispeli členovia Svätarmu z B. Bystrice, bolo zaistené i občerstvenie pre súťažiacich.

VÝSLEDKY

Vetrone A-2: 1. Betienfalvy 900; 2. Hlubocký 861 (oba Bratislava); 3. Hubert, Lucenec 816; 4. Veselý, Bratislava 815; 5. Vitásek, Holíč 800 sek.

Wakefield: 1. Hlubocký 888; 2. Čunderlík 865 (oba Bratislava); 3. Koutný, Žilina 852; 4. Paták, Pezinok 820; 5. Neradil, Žilina 754 sek.

Motorové: 1. Augustín, Žilina 469; 2. Riba, Košice 237; 3. Pražanka (08) 185 sek.

Družstvá: 1. Stredoslovenský 2137; 2. Západoslovenský 1973; 3. Východoslovenský kraj 1750 bodov. (hxx)

PŘEBOR VÝCHODOČESKÉHO KRAJE

uspořádán ve dnech 14. a 15. 7. LMK za spolupráce ZO Svätarmu Transportu v Gherdini. Reditelem byl A. Míhl, sport. komisářem L. Vauček. Soutěžilo 249 modelářů.

VÍTEZOVÉ: ve větronicích A-1 M. Kolář, Prácheň časem 717; ve větronicích A-2 V. Gromáček, Semily časem 787; v kat. Wakefield A. Šimerda, Chlumec n. Cidl. časem 868; v motorových modelech V. Zaluský, Jičín časem 890 vt. (LMK)

IV. SOUTĚŽ MAKET V Kladně

uspořádán místní LMK 22. 7. na hřišti Kladno-Křečkov. Reditelem soutěže (ev. č. 118) byl F.



...a tak úspěšně skončil Svoobodův „Manchester“

Veska, sport. komisářem R. Čížek. VÝSLEDKY: 1. V. Horák, K. Zehrovice 870; 2. A. Svobeda, Kladno 836; 3. J. Cimban, K. Zehrovice 827 b. Soutěžilo 6 modelářů. (ma)

MEMORIÁL JANA MAŠKA

Pod tímto názvem uspořádaly LMK Rokycany a ZO Svätarmu ŽHD Břovice 8. srpna soutěž větronic A-2 (ev. č. 13A). Reditelem byl R. Lichman, sport. komisářem M. Bouda. Počasí: vítr 4-6 m/vt, déšť, teplota 22-26 °C.

VÝSLEDKY - junioři: 1. V. Houška 732; 2. J. Malý 608 (oba Rokycany); 3. J. Liška, Štoda-Plzeň 570 vt. Soutěžilo 16 modelářů. Senioři: 1. O. Jelinek, Káň 745; 2. R. Berger, Rokycany 671; 3. K. Ulovce, Helm. Hut 582; 4. H. Benčík, Líně 577; 5. Z. Mareš, Helm. Hut 556 vt. Soutěžilo 28 modelářů. (vl)

SOUTĚŽ U-MODELŮ VE ŠTERNBERKU

V neděli 12. srpna uspořádali LMK ve Šternberku na hřišti TJ Spartak soutěž ev. č. 108A. VÝSLEDKY - akrobatické modely: 1. K. Weigel, Píseň 1475; 2. F. Šimák 1392; 3. J. Zapletal 1092 b. (oba Křovice). Hodnocení 3 modelářů. Mažky: 1. J. Hyněk, Olomouc 960; 2. F. Šimák, Křovice 898; 3. R. Ferlic, Trenčín 840 b. Hodnoceno 8 modelářů. (LMK)

III. MĚLNÍK

Soutěž volných motorových modelů uspořádán pod ev. č. 68 LMK 12. srpna za účasti 21 modelářů. Reditelem byl Z. Těšinský, sport. komisářem P. Fierle. Počasí: slunečno, slabý vítr.

VÝSLEDKY: 1. A. Brabec (04) 862; 2. L. Kolouch (05) 860; 3. J. Blažek (06) 856; 4. V. Jura (01) 823; 5. V. Hájek (11) 821 vt. (jb)

SOUTĚŽ MAKET V TEPLICÍCH

uspořádán místní LMK 19. srpna (ev. č. 121) pro 3 modeláře (b). Sport. komisářem byl B. Jirák, počasí: teplota 18-23°C, slabý vítr. VÝSLEDKY: 1. P. Dvořák (8-231) 1210; 2. V. Horák (Týpý Nipoc) 932 - oba K. Zehrovice; 3. J. Lichman, Teplice (Avia Bk-534) 799 b. (ma)

VEŘEJNÁ SOUTĚŽ V BRNĚ

Levněhodnotný klub v Kutné uspořádán soutěž ev. č. 108A v Brně-Medlanských 19. srpna. Reditelem byl M. Maška, sport. komisářem L. Kolí. Počasí: oblačno, vítr 8-10 m/vt, teplota 18 °C.

VÝSLEDKY - akrobatické modely: 1. J. Gábriš, Brno 1904; 2. J. Bartel 1903; 3. J. Těcha 1848, 7 bodů (oba Praha); Hodnoceno 5 modelářů. Cornubi: 1. J. Gierler, Praha; 2. J. Čadák, Brno; 3. M. Dvořák, Praha. Hodnoceno 7 modelářů. (LMK)

VEŘEJNÁ SOUTĚŽ V KUNOVICÍCH

Dne 19. srpna uspořádali LMK v Kunovicích soutěž volných modelů (ev. č. 69), na níž z přihlášených 160 letalo 115 modelářů. Reditelem byl L. Durech, sport. komisářem L. Kozička. Počasí: jasno, vítr 4-6 m/vt, teplota 20 °C.

VÝSLEDKY - větrone A-2: 1. R. Hastik, Uh. Hradiště 900 + 40; 2. A. Talák, St. Město 900 + 28; 3. K. Holáček, Uh. Brod 887; 4. A. Vojtek, Uh. Hradiště 853; 5. M. Otava, Olomouc 840; 6. F. Machálek, Uh. Hradiště 790; 7. B. Frydecký, Poražka 764; 8. B. Busek, Příbor 702; 9. A. Zálešák, Kopřivnice 675; 10. A. Černický, junior, Uh. Hradiště 661 vt. Motorové: 1. A. Plevák, St. Město 805; 2. J. Blažek, Uh. Hradiště 786; 3. A. Dědek, Brno 1-753; 4. A. Schneider, Opava 645; 5. K. Rubec, Opava 634 vt. Družstva: 1. St. Město 2574; 2. Uh. Hradiště 2377; 3. Brno 1-1981 vt. (z 10 hodnocených družstev). (poř)

PŘEBOR MORAVY

V dohodě uspořádali modeláři Severomoravského a Jihomoravského kraje společnou soutěž volných modelů „Přebor Moravy“; letala se 19. srpna současně se soutěží volných modelů ev. č. 69 v Kunovicích. Účast byla podmíněna splněním limitu 650 vt.

VÝSLEDKY - větrone A-2: 1. A. Talák, St. Město 900; 2. M. Otava, Olomouc 830; 3. A. Zálešák, Kopřivnice 675; 4. B. Kryšer, St. Město 660; 5. V. Vozdecký, Brno III - 619 vt. - Soutěžilo 29 modelářů. Wakefield: 1. J. Hanáček, Brno I - 823; 2. P. Křivák, St. Město 770; 3. L. Durech, Uh. Hradiště 738 vt. - Soutěžilo 6 modelářů. Motorové: 1. J. Blažek, Uh. Hradiště 786; 2. A. Schneider 645; 3. K. Rubec 634 vt. (oba Opava). Soutěžilo 4 modelářů. (v)

VEŘEJNÁ SOUTĚŽ V SOBĚSLAVI

Československý LMK uspořádán 26. 8. na letišti v Soběslavi soutěž větronic A-1 a A-2. Reditelem byl J. Schuh, sport. komisářem A. Nepeřný. Počasí: oblačno, vítr 3 m/vt, teplota 20 °C.

VÝSLEDKY - větrone A-1: 1. M. Pícl 755; 2. P. Kubeš 684; 3. V. Farka 604 vt. (všichni kraj 02). Soutěžilo 14 modelářů. Větrone A-2: 1. A. Choulek 878; 2. B. Roesler 739; 3. M. Pícl 689 (všichni kraj 02); 4. Z. Červenka (11) 626; 5. B. Svoobodar (02) 563 vt. - Soutěžilo 34 modelářů. (kč)

II. STRAKONICKÁ

Pod tímto názvem uspořádali Strakonice v neděli 9. srpna veřejnou soutěž ev. č. 74. Reditelem byl K. Běls, sport. komisářem A. Nepeřný. Počasí: oblačno, vítr 4-6 m/vt, teplota 22 °C.

VÝSLEDKY - větrone A-2: 1. J. Braun-junior 744; 2. M. Pícl 704 (oba 02); 3. O. Jelinek (03) 642 vt. Soutěžilo 18 modelářů. Wakefield: 1. P. Dvořák (01) 801; 2. B. Roesler 852; 3. A. Nebesář 822 (oba 02). (el)

VEŘEJNÁ SOUTĚŽ V LIPNÍKU n. Beč.

Soutěž ev. č. 112 uspořádal LMK Píseň 26. srpna v Lipníku nad Bečvou. Redtlem byl J. Kocian, sport. komisařem I. Gual. Počasí: jasno, vítr 1-3 m/s.



Depo přerovských modelářů

VÝSLEDKY - akrobatické modely: 1. K. Weigl, Píseň 1889; 2. F. Prokeš, Olomouc 520; 3. M. Vekou, Píseň 102 k. Akrobatické: 1. J. Hruška 917, 2. A. Zedek 848; 3. J. Stojánek 690 k. (tiskárna Olomouc). Startovalo 5 modelářů. Kombinace: 1. J. Navrátil, Krušno; 2. Z. Flechta, Píseň; 3. L. Prokeš, Krušno. Startovalo 5 modelářů. (LMK)

VEŘEJNÁ SOUTĚŽ VE VÝŠKOVĚ

V neděli 2. září uspořádal LMK soutěž č. 72 pro normální větrnou a samokřídla A-1 a A-2 a pro virtuální, jakož i současně i odloženou soutěž R/C modelů č. 61. Redtlem obou soutěží byl F. Janeček, sport. komisařem M. Navrátil. Počasí: vítr 2-3 m/s, teplota 25-28 °C.

VÝSLEDKY - větrná A-1: 1. J. Vítáček, Senice 840; 2. F. Janeček, Vysoký 780; 3. F. Sedláček - junior, Vysoký 765 vt. Startovalo 29 modelářů. Větrná A-2: 1. O. Vítáček, Holíč 881; 2. M. Duda, Brno I-848; 3. F. Janeček, Vysoký 846; 4. B. Župa, Brno 841; 5. V. Vozdecký, Brno III-839 vt. - Startovalo 46 modelářů. Samokřídla A-1: 1. A. Šild 380; 2. R. Maršal 301; 3. J. Varta-junior 214 vt. (všichni Rousínov). Startovalo 6 modelářů. Samokřídla A-2: 1. A. Šild 747; 2. J. Varta junior 574; 3. J. Osolobek-junior 388 vt. (všichni Rousínov). Startovali 4 modelři. Virtuální: 1. Boček 818; 2. B. Husák 650 (oba Brno); 3. Jůbner, Kroměříž 25 vt. Bezmotorové R/C modely: 1. Inž. Lichblau 830; 2. Barto 483 vt. (oba Kopřivnice). Jednopolosové R/C motorové: 1. J. Kartos 1010; 2. Vymazal 1009 (oba Brno); 3. Trmač, Tisnov 894 b. Vícepolosové: 1. Trmač, Tisnov 322 b. (ak)

O STÁŘBNOU KOMPRESNÍ PÁČKU

hejvalo v soutěži 8. září v Těšově 13 modelářů. Pohádkou soutěže ev. č. 122 byl mládež LMK, ředitelem inž. M. Paríž, sport. komisařem B. Trmač. Počasí: jasno, vítr 5-7 m/s, teplota 20-25 °C.

VÝSLEDKY: 1. J. Cudský, Brno II; 2. F. Dvořák, Znojmo; 3. A. F. Kravč, Krušno; 4. L. Fugl, Brno II; 5. J. Dvořák, Znojmo. (iv)

MEMORIÁL Č. FORMÁNKA

Tradiční soutěž větrně uspořádal LMK Slaný 9. září (ev. č. 71). Redtlem již XV. ročníku memoriálu G. Formánka byl S. Ringler, sport. komisařem A. Věřovský.

VÝSLEDKY - větrná A-1: 1. K. Šima, Ml. Boleslav 840; 2. J. Huml, Slaný 740; 3. O. Podziměk, Uh. Hradiště 736; 4. V. Popelář, Suchbát 676; 5. V. Hamouz, K. Želazovce 673 vt. Větrná A-2: 1. O. Procházka, Mout 900; 2. Z. Červenka 863; 3. J. Patrník 850 (oba Praha 2); 4. R. Metz, Kladno 847; 5. Z. Kráča, Králupy 842 vt. Celkem soutěžilo 200 modelářů. (df)

II. MISTROVSTVÍ SVĚTA PRO R/C MODELÝ

Počasí 2. MS pro R/C modely v Kenley ve V. Británii (17.-19. 8.) celkem přálo. Při tréninku a v 1. kole bylo sice odlišivo, zato vlak 2. i 3. kolo probíhalo za téměř ideálního počasí. Soutěžní lety měly vysokou úroveň a s potěšením jsme pozorovali, že radiové aparatury pracovaly celkem spolehlivě.

Po třetím kole měli dva vedoucí závodníci téměř stejný výsledek, a to T. Brett (USA) 2933 a H. Brooks (V. Británie) 2931,2 bodů. O titulu mistra světa proto rozhodl čtvrtý let, v němž zvítězil bezpečně Tom Brett s 1470,6 b., zatímco H. Brooks získal s jen 1288,3 b. titul vicemistra.

V soutěži družstev zvítězila V. Británie, jejíž reprezentanti obsadili 2., 3. a 4. místo. Američané byli druzí za 1., 5. a 9. místo v jednotlivcích. Z předních závodníků měl smůlu Angličan Van den Bergh, jemuž v 1. i 2. kole při vybírání vývrtky vysadilo řízení a model havaroval. Donu Brownovi (USA) se zase zastavil v 1. a 3. kole motor před dokončením sestavy. Jeho lety byly jinak výborné, používal proporcionálního řízení, takže obraty vynikali plynulostí.

Soutěžící většinou používali americké aparatury Orbit. V nevýhodě jsou dnes modeláři, kteří si radiové zařízení sami stavěli, protože pak mají málo času na letový trénink. V tom byl handicap sovětského družstva, jehož členové měli veškerá zařízení vlastní výroby; kromě toho jejich modely byly „podmotorované“.

Po soutěži modeláři hodně hovořili o neúspěchu favorita Browna, zavineném vyzazením motoru a došli k závěru, že dnes jsou radiové aparatury již spolehlivější než motory. To už trvá od r. 1960, kdy na 1. MS ve Švýcarsku byl již zvítězil Bob Dunham, nebýt potíží s motorem.

Pro LM Howard BOYS, Rugby

Poznámka redakce: K tomuto MS se samozřejmě ještě podrobněji vrátíme.

ZE ŽIVOTA KLUBŮ

PRAHA 6: Otěsně zapůsobila na členy klubu tragická smrt jejich osmnáctiletého kamaráda, Ivana Spejzla. Mnozí



ho znáte - reprezentoval klub fdu let ve větroních, loni dokonce ČSSR na světovém mistrovství v NSR. Ivan zemřel po úrazu na jízdním kole!

ČESKÉ BUDĚJOVICE: V srpnu se na malebném letišti v Jindřichově Hradci rozlehl na uvítanou - a po třech týdnech na rozloučenou - fanfáry šedesáti pioný-

VÝSLEDKY — jednotlivci:

1. T. Brett, USA	2933,0 + 1470,6
2. H. Brooks, V. Británie	2931,2 + 1288,3
3. C. Olsen, V. Británie	2749,6
4. F. Van den Bergh, V. Británie	2628,6
5. D. Brown, USA	2585,9
6. F. Bosch, NSR	2556,3
7. J. M. Malherbe, Jižní Afrika	2299
8. O. Sámson, NSR	2193
9. W. Robinson, USA	2135,6
10. G. Tounen, Belgie	2034,6

Hodnoceno 32 soutěžících

Družstva: 1. V. Británie 8309,4; 2. USA 7654,5; 3. NSR 6748,9; 4. Belgie 5229,5; 5. Itálie 5062,6; 6. Švédsko 4709,9; 7. Švýcarsko 4693,8 (potud úplně tříletá družstva); 8. Japonsko (2 soutěžící) 3192,5; 9. Francie (2 soutěžící) 2325,5; 10. Jiz. Afrika (1 soutěžící) 2293; 11. Holandsko (3 soutěžící) 1493,8; 12. SSSR (2 soutěžící) 1130,2; 13. Norsko (1 soutěžící) 46,6 bodů.



Autor zprávy p. H. Boys z Anglie (autor moderní knihy o R/C modelech) strávil letošní dovolenou v ČSSR, kde se mu velmi líbilo. Eva Hajdlová ho zachytila, jak fotografuje Smetanův pamník v Litomyšli

rům-modelářům, které pracovníci ODPM a KV Svazarmu po dobrých zkušenostech z minulých let vyškolili letos opět pro vedení začátečnických kroužků na školách.

FRÝDEK - MÍSTEK: Členové LMK obnovují pomalu, ale jistě starou dobrou tradici, která značně utrpěla odchodem „staré gardy“. Mladí dlouho pracovali samostatně, loni přišli na to, že společná práce je jednak zajímavější, jednak prospěšnější pro jednotlivce i pro veřejnost. - Na snímku je maketa Z-326 „Trénér - Master“, kterou v měřítku 1:4 postavil náčelník klubu J. Štědra pro propagační letání. Model o rozpětí 2640 mm je poháněn amatérským motorem 45 cm a ovládán 3 lankami. Kromě toho má 4 bezpečnostní lano pouzdi.



Do Poznani jsme přijeli ve čtení 23. srpna, ubytováni jsme se v budově Ligy Pracyjaci Zolnierza (LPZ) a časné ráno jsme už byli na startovací dráze. (Polským občanům hluk motorů zřejmě nevadí, protože dráhu zbudovali hned vedle budovy LPZ v centru města.) Kromě nás přijeli do Poznani jen modeláři sovětské; Maďarsko účast odřeklo a zvedatelci NDR nedostali čas vstoupit.



▲ Automobilářská dráha v Poznani

II. mezinárodní závody v Polsku

Po zapojení elektrického měřiče času jsme začali společně s ostatními trénovat. Výkony jsme měli dobré: ve třídě 1,5 cm 115; ve 2,5 cm 150; v 5 cm 172 km/h; v „pětkách“ nás Závada i sovětský sportovec Kazankov po 180 km/h. Po tréninku jsme s konečnou platností určili složení družstva ČSSR dle tříd: K. Galas, J. Kincel, S. Kříž, M. Závada; A. Voita (náhradník) a Z. Minář (rozhodčí z ČSSR).

V páté dopoledne byla přejímka modelů, dopoledne oficiální trénink, kdy se ukázalo k našemu neprospěchu, že neznáme pravidla FEMA (např., že motor se po projetí dráhy zastavuje na dvou kolech). V sobotu dopoledne „domácí“ trénovali, zatímco pro nás a sovětské družstvo připravili pořadatele výlet. – Závody byly zahájeny po našem návratu.

Před prvním závodním startem první nepřijemnost: v mě „jednapůlkách“ praskla křídla, s náhradním modelem dosahují jen 102 km/h – to je málo, sovětské závodníky jezdí 100 km/h! S. Kazankovovi měříme dokonce 113 km/h, nezastavuje však podle pravidel motor a jízdu mu rozhodčí anulují. Polský závodník Rachwall jede pouze 96 km/h, a tak zatím přece jen vedeme.

V „dvaapůlkách“ si zajišťuje prvním startem konečné vítězství J. Kincel (což ovšem potvrdila až třetí rozjíždka). Zato v „pětkách“ se nevede St. Křížovi, ale ani polskému favoritovi Rocksteini; odjel jen Polák Kos se 135 km/h.

Ve třídě 10 cm Oleg Maslov z SSSR jede 160 km/h, avšak startuje jen v jednotlivcích. Hustě se rozprálo a dráha palce Milanu Závadovi... Tři minuty – konec – nula. Závod je pro prudký déšť přerušen a po desíti starty třídy 10 cm pokračují. V posledních možných vteřinách odstartoval Rockstein, další Polák vzdává po poruchu motoru. Kazankov sice odstartoval, nezastavuje však v předepsaném čase, a tak další nula. Závada s náhradním modelem jede 154 km/h. Tím sobotní den končí – je 19.00 hodin, pospícháme na večeri a odruď do divádku.

V neděli se nám veletržní Poznaň představuje lepším počasím a spoustou příznivců. Jde do tuhého. Rachwall v druhém startu třídy 1,5 cm dosahuje 98, Galas 95, Kazankov 108 km/h. Ještě máme naději ve třetí kole. V „dvaapůlkách“ vede Kincel, v „pětkách“ se dostává na první místo rychlostí 157,7 km/h St. Kříž. Jen ve třídě 10 cm je to horší – Závada opět neodstartoval a prvenství druhého kola získává rychlostí 162 km/h Rockstein z Polska.

O polední přestávce opravuje Závada zadní koupku. Chybějí mu do motoru Mc Coy svíčky, sovětské závodníci mu

okamžitě nabízejí svoje, což nám připomíná předcházející projev sportovní solidarity: v sobotu večer jsem si při demontáži motoru poranil zápěstí a než jsem se s polskými přáteli vrátil z nemocnice, pustili se Zdeněk Minář a Andrzej Rachwall do úmorné opravy mého motoru, kterou dokončili až k ránu!

Dopoledne se jedou poslední kola všech tříd. Vítězství ve třídě 2,5 máme jisté. Standa Kříž si vylepšuje rychlost v „pětkách“. Všichni pomáháme Závadovi s modelem, když přibíhá Zdeněk Minář se zprávou, že k Milanově umístění stačí, aby jen odjel kola. Ten jde pohotově na start.



J. Kincel vytvořil v Poznani nový čs. rekord rychlostí 153 km/h ve třídě 2,5 cm



Vedoucí družstva ČSSR K. Galas přejímá pohár za vítězství družstva

Dvě dlouhé minuty, start se nedaří – konečně! Napjatě počítáme kola. Milan zastavuje. Naměřená rychlost je 152,8 km/h, Kazankov opět neodstartoval, rozhlás oznamuje vítězství Českoslovoaka.

K samotnému závěru II. mezinárodních automobilářských závodů nastupujeme s pocitem dobře vykonané práce.

VÝSLEDKY JEDNOTLIVCŮ

Třída 1,5 cm				
Jméno	Stát	Motor	Rychlost	Body
1. S. Kazankov	SSSR	ME-16	108,9	400
2. K. Galas	ČSSR	vlastní	102,1	300
3. A. Rachwall	Polsko	vlastní	100,0	225
4. G. Olejnik	Polsko	REKORD	73,7	169

Třída 2,5 cm				
1. J. Kincel	ČSSR	MVVS	153,0	400
2. V. Jakubovici	SSSR	SUPER-TIGRE	135,6	300
3. A. Rachwall	Polsko	MVVS	117,5	225
4. S. Kujawa	Polsko	REKORD	113,5	169
5. A. Voita	ČSSR	MVVS	150,0	(mimo soutěž)

Třída 5 cm				
1. S. Kříž	ČSSR	MVVS	161,8	400
2. R. Rockstein	Polsko	MVVS	152,8	300
3.	SSSR	SUPER-TIGRE	149,2	225
4. K. Kos	Polsko	VLTAHAN	139,9	—

Třída 10 cm				
1. R. Rockstein	Polsko	SUPER-TIGRE	162,1	400
2. M. Závada	ČSSR	McCOY	152,8	300
O. Maslov	SSSR	SUPER-TIGRE	160,7	—
M. Závada	ČSSR	MINÁR	154,2	(mimo soutěž)

DRUŽSTVA: 1. ČSSR 1450 bodů, 2. Polsko A 1038
3. SSSR 925; 4. Polsko B 450 bodů.

Startovali jsme na mezinárodním fóru poprvé, poprvé jsme viděli zblízka a v chodu modely zahraničních konkurentů a jejich techniku jízdy. To všechno je nesporně přínosem. Nepotavujeme však na správné, že ČSSR není dost členem mezinárodní organizace FEMA. Vždyť úroveň automobilářského sportu stále stoupá a my nechceme zaostávat!

Máme právo a povinnost uspořádat příští ročník mezinárodních automobilářských závodů u nás. Doufáme, že budeme moci připravit stejnou úroveň organizace jako byla letos v Polsku a polským modelářům oplácet srdečností, s níž nás přijali v Poznani.

Konst. GALAS
vedoucí družstva

*

MISTROVSTVÍ ČSSR

v rychlostních modelech automobilů se koná v neděli 21. října na dráze v Praze-Krči. Upozorňujeme důrazně na termín – původně byl závod připravován a uváděn na 28. října!

III. MISTROVSTVÍ ČSSR v lodním modelářství 24.-26. 8.

(Ik) Sekce lodních modelářů při ÚV Svazarmu dlouho uvažovala, jak nejlépe zajistit a koho pověřit uspořádáním letošního mistrovství. Loni se ukázaly některé organizační nedostatky a i když nebyly velké, šlo o to, aby se letos neopakovaly. Pochopitelně, neboť ÚV Svazarmu pozval k účasti také družstva Bulharska, Maďarska, NDR, Polska a SSSR, z čehož vyplývaly zvýšené nároky pro pořadatele. Nakonec bylo rozhodnuto uspořádat mistrovství v Kolíně-Třeběch Dvorech. Tím se tíha úkolů přenesla na místní OV Svazarmu, leteckomodelářský i lodní klub a desítky členů organizačního výboru mistrovství.

Zahraniční účastníci přijeli do Kolína ve čtvrtek večer, ostatní se sjížděli během pátku, který byl vyhrazen tréninku. V sobotu po slavnostním zahájení zástupci ústředního výboru Svazarmu byla další hodina tréninku a pak přejímky modelů kategorie maket. El a řádím řízených. V dalších hodinách se již prolamují první soutěžní starty rychlostních modelů se šroubem i vrtulí (na dvou startovních) s rozliškami plachetnic a mechanických modelů. V neděli pokračovalo mistrovství dalšími starty, vcelku podle tiskového programu (výkonný a účelný). Škoda, že si naši modeláři se zahraničními účastníky, jak bylo v programu, protože při soutěži na to bylo málo času.

Depo rádiem řízených modelů bylo středem zájmu →

Sovětský sportovec Ivanov - vítěz hat. rychlostních modelů A2



Vítězný rádiem řízený model z letošního Mistrovství Polska konstrukce J. Dworaka

program se spolu s ostatními snažíme dodržovat - propozice jsou jasné - nemáme důvod k nespokojenosti. Vaše modeláře považujeme za rovnocenné soupeře." - Už tato fakta potvrzují, že jsme proti loňské organizační postoupili.

Hlasy nespokojenosti se však přece ozvaly - ze strany několika našich účastníků. Odvolávali se, že se s propozicemi seznámili na poslední chvíli, že v nich nerozumí tomu a onomu, že stravování není uspokojivé. Pořadatelé nebrali jejich připomínky lehkově, bylo však třeba vycházet už z toho, co a jak bylo připraveno a rovněž my - týdně po mistrovství - nemáme ty „neoficiální“ protesty podrobně rozepisovat. Závažnějšími připomínkami k mistrovství se bude ústřední sekce zabývat. Pořadatelům však nemůžeme přičítat nedostatečnou snahu o nejlepší zajištění podniku. Naopak, a za to jim děkujeme jménem většiny účastníků, kteří z mistrovství odjížděli spokojeni a bohatší o četné zkušenosti.

VÝSLEDKY

Plachetnice třídy „J“ - Junioři: 1. M. Soukup - mistr republiky, Severočeský kraj; 2. J. Mečera; 3. J. Nový; 4. J. Horák ml.; 5. P. Horák (východní Středočeský kraj). Soutěžilo 12 modelů.

Plachetnice tř. „X“ - Junioři: 1. J. Novotný - mistr republiky, Středočeský kraj; 2. L. Foltánský; 3. J. Bělík (Středočeský kraj); 4. K. Francěk (východní Středočeský kraj); 5. J. Strnad, Středočeský kraj. Soutěžilo 5 modelů. Senioři:

Start R/C modelu libereckého Smoly



Start plachetnic mezinárodní třídy „M“ - v popředí sympatičká P. Šiki z Maďarska



Kolínský soutěžník M. Havelina s „Elektrou“



Těžko obsáhnout všechno více nebo méně dobré u 126 závodníků a 177 modelů... Nesporně všichni zahraniční modeláři prokázali vysokou sportovní úroveň a vystupování a předvedli velmi pěkné jízdy, technicky dobře zvládnuté. K technice jejich modelů se vrátíme, lze však představit, že jejich výkony byly výsledkem hlavně systematického tréninku a vhodných výkonných motorů. Někteří naši závodníci však za dobrými výsledky viděli jen ty motory! - Zahraniční hosté byli u nás spokojeni. Skromně říkali: „Máme vše, co potřebujeme - startoviště jsou připravena - za silný vítr nikdo nemůže - děpa máme - prostředí je pěkné, časový



Jednoduchý cvičný U-model si vytvořil mladý L. Příkrýl z N. Města na Mor. (Monsorev 447). Data: rozpětí 513, délka 360 mm, váha 335 g, nosná plocha 7 + 2,2 dm², motor Jena 1 s výkonovou vrtulí s 170/100. Model létá na dvou silových vrtulích II., 80° o délce 8 m.

Informace OPOLYTECHNICKÉM ZBOŽÍ

V současné době jsou dostatečně zručby lidé uvedených zboží, které je možno zakoupit ve všech polytechnických prodejnách. Mladý technik, zručný sluh, Praha 1, Palibka 1, tel. 672-13. Ceny v seznamu zboží za jednotku jsou uvedeny v Kčs.

● Acetonné lepidlo v tubě 50 g	kus	1,50
v lahvičce 100 g	kus	2,50
v lahvičce 200 g	kus	4,50
● Lepidlo EPOXY 1200, malé	kus	14,-
balení (souprava)	kg	5,65
● Pásové papír Kablo střední	kg	37,-
Mikrotek	kg	1,-
● Pásové cín a pasty	kg	40,-
● Běžná baterie 2,3; 2,4; 4,5; 5,6; 8,9; mm	kg	60,-
● Volanty pro modely automobilů různých průměrů	kus	0,50
● Optika: hybridní dalekohled	kus	36,-
objektív	kus	17,-
zvětšovací přístroj	kus	73,-
zvětšovací optika souprava	kus	73,-
● Nádi: díla, plány, náplve v různých rozměrech a cenách	kus	5,60
● Ocelový dvoutah	kus	0,90
● Igelitové stěny na modelářské potřeby 50 x 90 mm	kus	0,90
● Vysvětlivky: „MIG“	kus	3,-
„Sputnik“	kus	2,10
„Hvězdička“	kus	2,10
● Literární: J. Brůž — „Modely lidí“	kus	15,-
V. Procházka — „Co uděláme svým dětem“	kus	10,20
● Polysyntetické stavebnice: Elektrická stavebnice (IGLA)	kus	29,-
Elektrická stavebnice	kus	175,-
Arma	kus	28,-
Děrovací stavebnice (IGLA)	kus	24,-
Jehla	kus	100,-
Truhlářská souprava	kus	23,-
Truhlářská souprava	kus	25,-
Mladý chemik	kus	50,-
Československá (letecká)	kus	21,-
Kosmická (letecká)	kus	21,-
Orlík (letecká)	kus	24,-
Albatros (letecká)	kus	15,-
● Elektromotorek: IGLA 2,4 a 4,5 V	kus	14,-
● Pásové motorek IGLA	kus	8,70
● Pásové motorek IGLA	kus	14,-
● Nové druhy zboží: Hračky umělé 50 x 50 x 800 mm	kus	6,-
50 x 50 x 500 mm	kus	4,-
40 x 80 x 800 mm	kus	7,50
60 x 80 x 500 mm	kus	4,00

● Výtvarná barviva klasická Vasa Ceny nelyh
 trupu papírku Praha
 Překlad na nabídku
 výkonu motoru

V nejbližší době přijde epít do prodeje v dostatečném množství polyesterových pryskyřek CHS 10 včetně katalyzátoru, urýchlivače a skotizující tti drůh.

Drobné zboží Praha, podnikové
 ediací, Václavská 55, Praha 1

POMÁHÁME SI KUPÓN Leteckého modeláře 10/62

Jeden kupón je poukázkou na otištěné označení o rozměru 10 slov (mimo poplata za vyeřádání). Do počtu slov patří i adresa, číslo platí jako jedno slovo. NEUVEREJNĚME označení, k němuž nedostane přílohu kupony podle počtu slov nebo označení s jistým obsahem než modelářským!

POZOR: Platí jen kupóny 10/62

PRODEJ

● 1 Motor: bezní, Bud 8,3 cm s 200; Vrtulník 5 bez karburátoru s řh. baterií a řh. svíčkou s 170; Plný 50 cm s 400 Kts. J. Novotný, Nerubice s 18, Duh II. ● 2 Lipové dřevo pro stavbu maket. K. Hladký, Písečná 31, Praha 1. ● 3 Motor Junio 2 s 100 Kts. M. Šedý, Chrást 185, P. Tiliče. ● 4 Nezabíhající motor Zeiss 2,5 cm se sil. vrtulí na 160 Kts. M. Šimonek, Prosečské 23, Gottwaldov. ● 5 Volný motor s motorem MVVS 2,5R — časová za 380 Kts nebo jednovrtul. P. Šoupal, Sv. Cechů 747, Třebíč. ● 6 Motor: NV-21 s 50, Start 1,8 s 50, AMA 3,5 cm za 120 Kts. L. Beráček, Revoluční 1248, Čadca. ● 7 Plán křídla Cateogre, Z. Vandroš, Žitčice n. Cihl. a. Kolín. ● 8 Motor MVVS 2,5 D na 150 Kts. R. Ticháček, Jeronýmova 70, Olomouc. ● 9 Motor Letos 3 cm za 50 Kts. Kroug, Lezinova 679, Ostrava-Poruba. ● 10 Motor Zeiss 2,5 s membránovým snímkem na 140 Kts. J. Vepelka, Písečná 1545/4, Kralupy. ● 11 Motor MVVS 2,5 D s kř. lůž. na 150 Kts. P. Vobobíl, Škvařova 373, Hradec Králové VI. ● 12 Motor MVVS 2,5 D na 130 Kts. P. Darius, Štěrba 624, Hradec Králové. ● 13 L.M. roč. L.-XII. B. Kepr, Opolno polet. Or. h. ● 14 Motor Junio s 90, elektromotorek 2,5 V na 30 Kts nebo vrtulník na bázi. K. Vrák, Soukatecká 26, Praha 1. ● 15 Motor Junio 2 s 100 Kts. Slavík, Chrást III/167. ● 16 Usměr. 2-226 a s motorem Jena 2,5 s 289 Kts. O. Kalper, Jakubcovice n. Odř. 45. ● 17 Motor: MVVS 5,6 s 300, Vrtulník 5 s 200, NV 21 s náhr. díly za 50 Kts. V. Kudláček, Lomnice 253 v Tělnova. ● 20 Nezabíhající motor Start 1,8 cm po výhru na 80 Kts. J. Havlíček, Železná Ruda 298, s. Klavský. ● 21 Vrtulník Kavka, Nepun s 30 Kts. Mach, Nýřkov 419. ● 22 Řezná žila (44 kg) L.M. roč. 1959 za 40; deska BETA s ploštinou spojn. mlatnou odpry a kurdazátory za 80; americká elektronika 2 x 8 x 30 s el. 11.33. S. Apděl, Sladkovice 5, Bratislava. ● 23 Přímá — výsledek Alfa na 150, Beta za 300; andoré rle za 40; vyba. ovce za 40 Kts. motor 1—14 cm. J. Vrtulník, Revoluční 10 b. Šumperk. ● 24 Nový det. motor 2,5 cm za 200 Kts. L. Příhody, Nové Město n. Mor. 447. ● 25 Automobil, mod. na motor MVVS 2,5 D za 160; závozní rychl. model auta s motorem 10 cm (170 km/h) za 850; rychl. model auta s motorem MVVS 2,5 D za 500; nový motor pro rychl. model 2,5 cm „slavík“ za 200; motor Tufin 3,5 cm za 240 Kts. A. Bogdanov, Opavská 24, Praha 1. ● 26 Nový motor Zeiss 2,5 s 120; celoznamení, přil. 45 V s vyba. ovcem za 350; servo Group-ner-Kinematic za 180; výsledek Alfa bez elektron. za 70; elektromotorek přil. (Michalovič) s rle

za 300; krysl 27, 12 Mts za 70 Kts. V. Řehák, Erbenova 1513, Písek. ● 27 Zabíhající motor Vrtulník 2,5 s 150 Kts. P. Konečný, Strážnice 1180. ● 27a Nové sítě transpoz. P12, P401 a výkonové P4. Od redakce LM.

KOUPÉ

● 26 Elektromotorek DCC90 a IP2B. F. Šubert, Lubá-ova 1, Praha 3. ● 28 Křivý lůžek k motoru Zeiss 2,5 nebo 1,8 starší motor. J. Kalvoda, Otrokovice 977. ● 30 Polivrtulník k Aviatu 2 cm. M. Lika, Radnice 409, o. Rokycany. ● 31 Plán makety Zlin 212 a modelu Husa. J. Brzobohatý, Loučkov 166, p. Náměstí n. H. ● 32 Plán makety IL-14 a L-300. M. Zádoukal, Jugoslávských partyzánů 18, Praha 6. ● 33 Kartek k motoru Zeiss 2,5. M. Horák, Gottwaldova 217, Nové Město na Mor. ● 34 Plán lůž. 300 — délka 300 — 1000 mm. Kuleš, Hradec Králové 575. ● 35 Balza tl. 1—5 mm. J. Křivá, Opice 891. ● 36 Plány U-maket na motor 2,5 cm s vrtulí s 220/120 mm. M. Kellner, Holavská 6a, Opava. ● 37 Plány tanků, obrněných transporterů, aut. M. Ryšák, Důk. lůžek 43, Praha 7. ● 38 Plán k let. literatuře. V. V. Hrbáč, Vinohradská 83, Praha 2. ● 39 Plán modelu Ptic. J. Gutman, Brzobohatý 366, Modřice. ● 40 Casopis Modelář, J. Matík, Tylova 800/10, Děčín 2. ● 41 Plán plachetnice MLOK. Přízník, Hluboř 7, Brno. ● 42 Plán Usměr. Křiv. Vrtulník. J. Šedý, V. Mýto 371. ● 43 Plán makety křídla Moskva nebo podřídného. J. Volnar, Štěpánská 4b, Brno. ● 44 Dobry mechanický časovač. Písek, Bystřice p. Hor. 1013. ● 45 Balza, modelářská, dýha. J. Ryšák, Juncosova 17, Rokytno u Prá. ● 46 ABC v 10/1950; 11/1951 alveoly ABC 1—5. J. Michalík, Dolní Suchá II/23. ● 66a LM 1/1955; 3/1956; 10, 12/1961; 2, 3/1962. J. Bělák, Konešského al. 1532, Zámek. ● 47 Jehla a tryska k motoru Jena 1 cm. R. Dvorník, Hradec 752, M. Bolešlav. ● 48 Plány AJ, konstrukce „EL. sváčka“ aj. Ind. Z. Opl. Wollnerova 16, Olomouc. ● 49 Plánek ledi Gneissova, Casopis Modelář a Morse. Šmolčí, OU Buzuluk, Krasnodar u Hodořic

VÝMENA

● 50 Stolni kapesník za bedničkovou balu. Válek, Mělníkova 12, Prostějov. ● 51 Sběrný usměr. ovac za motor 2,5 cm. V. Janča, St. Bolešlav 586. ● 52 Dva usměr. 24 V — motor NV-31 (bez prop. jist. na motor 1,8—3 cm. M. Procházka, Polná 196, Blatovce n. Svlt. ● 53 Let. dýhama 1000 W/24 V za Nife baterii 12 V, 60—100 Ah. Od redakce LM. ● 54 Motor Cas 15 spce. Ter-Dec 2,5 cm (ze v. 1962) za nový MVVS 2,5 R. A. Schmidt, Wollnerova 18, Opava. ● 55 Cypřistoměrový přil. mač s radiolaméním (termán zálu) za motor 2,5 cm s radiolaméním materiál. J. Vazulík, Vanurova 55, Jeseník. ● 56 Motor MVVS 2,5 R za motor MVVS 5,6 cm. K. Kušlák, Nádraží obch. 19, Opava. ● 57 Vrtulník za nový motor do 2 cm. J. Křivá, Opice 891. ● 58 Vrtulník VZ-4 s f. otopar. lůžka za dobu jednovrtul. R. O. apar. rnu, přil. doplatit. P. Novák, Krasnáry 84, p. Vrtulník u Ziliny. ● 59 Cypř. transpoz. 1030/20 za motor 2,5 cm. J. Brzobohatý, Strážnice 1180, Praha 10. ● 60 Ventilátor 12 V na model lodi na elektromotor s tanku T-34. J. Veselý, Zerotín 10, p. Hluboř. ● 61 Mandulín a škola hry za det. motor do 1 cm zálu. výroby (kromě Jena). J. Vrtulník, Záhád. p. Čerchov. ● 62 Balza pro model (bez nápl. 20 kg karcinog. vrtulník, stříbrný ročník 1940 Modelář za obnovu publikace letad. z II. svět. války, balistické makety a různé Casopis. M. Šafářek, Krasná 34, p. M. Bolešlav. ● 63 Casopis Jazdní u. Technik a Modelář u. Bardin na Modelář 1—12/1961. s. 9—12/1962. Šedý Záběhací, Coubus Fontaineau 19, DDR.

RŮZNÉ

● 64 Polský modelář a chet dopisovat. Adresa: Janos Kaczmarek, Kraków 1, Al. Daszyńskiego 21/46, POLSKA. ● 65 Jaroslav Bolek — sdělte adresu na: F. Lendva, Termotav, Gondova 2, Bratislava. ● 66 Usměr. motor 2,8 s. S. Skalova na Nové Sedlo vrtulník Kts 3, opavský M-C-8 Kts 1965. Nám. hlase na adresu: M. Procházka, Polná 196, Blatovce. ● 67 Na přelomě letitli byl nalezn. vrtulník Kts 2. Majitel se může přihlásit na adr.: LMK Škoda Plzeň, letitli lory (s udáním popl.) ● 68 Dne 3. 9. uletl s Křivou sevelim směrem vrtulník A-1. Cerný trup, červené křídlo. Nám. hlase na adresu: L. Pile, Klenovice 280 u Brna.

ADRESY KLUBŮ

● Leteckomodel. klub Teplice v Č. — adresa náčelníka: Milan Nový, ul. ČSM 159/426, Dubi 2 u Teplic.
● Leteckomodelářský klub při LVS v Převrdi — adresa náčelníka: inž. Eman Zito, Převrdi 1520/B-10.

LETECKÝ MODELÁŘ. Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve Vydavatelství Casopisů MNO, Praha 1, Václavská 26. — Vedouc. redakce: Jiří Šmolčí. — Redakce: Praha 2, Lublaňská 57, telefon 223-609. — Administrace: Vydavatelství Casopisů MNO, Praha 1, Václavská 26, telefon 234355-8. — Cena výtisku 1,30 Kčs. Předplatné na čtyři roky (3 čísla) 3,90 Kčs. Rozšiřuje Působnost novinová služba. — Obědňákův příloha kolář polovní díln A 23*21492. — domovce. — Nevyžádané rukopisy se nevracují. — Tiskne Polygraf 1 s. n. p. v Praze. — Toto číslo vyšlo 9. října 1962. PMS 198



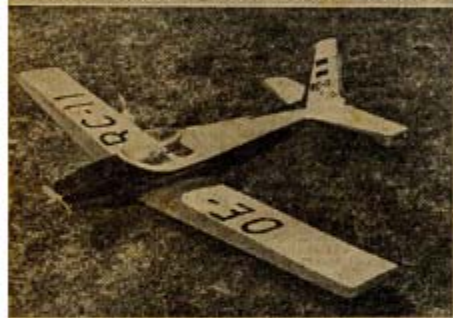
Jednoplošný vetroň Sahib konstrukce O. Vítáka z LMK Senica, krátkok Molit, je z tuzeho skleného materiálu. Rozpětí 2800 mm, váha 1000 g, aparátura MVV3, vybavení Higgins



S málo stavěnou kachnou se objevil na letišti přeboru Spojených států Don Krupp; ze špatného počasí však neuspěl



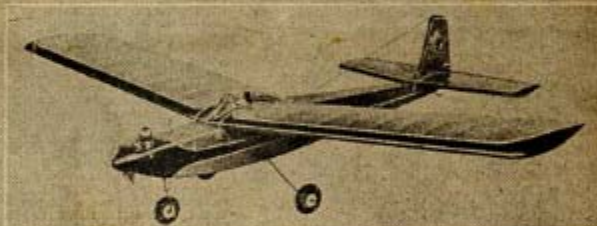
Na přání čtenářů
věnujeme jednou
celou stranu
R/C modelům



Nejuspěšnějším R/C modelem v Rakousku je maketa tamního sportovního letadla „Job-5“. Ing. W. Datzelbacher s ní zvítězil v 6 ze 7 soutěží, kde startoval. Délka Rozpětí 1700 mm, váha 2400 g, zatížení 60 g/dm², motor OS Max 8 cc, pracovní 200 h, tříkanálová aparátura Metz ovládá směrovku a motor

SNÍMKY: Czerny, Model Airplane News (2), Modellistica, Sonek, Vítěšek

Moderní tříkanálové aparatury se ujmuli i v Itálii. Jednoduchý model na solínku, který postavil M. Papini, je vybaven válečným tříkanálovým radiem Alletti a poháněn motorem Supertigre G. 20/23



Vhodná povrchová úprava a malá vzhledová kabínka mohou učinit přitažlivým i model zcela účelových tvarů. Ukazuje to nový stavebnicový „Falcon“ C. Goldberga. Má rozpětí 1420, délku 1045 mm a váží včetně šestikanálové aparatury 1390 g. Pro začátečníky se prodává jednodanělová verze. Montují se motory 1,5 i 2,5 a 3 cm

Takhle to dopadá, když zapomenete u R/C modelu zajistit třeba jen vzpěru křídla...

