

Letecký

11

LISTOPAD 1952

ROČNÍK III

CENA 4 Kč



modelář



Modelářskou výchovu dáme širokým masám mládeže!

Obsah



Cesta k úspěchu zděických modelářů • Závod U-modelů O mistrovství Brna • Několik řádek z modelářského kolbiště • O profilech křídla • Mikromodely v Sovětském svazu • „Hydra“ rekordní vodní model • Akrobatické upoutané modely • Pohled do bratrského Polska • Pomáháme si • „VII. Žehrovice 1952“

Cesta k úspěchu zdických modelářů

Soudruzi modeláři ze Zdic se od samého počátku své práce plně přesvědčovali, že je třeba usilovného přemýšlení a velké péle a vytrvalosti, mnoha úprav a zlepšování, než se výtvar modelářských rukou rozletí, aby dosáhli nových skvělých výšek, dále než rychlosti.

Jejich první „tryska“ se jen málo podobala tě, s níž se jim později podařilo překonat světový rekord. Vznikla na základě plánu na polskou trysku „Gado“, který byl otiskn v Letectví. Byla zhotovena z plechu letovaného cinem — a soudruzi věděli, že by mnoho nevydržela.

Teprve po roce přemýšlení a práce postavili novou trysku, letovanou mosazí. Celá tři nedělní odpoledne se pokoušeli uvést svůj nový výtvar do chodu, ale jejich námaha stále nevedla ke zdárnému konci. Pomohlo teprve to, že navštívili dílnu, kde byl kompresor. Tam se tryska za stálého chodu kompresoru konečně rozběhla. Ještě dlouho si však soudruzi museli lámat hlavy, ještě dlouho museli shánět různý materiál, a provádět všemožné úpravy, opravy a zlepšení, než bylo možno trysku uvést do chodu normálním způsobem.

Tim se však obtíž ještě zdaleka nekončily. Tryska ujetla dva metry, nepatrný náraz jí přivedl z rovnováhy — a zhasla. Soudruzi nejprve hledali vinu v podvozku. Vystřídali jich několik, ale tryska se stále houževnatě držela země a do vzduchu se jí nechtělo. Nakonec se ukázalo, že ne podvozek, ale špatná nádrž a příliš dlouhý přívod byly příčinou nezdaru. Po několika dalších úpravách soudruzi konečně dosáhli toho, že tryska při otěsech nezhasínala, odpoutala se od země a začala opisovat první kružnice svých letů.

A teď se soudruzi pustili horlivě do další práce. Prováděli pokusy s pomalými lety, pak byly stále rychlejší, ale to už nevydržely uší občana, bydlicích blízko hřbitve zdického Sokola. Pod jejich nátlakem MNV zdickým modelářům doporučil, aby upustili od dalšího provozování tohoto sportu. Soudruzi se odvolali k ONV v Hořovicích — a teprve ten jim spolu s místním akčním výborem ve Zdicích pomohl k opětovnému povolení létání. Směl však létat jen tři hodiny v týdnu, a ještě to bylo mnoho



pro obyvatele domů, sousedících s hřbitvem.

Soudruzi modeláři se svou tryskou tedy měli velmi špatné podmínky k přípravě na celostátní soutěž v Gottwaldově v r. 1951. Přes to se jí však účastnili a výsledek, kterého dosáhli — 196 km/hod. — jim byl účinným povzbuzením k další činnosti.

Konstruovali nové modely, zlepšovali jejich letové vlastnosti. Zkoušet je chodili na Svatou, 4 km vzdálenou od Zdic. Vystupňované pracovní úsilí se obráželo ve stále lepších výkonech modelů, až přišel květen letošního roku, kdy se ukázalo, jakým výsledkům vede houževnatá, čilevědomá práce: soudruh Stanislav Paur získal v závodech o Velkou cenu města Ostravy titul absolutního vítěze a výkonem svého modelu 231,5 km/hod. překonal světový rekord.

To ovšem neznamenovalo, že zdíci soudruzi se spokojí krásným úspěchem své kolektivní práce a budou dál pokračovat zpomaleným tempem. Naopak — právě nyní, kdy ostravský světový výkon zdického s. Paura byl již překonán brněnským s. Husičkou — se pustili zdíci soudruzi do konstruování nových typů modelů, do nové usilovné práce, neboť vědí, že v ní a v překonávání obtíží, které se jim v tvůrčím rozmachu staví do cesty, je základ růstu nových lidí i nových úspěchů. MH.

VIII. ročník memoriálu

Čeňka Formánka očima účastníka

Jako jižš léta, tak i letos sjíždějí se již v sobotu modeláři z celé naší republiky na největší soutěž modelových větroňů — memoriál Čeňka Formánka, který se konal 18. října 1952 v Kamených Zehrovicích. Přijel jsem se svým družstvem v neděli brzy ráno do Libušína a odtud nastalo putování do Kamených Zehrovic, kam jsme se dostali celkem brzy, a to díky občertným „domorodcům“, kteří nám ukázali cestu. Krátce po sedmé hodině jsme již byli před domem známého modeláře R. Čičky, kde nastalo asi hodnově čekání v mrazivém a mihavém podzimmím rámu. Kolem osmé hodiny se ukázaly první známky přejímání modelů — byly vynášeny na ulici židle, stál a věhy. V té době jsem pozoroval jednoba z časoměřičů, který se ohlížel po vedoucích družstev. Dělal to způsobem naprosto originálním, totiž každému modeláři, kterého poskál, řekl, aby jeho vedoucí se dostavil na patřičné místo k vyzvednutí soutěžních přihlášek a vyřízení papírové agendy soutěže. Nakonec to dopadlo tak, že polovina vedoucích nevěděla, o co se jedná a šla k přejímání se svým družstvem bez přihlášek. Když konečně po dlouhém čekání v řadě se dostalo družstvo ke stolu, bylo odmítnuto, že vedoucí nemá přihlášky. Celou situaci vyřešil nějaký soutěžící, který vykřikl k prokeřným modelářům, o co se jedná a věc byla jednoba, ale dobře vyřízena.

Po přejmutí modelů odcházeli soutěžící na „letišti“, které vyhlíželo tak, že to byl pás letištní a strniště a okolo stála oranžie. K dozorci „všeho zřeho“ bylo zde i vysoké vedení „přlety zahrady, kde šlo měřit nejen modely. To však nemohlo srazit modeláře, kteří se zasloužili přispěvatelství modelářské společnosti — bylo totiž skoro bezvětří a občas dosti silná terminka. Velmi pěkně létající amokřidlo s. Hájků ukázalo ještě před soutěží besvodně termičky let, který skončil k velké spokojenosti Hájkově dobře, neboť amokřidlo se zanedlouho objevilo opět v jeho rukou neporušené.

Před 12. hod. byl nástup, při kterém s. Ing. Doveřil řekl soutěžícím něco o Č. Formánkovi, jehož památka byla uctěna minutovými tichem. Potom se ihned přikročilo k vlastní soutěži.

Po strance konstrukční a stavební jsem mohl na letištní MČF vidět znamený pokrok, a to hlavně na velmi pěkných vlastních konstrukcích do 34 dm. Modely nad 34 dm. byly zastoupeny hlavně Sokoly a Orlyky, které měly při stávkách pomalý velkou nežádí na přelíní umístění. A nyní něco k průběhu soutěže: Kdo byl letos na krajské soutěži v Hořovicích a byl též na memoriálu Č. Formánka, list zpozoroval četky rozdílů. A k těmto se mi rozhodnutím, která soutěž byla lépe organizována, list by zvlášť Hořovic. Je tomu tak z toho důvodu, že v Hořovicích se soutěžilo skutečně v družstvech (po okresech) a zde byl každý vedoucí skutečně na svém místě, neboť měl po celou soutěž družstvo vcelku a přitom sám nesoutěžil. Musíme přiznat, že krajská soutěž v Hořovicích byla sněžší a měla více soutěžících, ale přitom již v 17. hod. byla skončena. Modeláři z Pražského kraje doufali, že i MČF bude již takto organizován, ale byli velmi zklamáni. Družstva byla rozložena, modeláři z více modely měli nepřítomnosti s časoměřiči (jedná se hlavně o 3. starovětš), kteří při druhých startech byli velmi nervozi a na soutěži ne přišli všichni. Myslim, že by si měl být vzor se s. Ing. Němce a Ing. Doveřila, kteří měli stejné právo být provedeni jako modeláři, radši jim a pod. Poslední starty byly prováděny s horečným spěchem, který velmi nemile působil na soutěžící, mezi nimiž se objevily klasy: „Mně už je to všechno jedno, ac to třeba rozvíhám“ a pod. Myslim, že je to nešťavý žev na modelářských soutěžích, proti kterému v celostátním měřítku bojujeme a zde byl nepřímo akterem „promrzlými“ časoměřiči podporovány.

Ale nakonec se zhybnali očima a proto věřim, že příští ročník MČF bude vypadat tak, že soutěžící budou z něj odcházet spošit tak spokojeni, jako s Hořovic nebo z Celostátní soutěže. Jan P. Šára, OV Douleu, Říčany.

Závod U-modelů »O mistrovství Brna a velkou cenu n. p. TOS«

Rychlostní závod a soutěž pohotovosti se konaly ve dnech 13.—14. září t. r. v Brně na letišti Sokola Zbrojovky za účasti modelářů z celého Československa.

V sobotu za velkého deště a nárazového větru bylo odlatáno první kolo rychlostního závodu, ve kterém již dosáhli pěkných výkonů soudruzi Husička a Sladký v kategorii tryskových modelů. Hříště bylo dobře chráněno drátěným pletivem, takže o bezpečnost diváků, kterých bylo během soboty a neděle asi 15.000, bylo dobře postaráno. Tato návštěva je dosud vůbec největší na závodech U-modelů.

Požadavek služba závodu byla bezvadná, o závodníky bylo postaráno po všech stránkách. Obezpečeno po celou dobu závodu dobře informoval místní rozhlas a úspěch měla i groteska tří modelářů „Clownů“ — a se létati nemá.

Druhého dne za velmi pěkného počasí bylo dosaženo výkonu světové úrovně. Junior z. Dráček z Prahy (CKD Stalingrad) se svou dvoapáňkou byl první v kategorii rychlostí 96,5 km/hod. a stal se juniorským mistrem Brna. — V 1. zář. kategorii seniorů z. Zatočil z Brna dosáhl rychlosti 159 km/hod. a stal se seniorským mistrem. — V kategorii 5 cm nikdo nestartoval — opět se zde potvrdil naprostý nedostatek výkonových motorů této kategorie. — V nejsilnější kategorii pístových motorů do 10 cm byl zajímavý souboj soudruhů Husičky z Brna a Gürtlera z Prahy. V prvním kole závodu bylo pořadí:

1. Husička 204 km/hod.
2. Gürtler 196,5 km/hod.

V neděli za lepšího počasí se výkony podstatně zlepšily. První v kategorii do 10 cm byl S. Gürtler z Prahy (Tatra), rychlostí km/hod., druhý S. Husička z Brna (TOS) rychlostí 208 km/hod. S. Gürtler překonal také čs. rekord (179,49 km/hod.) výkonem 202 km/hod.

V tryskách z. Sladký z Brna dosáhl rychlosti 266 km/hod. jako první. Druhý byl z. Husička z rychlostí 250 km/hod. — Při pokusu o překonání světového rekordu oba modely havarovaly.

Soutěž pohotovosti v sražení praporek vyhrál z. Vagesstian z Brna.

Závod byl bohatě dotován hodnotnými cenami a všichni účastníci na něj budou dlouho vzpomínat jako na jeden z nejlepších v tomto roce a budou se pilně připravovat na příští ročník.

Diplom FAI pro čs. modeláře Zdeňka Husičku z Brna, kterým se potvrzuje získání mezinárodního rekordu v tříř. a současně získání světového rekordu v U-modelích bez ohledu na kategorii a třídu.

STÁLE VPŘED...!

Sedmého listopadu tomu bude 35 let, kdy v Rusku vybojovali dělníci a rolníci vítězný boj s továrníky a statkáři za svá práva. Byla to Velká říjnová socialistická revoluce, ve které pracující vyrazili vládu z rukou pánů a začali si vládnout pod vedením soudruhů Lenina a Stalina sami.

Tehdy byl dán základ k vytvoření Sovětského svazu, který je dnes nejsilnější a nejkrásnější zemí na světě. Nejsilnější proto, že všichni jeho lidé miluje svou zemi a usilovnou prací buduje veliké továrny, průplavy a elektrárny — mohutné stavby Komunistu. Ze má dobře vycvičenou a vyzbrojenou armádu, která po vítězném zničení německých fašistů v poslední válce je dnes ještě mnohem silnější a odhodlanější bránit svou vlast proti každému nepříteli.

A nejkrásnější proto, že tam nejsou již továrníci, kteří by nutili dělníky pracovat za těžkých podmínek a malou mzdu. Že tam nejsou již nezaměstnaní a hladoví, že práce se stala radostnou a že sovětská mládež má otevřeny všechny brány ke vzdělání, sportu i zábavě.

Sovětský svaz stal se tak vzorem pro všechny pracující lidi ve světě. Dělníci všech zemí touží po tom, aby měli stejný život jako dělníci v Sovětském svazu. Mládež všech zemí chce vyrůstat tak, jako roste mládež sovětská. Právo na takový život musí si každý vydobýt bojem a prací. To nikomu nespadne samo do klína.

Naše země je šťastna proto, že se nám podařilo v roce 1945 za pomoci Rudé armády zbavit se továrníků a velkostatkářů a nastolit vládu lidu. Od té doby se stále učíme od Sovětského svazu a máme se stále lépe. Budeme se mít tím lépe, čím lépe a více budeme pracovat a učit se.

Již v našem letectví učíme se od Sovětského svazu. Letecká výchova má sloužit ke zvyšování obrany naší vlasti. Proto v poslední době provádíme dobudování naší letecké branné výchovy tím, že Doslet se slučuje se Svazarmem v jednu organizaci tak, jako tomu je již od loňska v Sovětském svazu.

Tak bude dán naší letecké výchově ještě pevnější základ, než měla dosud. Budeme mocí lépe plnit své úkoly proto, že postup v branné výchově bude jednotně řízený a budeme mocí lépe využít finanční i materiální prostředky, které nám naše vláda poskytuje.

Letecké modelářství v SSSR je nejlepší na světě a proto i naši modeláři budou v nové organizaci pracovat ještě lépe, než dosud. Budou se ještě více učit, aby z prostředků, které budou mít plně k dispozici, uměli stavět takové modely, které na soutěžích podají stále lepší výkony, abychom se tak i zde přiblížili co nejvíce našemu vzoru — leteckým modelářům v Sovětském svazu!

Křivánek.

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

Diplôme de Record

NOUS SOUSCRIVONS CERTIFICS QUE

Zdeňka H U S I Č K A (Tříděrovémodelář)

A BRNO (CZECHOSLOVAQUIE) POUR MODÈLES RÉGULIERS D'AÉROCOQUES.
Soutěž du monde et records nationaux sur classe
Vitesse en vol libre (sans fil) : **245,032** km/h

Classe 1-c.0.0.1 (Avions à moteur à réaction)

à Brno-Havosim le 13 juillet 1952

Ph. Doslet
LE PRÉSIDENT

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FAI

LE PRÉSIDENT DE LA FAI

E. Jemot

DRGillman

Hubert

Několik rádek z modelářského kolbiště

Hrsta znamenitých rad začátečníkům, kteří májíce na starosti organizaci soutěže či závodu v noci nespí, ježto jim spánek pláší zlé sny o mrzavých komisářích, zdvořilých návštěvnících a o ostudě v „Modeláři“. Určeno všem těm, kteří neví kam dřív a jak na věc.

Tak, jako bylo třeba výsadou rytířů píchat do protivníkovy brnění dřevěnou holi na kolbišti před očima krále, tak také tvorové, stížení modelářskou nemocí považují za nutné měřit své výplody a sílu nervů na různých závodech a soutěžích.

Příprava velkého boje aneb každý začátek je těžký.

Už je to tady! Na schůzi, útvary účedním, kde se bilo pěti do stolu, převrhl stůl a rozbilo okno, dohodli se modeláři, že budou pořádat několik hasičských plav, ale závod či soutěž s bohatými cenami. Vytrčí se úkoly. Budiž jednáno způsobem nezávazným, t. j. uděláme nebo ještě lépe: bude se snažit udělat, bude se třeba postarat, to se potřebuje atd. Střez se říci, že Franta třeba zařídí hřiště, Josef hasiče a Honza oechestr. Tim si jenom zneptáčili lidi, neboť jim dělá starosti. Zmatek necht nastoupí svou vládu! Někdo svou důvěřivost odpykal předsednictvím, někdo jen službou pořadatelskou. — Co teď? Role jsou rozděleny a principál vytahuje oponu. Nuže jednej! Koná-li se závod U-modelů, pak nikdy nic nepojíšku. Utrpí-li někdo úhonu, má dávat pozor, přece není malé dítě. Necht se diváci seskupí v malebný útvar kruhový kolem létajících tryskových modelů. Závodníka tento zájem potěší a nadchne. Ale spouš uvidí, když lůta a nemůže z kruhu. Nabídní smlouvu zdejší nemocnici a vejde ve styk s nadřízenými orgány „Krematorium a pohřební služba“!



Kolbiště k utkání seženě snadno takto: Ráno půl hodiny před zahájením vpadne několik členů modelářského odboru po zuby ozbrojených Envéčky, Atomy a Frogy do kanceláře správy hřitě, kde se stručně vyhlásí požadavky: „Medle jářku, potřebujeme dnes hřitě a dost!“ Vede-li si správce zpupně a chytá-li protivnictví, budiž ve svém doupení uzamčen a odsouzen k nahazování jednoho Envéčka, kterému upadl protipíst.

Jenom nespěchat!

Pamatuj si základní pravidlo: Času je vždycky dost! Začne-li organizovat sou-

těž či závod dva dny před pořádáním, není to důkaz tvé neschopnosti, ale naopak. Jen si důvěřuj! Za dva dny se toho dá udělat...! Máme u nás jednoho dotyčného, který za den zkalil dvě plava. A ty abys za dva dny nezkalil jednu soutěž! — Malíčkost!

Omezování svobody neboli funkce.

Poctivě se vyhýbej jakéhokoliv funkci! Budou-li ti jí vnucovat, existuje tisíc a jeden způsob, jak se jí zbavit, bude-li zbytrale jednat. Klidně prohlás, že stáváš závodní model a že proto nemůžeš nic přimout. Budeš přece obsluhovat barvy a slávu mateřské organizace! Budou-li chtít, abys něco stávil, zapuď je od sebe s důvodem, že máš mít funkci. Takto se snadno zbavíš obou. Hleď-li někoho za funkcionáře, předpádní nenadále svou oběť a rázně prohlás: „To je jasné, ty tam musíš a basta!“ Bude-li se dotyčný zdržat a olívat, pohroz mu vyloučením a vyvolaj scénu. Doporučuje se dělat rukama prudké posunky a vyrazit hysterické výkřiky jako „že s tím sekneš, jeden tu nemá pochopení“ atd. Na lidi platí jen bič!

Výkřik elegance a horečka závodní čili — Tvůj model.

Stane-li se to nečestší a Ty stáváš model, nic se neboj. Do soutěže (závodu) se nikdy nepřihlašuj včas. Elita chodí na poslední chvíli! Víš, že model potahující za soumraku před Velkým Bojem a za svítání krásně zakloužes. Neletá-li to, klidně na to někde v koutku hlápní a pak prohlás, že Ti to narazilo „ale rovnou do inverze!“ nebo že Ti to spadlo na „tudlencu tropopasusu“. Tomu lid obecný málo rozumí, načež budeš vypadat důležitě a vědecky. Můžeš to také pohodit na půdu pavoukům a oznámit veřejnosti, že Ti to hned na první start „vzalo roha“!

Vydržel-li model do střetnutí, důvěřuj si — neležej se nic! Můžeš třeba soupeři, jakoby neras, pochopitelně, rozlápnout trup nebo upustit nenápadně něco těžkého na křídlo. Rychle se po svém činu vzdal, neboť modeláři fanatici jsou lidé netýkaví a ještě by si mysleli, žeš to nastrojil ve zlém úmyslu. Jinak se soupeřů stran a nic se nevyptávej, jelikož jenom Ty to máš nejlepší a jen ty to máš dobře a Ty jsi nejchytřejší a ty to musíš vědět. Ty jsi kápo a přes Tebe nic. Jsi poslední instancí modelářského pokroku!

Velký Boj.

Utkání zahajuj nejméně o dvě hodiny pozdě. Budou Ti sice předstírat, že pospíchájí, ale nebuď nářků! Je nejpříhodnější



a nejlepší, když jsou všichni nervoší. Zahajovací prosloví necht je nejméně velučet, vzor nekonečno. Necht jsou předčítány hlásem klidným, jako široká řeka pokojně plynoucím. Gladiátoři mohou zatím holdovati klidnému spánku vstoje, což zbytečně vibráci a uvede do klidu jejich nervovou soustavu.

Při utkání udržuj důsledně zmatek! Nastroj vládu paniky, bezúčelného pobíhání, šimlovského zapisování a přebyčného vyjednávání! Obecenstvo a soutěžící (závodníky) ponechej pokud možno ve tmách a bez informací. At také kapánek přemýšlejí, proč tuto, nač tohle a co se vlastně děje. Závodí-li, pak v prostoru před diváky si pokojně vzpurne a rebelantsky. Nikoho nerespektuj, podívej se kam chceš a kdy chceš. Pořadatelé jsou příliš úzkoprsí, než aby mohli pochopit vzlet Tvého zvidavého genia!

Provádíš-li první start na startovním číslu jedna, druhý klidně proved na startovním číslu tři. Nebudou-li tam moci nalézt Ty přihlídku, hrozně se rozlíhuj a vyhrožuj, že to dáš do „Modeláře“. Žádej zpět peníze za vklad! Na start přicházej ledabyle, na poslední chvíli a pokud možno s výrazem:

„Dyk už du, to je zasej řeči!“ Vždyť jsi esoj! Davy k Tobě pojmu účtu a důvěru, neboť vidí, že „seš něco“!

Neobtěžuj se s náhradními díly a nářadím! (Vrtule, směs, guma, kolečka, olovo atd.) Vždyť to mají ostatní! Ty se dostav jen tak — to by bylo, aby Ti to někdo nepůjčil, omlítmi je, „Nemám!“ Prones delší nesouvislou řeč o tom, že každý má mít svoje věci v pořádku, být dobře připraven, kam bys přišel, takže přijde každý a jednomu potom zbudou oči pro hřitě.

Neletá-li model, dáš Tvě přehlé a ukvapeně připravě, rozdupej a rozsejpej ho před očima senescitivního davu. Necht je tento potměšilý výtvor techniky stráven ohněm! Na troskách své slávy zakřepíš divoký tance, to je kus dobré práce v propagaci modelářství.

Zapomeneš-li se Osud s Náhodou a necht Tě vyhrát nějakou cenu, tu zvolíš slovy Archimedeovými:

„Heuréka! Vítězství!“

Cenu pak přijímá s výrazem „já to sice nechci, beztak toho moc nejím, ale když už je to tady, tak to sem navale, dyk se to dalo čekat, to je jámé!“ Promluví něco v tom smyslu, jako „dlouhé přípravy, uslechnuté zápolení, obětavé ztvrdění, čestná hra, velká soupeři.“ Budou-li žádati vysvětlení úspěchu, odborně a jasně vylouží, „že Tvoje znalosti a nadbytek zkušenosti a Tvůj inženýrský mozek nemohou prohrát.“ Budou-li pít po technické stránce modelu, pak si nasadí tajuplný výraz a sdělí jim vysvětlení, že „to máte různý vynálezy a tentononc.“ Ve svém přibytku získanou cenu zainstaluje na nejnápadnějším a nejkřiklavějším místě. Neváhej se s ní pochlubit i vícekrát každému známému. Ať lidé vídí, co je v Tobě skryto a jakýs* to talentik! Necht' zvi, že mají přítele genia!

Jiná kapitola tohoto klání jsou ceny:

Odměna modelářům za jejich snaživou práci je skryta v cenách. Někdy ovšem bývá tak dokonale ukryta, že jí nelze nalézt.

Jsi-li určen k výběru a zajištění cen, pak vyber ceny pěkné, hodnotné a praktické. Ulice vhodné je třeba mazánka na gumu pro tryskového fanatika, nebo inkoustová tužka pro pokojáče. Velmi hodnotné a jakostní jsou různé sošky z plechu na ještě plechovejším poháru. To se dá vždy různě použít.

*) Nalezl jsem – historický výrok proslulý řeckým matematikem a filosofem Archimédem – pozn. red.



Naproti tomu jsou nepraktické a nekupuj proto věci jako kořálí, aktovku nebo dobrou knihu, předplacení „Modeláře“, rýsovací soupravu atd. Na cenách četí, peníze nejsou!

Ceny účastníkům hned nevydávaj. Velice ochotně jim je přislibíš za měsíc, dva. Zapísahej se! „To víte,“ zahovoř, „organizace, výsledky, telegramy, plány, propozice, články. Jak budu mít kapánek času, rače se spoolehnot. Ceny vám hnedlinko pošleme jen co...“ atd., atd....!

Pak se na to krásně zapomeně a Ty si můžet ceny nechat, připočetel je ke svému majetku. Knihy se hodí jako těžitko na křídlo, aby se nekroutilo. Teď je na pořadu

rozhlás, doprava, občerstvení a jiné maličkosti.

Vím, že jsi mnoho přemýšlel o poloze hříště a umístění jeho vůbec. Polohu vol strategicky tak, aby bylo co nejdale od komunikací. Závodníci jistě projeví mnohými díky svou vděčnost, že se mohou před utákním pěkně osvěžit procházkou.

Občerstvení? Protestuj! Uved a poukaž na biblické příklady svatých, kteří dobrovolně odešli do pouště, aby zde nejedli a nepili.

Propozice závodů necht' konkurují jasnosti nejhustší mlze. Vklád nejmeně padesát korun. (Ať se máme dobře, ne?) Budou-li něco namítat účastníci, prohlás, že vysoké úrovni soutěže či závodu odpovídá vysoký vklad.

O propagaci se nestarej. Dostaví-li se závodníci a obecenstvo v množství mikroskopickém až mizivém, vždy máš možnost o nich tvrdit, že jsou zaostalci a ničemu nerozuměj.

Vymčlenosti techniky neboli rozhlás můžet nechat zavět, ale nepoužívej ho, ani kdyby Tě podivní mušové omotani všelijakým drátem lákali sliby přesládkými. Souněz dostane pestrout romantickou příchuť, když pořadatelstvo vhodně pobíhá mezi soutěžícími a každý se hledá půl hodiny.

Po Velkém Boji.

Sklončí-li Velký Boj fláskem a ostudou, máš vyhráno. Setrup mezi členstvou a skuhrerj: „To kdybych já to byl organizoval...!“

Přinášíme popis U-modelu »KRAKATIT«, konstrukce a stavby Jiřího Gúrtlera z Dostletu Tětra KŘEŽEK, Praha. Uvedená rychlost modelu byla dosažena na závodech v Brně a bude registrována jako čs. národní rekord.

Rychlostní upoutaný model
"KRAKATIT"
rychlost 202, 248 km/hod.
dne 14 září 1952
konstrukce Jiří Gúrtler

rozpětí křidel	465 mm
rozpětí výškovky	240 mm
plocha křidel	3,487 dm ²
plocha výškovky	1,368 dm ²
plocha celkem	4,855 dm ²
délka trupu	520 mm
motor „Doaling 6f“	9,86 cm
zatížení na 1 cm ²	195 g
váha s palivem	950 g

Jiří Gúrtler, Praha

O PROFILECH KŘÍDLA

Milan Tichý
Pokrač. z č. 10/52

Na základě nových výzkumů v oboru obtékání profilů při malých rychlostech a malých hloubkách (při nízkých Reynoldsových číslech) byly sestaveny zvláštní profily, označované jako „turbulentní“. Mají tu významnou vlastnost, že proti obvyklým profilům podřizují turbulentní přilehlé obtékání i při nízkých Reynoldsových číslech,

odek a s profily této řady dosahuje se pronikavých úspěchů na cestě za zvyšováním výkonu modelů. Výběr z těchto profilů je na tab. III. a je zřejmé, že se podobají profilům druhé řady, které navrhl Dán Sigurd Isacson. Tato okolnost je zcela přirozená, neboť vodítkem při navrhování obou řad profilů byly práce německého aerodynamika

řil tímto způsobem profil B 3309 b, čímž se snížila průměrná klesavost modelu o 25%. Tento profil vyžaduje ovšem konstrukci křídla z tvrdé bubu, avšak dosažené výsledky plně odmění tuto práci.

Další profil je B 6358 b. Nejmenší hloubka křídla, která je s tímto profilem dovolena, pohybuje se mezi 150-220 mm. Tento profil je velmi vhodný pro bezmotorové modely kategorie F. A. I. v případě obdelníkového křídla o hloubce asi 250 mm. Výkonové modely s menší hloubkou jsou lepší než s profilem jako na př. RAF 32 a podobným.

Profil S. I. 73508 je o 2% tužší než pro-

Tabulka III.

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
B 3309 a	Y _A 0,40	1,97	3,00	4,73	6,17	7,33	9,12	10,09	10,47	10,63	10,33	9,67	8,30	6,70	4,67	2,50	-	0,10
	Y _F 0,40	0,38	0,96	2,30	3,40	4,48	6,17	7,10	7,50	7,67	7,00	7,09	6,13	4,89	3,40	1,78	-	0,
B 6358 a	Y _A 0,70	2,33	3,40	5,19	6,53	7,64	9,25	10,20	10,82	11,09	10,85	9,92	8,45	6,67	4,65	2,51	-	0,25
	Y _F 0,70	0,07	0,25	0,83	1,44	2,10	3,20	4,10	4,80	5,22	5,51	5,29	4,73	3,84	2,75	1,43	-	0
S. I. 73508	Y _A 0	-	3,0	5,0	-	7,4	-	9,9	-	10,5	10,0	9,2	8,0	6,5	4,6	2,7	-	0,4
	Y _F 0	-	-0,4	-0,4	-	0,4	-	2,0	-	3,0	3,5	3,4	3,0	2,3	1,4	0,4	-	0
B 6358 b	Y _A 0,70	2,18	3,14	4,95	5,65	6,53	7,78	8,55	9,00	9,15	8,96	8,23	7,10	5,75	4,08	2,23	-	0,22
	Y _F 0,70	0,03	0,15	0,42	0,78	1,12	1,85	2,45	2,92	3,25	3,57	3,63	3,50	3,00	2,32	1,19	-	0
B 6358 c	Y _A 1,11	3,00	4,15	5,83	7,08	8,00	9,15	9,97	10,28	10,37	9,91	8,89	7,50	5,90	4,20	2,32	-	0,33
	Y _F 1,11	0,17	0,63	0,95	0,23	0,50	1,19	1,87	2,35	2,70	3,05	2,98	2,67	2,22	1,63	0,89	-	0
S. I. 53507	Y _A 0	-	3,0	4,6	-	6,7	-	8,3	-	8,7	8,4	7,6	6,6	5,3	3,7	2,0	-	0,3
	Y _F 0	-	-0,5	-0,4	-	0	-	1,2	-	1,6	1,8	1,8	1,5	1,2	0,6	0,1	-	0
S. I. 64009	Y _A 0	-	2,8	4,6	-	7,0	-	9,6	-	10,5	10,5	9,7	8,3	6,7	4,8	2,7	-	0,2
	Y _F 0	-	-0,5	-0,6	-	-0,3	-	0,6	-	1,3	1,8	2,0	2,0	1,8	1,3	0,6	-	0,
S. I. 33000	Y _A 0	-	3,4	5,1	-	7,3	-	9,0	-	9,6	9,2	8,5	7,2	5,8	4,1	2,2	-	0,2
	Y _F 0	-	-0,6	-0,8	-	-0,6	-	0,1	-	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,2	0,1	-	0
B 6355 b	Y _A 2,32	4,05	5,00	6,42	7,53	8,42	9,76	10,67	11,18	11,38	11,00	10,00	8,67	6,95	4,93	2,79	-	0,25
	Y _F 2,32	1,08	0,72	0,28	0,00	0	0,27	0,73	1,17	1,50	1,75	1,72	1,53	1,22	0,92	0,50	-	0
B 6355 c	Y _A 2,68	4,67	5,80	7,46	8,70	9,73	11,25	12,09	12,50	12,55	12,07	11,10	9,65	7,82	5,55	3,00	-	0,25
	Y _F 2,68	1,20	0,77	0,33	0,10	0	0,13	0,37	0,55	0,67	0,77	0,82	0,80	0,67	0,43	0,20	-	0

kdy proudění na obvyklých profilech je již odříznuté, což vede ke snížení vzlaku a zvýšení odporu.

Turbulentních profilů vytvořených zvláště pro použití v modelářství jsou známy dvě řady, a to řada „B“ a řada „S. I.“ Původcem první řady je Maďar Dr G. Be-

misa F. W. Schmitze, které popisuje ve vztahu knižka Zrna-Hemzo „Létací modely“ (Naše vojsko, Praha 1952).

Prvním profilem v tab. III. je profil B 3309 b. Má největší tloušťku 3%, která je theoreticky ideální pro obvyklý model na gumu. Je zajímavé, že Dr Benedek vytvo-

řil předcházející a má největší prohnutí střední čáry o 1% menší a má proto vyšší kritické Reynoldsovo číslo. Kromě u má přibližně stejný tvar odtokové části – jsou všechny profily S. I. – a je proto pro stavbu křídla vhodnější.

O profilu B 6356 b platí to, co bylo řečeno o profilu B 6358 b, avšak vzhledem k menší tloušťce má dobré vlastnosti i když při nižších R. číslech než profil předcházející S. I. 73508.

Profil B 8356 b je velmi podobný předcházejícím profilům ve vlastnostech, ale jeho větší tloušťka dovoluje širší uplatnění v užívání konstrukcí křídla. Tohoto profilu se používá téměř všestranně, od velkých modelů bezmotorových až k modelům na gumu podle pravidel F. A. I. nebo Wakefeld.

Tenké odtokové hrany jsou na něčtyřech obvyklých u moderních profilů, nevynímaje profily „turbulentní“. Stranou těchto profilů je opět profil S. I. 53507, který je velmi rozšířen jako jeden z profilů pro „všechno“.

Profil S. I. 64009 je hlavně vhodnější pro větší modely než oba profily předcházející. Bylo jej však s pozoruhodným úspěchem použito také u modelů menších. Větší tloušťka profilu má opět výhodu konstruktivní pro návrh křídla od typu vícenosičového až k beznosníkovému. Další profil

Několik řádek z modelářského kolbiště (dokončení)

Řeknu-li Ti, že budeš organizovat příští ročník, klidně se v to uvaž a přijmi. Za rok na to zapomenou nebo se můžeš „dycinky někam vypařit“. (Viz nemocná babička, nebo přijel strýček až z Čábu atd.)

Sdí-li jsi na vedoucím místě a členové Ti činí trpké výčitky, tu se rozlištni a zašklej, že „jeden na tom nechá nervy a jaké za to má díky!“ Můžeš také, jsi-li kurážný, se rozčilit do šialové barvy a s tygřím řevem rozdupat něčí model (pozor at nejvzmeš v rozčilení svůj!). Vykič do světa, že Ti „podřejevaj autoritu, házej klacky pod nohy, at si to dělají sami!“

Vyzní-li utkáni skvěle, tož se vypinej jako mokry papír na potahu a každému na postkání sděl a oznam, že Tys byl co by hlavní pořadatel a ředitel. Blahoslenně pouč své bližní slovy:

„Inu zkušenosti a praxe, praxička! To mám já tudle v malíku!“

Protože čtenáři dochází trpělivost a mně inkoust, zakončíme kapitolkou, nazvanou shrnutí a přivažek, dobrá rada ze zbytků.

Tim jsme vyčerpalí některé možnosti, jak postupovati při soutěži či závodu modelářském. Není to sice vše, ale věřím, že jako řádný kazivě si dovedeš najít nadbytek způsobů, jak zklamut obecenstvo, rozružit pořadatele, znechutit soutěžící a otrávit komisaře.

Chceš-li se dožítí kmetského věku mezi tvory modelářskými, o věci řádně uvažuuj a přemýšlej!

Tvůj Spojovník Vrtnulka,
Doutek Gmedudny, okres Tryshov.

Profil	$\frac{m^*}{l}$	$\frac{e^*}{l}$	$\frac{r^*}{l}$	$\frac{r^*}{l}$	Použití	Platné Reynoldsovo číslo
B 3309 b	9	30	3	0,1	modely na gumu	od 50 000
B 6358 b	8	35	6	0,7	modely bezmotorové a na gumu	od 100 000
S. I. 73508	7	35	8		modely bezmotorové a na gumu	kolem 130 000
B 6356 b	6	35	6	0,7	bezmotorové modely	100 000 a méně
B 8356 b	6	35	8	0,9	modely bezmotorové a na gumu	kolem 130 000
S. I. 53507	5	35	7		modely klasických kategorií	kolem 115 000
S. I. 64009	6	40	9		modely stř. velikosti	140 000
S. I. 53009	5	30	9		modely stř. velikosti a větší	150 000
B 10355 b	5	35	10	1	modely s vel. rozpětím	160 000
B 12355 b	5	35	12	1,4	modely s vel. rozpětím a zatížením	200 000

*) údaje v % hloubky profilu.

S. I. 53009 se uplatní vzhledem k nižšímu prohnutí střední čáry mezi modely střední velikosti a modely většími.

Oba poslední profily B 10355 b a B 12355 b se hodí pro velké modely nebo velké hloubky křídla, které mají již velké R. číslo letu. Dobře nahrazují profil na př. EIFFEL 400 a dávají lepší výkony.

Profily v tab. III jsou příkladem účelného označení, podle něhož jsou na první pohled patrné hlavní geometrické vlastnosti profilu. Platí to jak pro řadu „B“, tak i pro řadu „S. I.“.

Číslice u profilů řady „B“ tvoří čtyřmístné nebo pětimístné číslo, jehož skupiny, čtené od konce, zprava doleva, znamenají:

profil B 6358 b:

8% prohnutí střední čáry,
35% vzdálenost max. prohnutí stř. čáry od náběž. hrany,
6% max. tloušťky profilu;

profil B 10355 b:

5% prohnutí stř. čáry.

35% vzdálenost max. prohnutí od náb. hrany,

10% max. tloušťku profilu.

Číslice u řady profilů „S. I.“ mají podobný význam, avšak v obráceném pořádku, jak ukáže opět tento příklad:

profil S. I. 53507:

7% max. tloušťka profilu,
35% vzdálenost max. prohnutí stř. čáry od náběž. hrany,
5% prohnutí střední čáry.

Mikromodely v Sovětském svazu

Stavba miniaturního modelu letadla váhy od 1,5 do 5 gramů, jehož hmotnost je zhotovena ze stěbel trávy a potažena mikrofilmem, vyžaduje obzvláštní trpělivosti a dokonale mistrovství, neboť tyto modely jsou velmi jemné, křehké a lehké se lánou. Nejmenší neopatrnost může způsobit polámaní modelu.

Tyto modely není možno použít na otevřeném prostranství — na volném vzduchu. Mohou létat jedině v místnosti, nejlépe v sálcích klubů, škol, ve sportovních sálcích. Čím vyšší je sál, tím lépe může létat miniaturní pokojový model.

V průběhu jedenácti let, která minula od prvních závodů pokojových modelů, které proběhly v r. 1951 ve městě Simferopolu, učinili sovětscí modeláři významné pokroky. Na počátku vytvořil vyrvalostní rekord těchto modelů M. Ziurin. Let trval 2 min. 33 vteřin. Nyní byl tento rekord již trojnásobně převýšen.

Rok od roku sovětscí modeláři dosahují lepších výsledků a konstruují stále nové a dokonalejší typy pokojových modelů. V současné době bylo započato i se stavbou miniaturních samozápalných motoků pro pokojové modely. Takový model předvedl moskevští konstruktéři Vasilěnko a Baťkin roku 1951 na závodech v Moskvě.

V Moskvě a jejím okolí je modelářství tohoto druhu velmi rozšířeno. Do III. oblastních závodů, které se konaly v lednu 1951, postoupilo 101 modelářů v 18 družstvech juniorů a 12 družstvech seniorů.

Komise rozhodčích přiznala první místo: z družstev juniorů družstvu z Tušina (instruktor V. Nasonov), ze starších — družstvu Balasichinského obvodu (instruktor Baturlov). Cenu Sdružení mladých techniků získalo družstvo z Tušina a cenu Dosaafu družstvo z balasichinského obvodu.

V prosinci roku 1951, v době příprav na IV. oblastní závody pokojových modelů, byly provedeny vylučovací závody. Nejlépe organizovaná byla družstva v obvodech Nagorském a Balasichinském, jak po stránce výsledků, tak i po stránce počtu

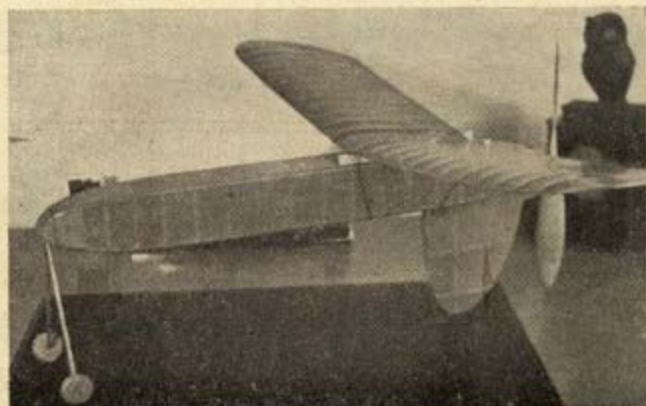
závodníků. Je to zásluha Komsomolu a tammích organizací Dosaafu.

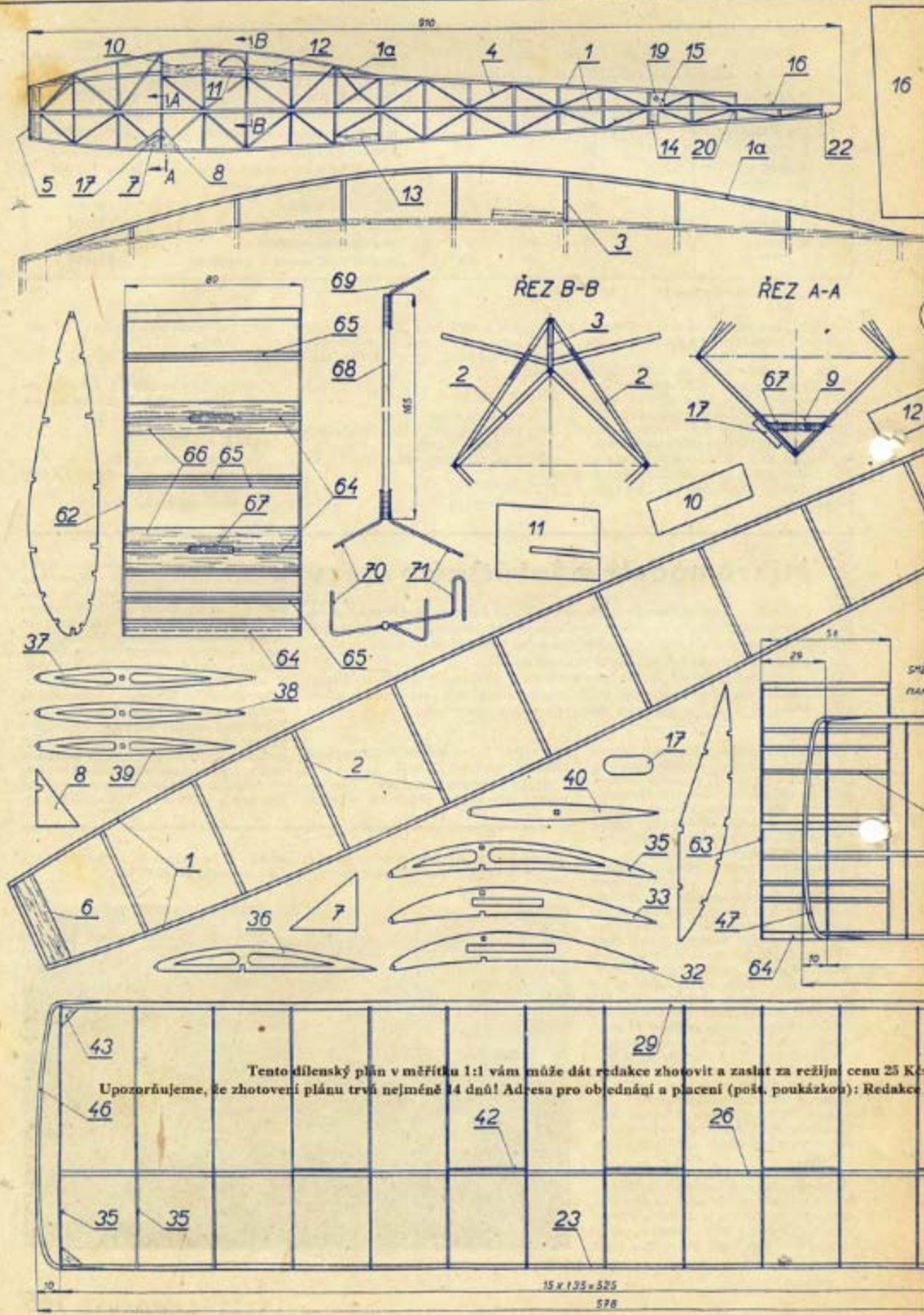
Na IV. oblastních závodech bylo vytvořeno pět nových oblastních rekordů:

školní model Kozlovův (Tušina) se udržel ve vzduchu 4 min. 50 vteřin, model Edika Morozova (Balasichinský obvod) — 4 minuty 17 vteřin. Evžen Golobov vytvořil model „vzdušného vlaku“, který se skládal z modelu letadla a několika „vagonů“ — větroňů pokrytých mikrofilmem. Vlak se udržel ve vzduchu 1 min. 1 vteř. V kategorii vodních modelů dosáhl nového rekordu N. Kirsanov, jehož model se udržel ve vzduchu 3 min. 4 vteř.

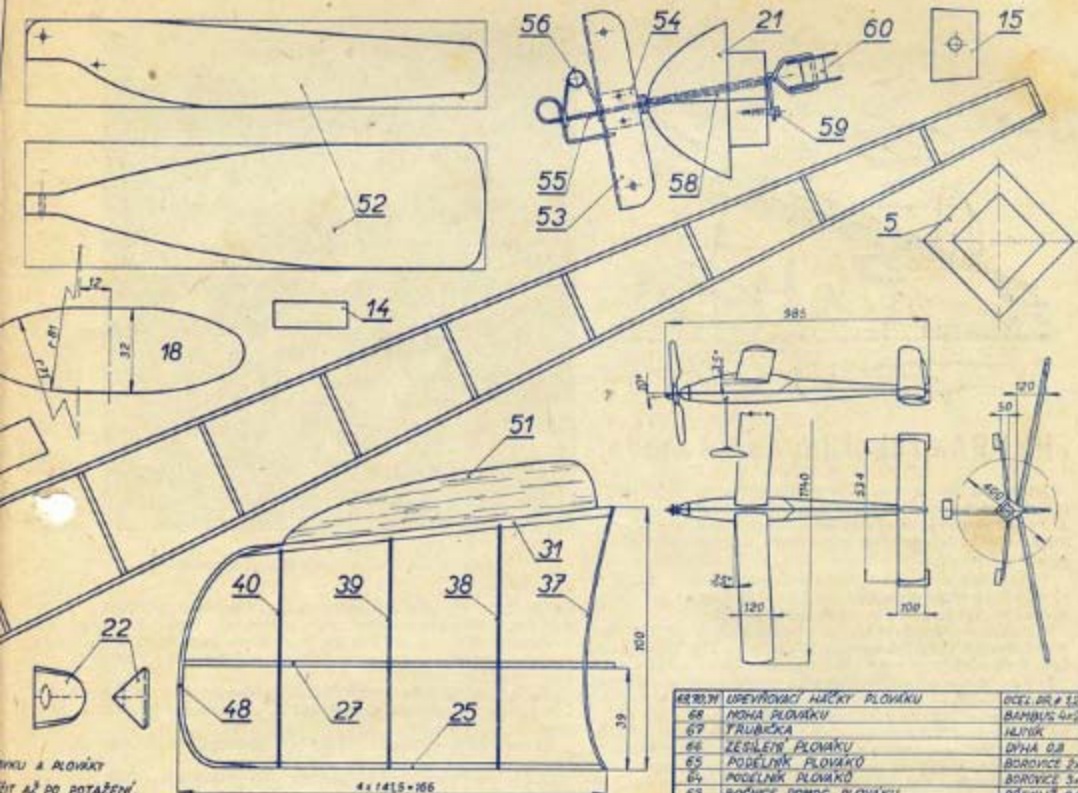
Pokojové modely mají nejen sportovní význam. Slouží jako velmi užitečné učební pomůcky na školách, zvláště v hodinách fyziky. S pomocí takových modelů je možno důkladně a zevrubně objasnit pravidla letu letadla i větroně. Stanislav Macur.

Zajímavé řezané bezocary model na gumu P. Linského z Tabulce n. N., odpovídající střežím mezinárodním proporcím. Letá společně kolem 60 vt.

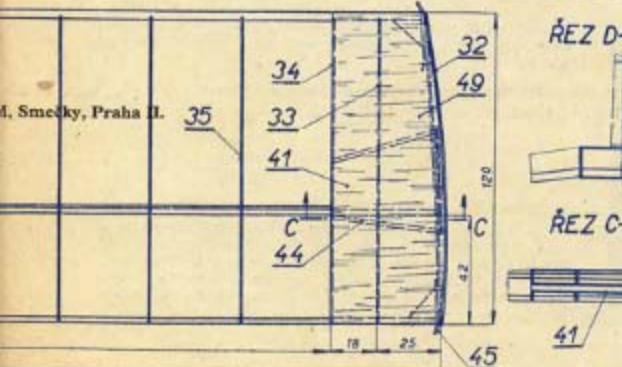
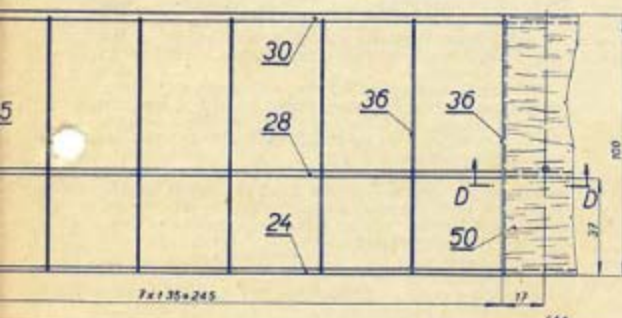




Tento dílenský plán v měřítku 1:1 vám může dát redakce zhotovit a zaslat za režijní cenu 25 Kčs.
 Upozorňujeme, že zhotovení plánu trvá nejméně 14 dnů! Adresa pro objednání a placení (pošt. poukázkou): Redakce



TRUPU A PLOŠKY
PŘÍT AŽ DO POTAŽENÍ



ŘEZ D-D



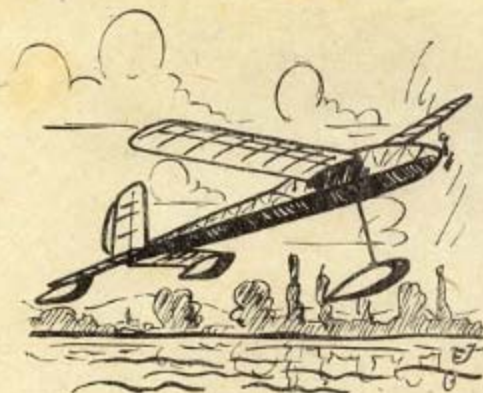
ŘEZ C-C



66	UPEVŇOVACÍ HAČKY PLOVAKU	OCEL DR # 12			
67	NOHA PLOVAKU	BAMBUS # 2			
68	TRUBIČKA	ALUMIN			
69	ZESILEK PLOVAKU	DÝHA 0,8			
70	PODELNÍK PLOVAKU	BOROVICE 2x2			
71	PODELNÍK PLOVAKU	BOROVICE 3x3			
72	BOČNICE POMOC PLOVAKU	PŘEKLIŽ 0,6			
73	BOČNICE HLAVNÍHO PLOVAKU	PŘEKLIŽ 0,8			
74	SPJOJNÝ ČÍPEK	ALUMIN			
75	ČÍPKA	ALUMIN			
76	ZARÁŽKA	SKLOUBEK			
77	TRUBIČKA	MOSAZ			
78	KULIČKOVÉ LOŽISKO				
79	ZPRAVČINA	OCEL DR # 0,8			
80	OSA VRTULÉ	OCEL DR # 1,8			
81	VÝPLŇ	BUK			
82	VRTULOVÝ NÁBOJ	DURAL PL 0,8			
83	VRTULOVÝ LIST	LIPA			
84	VÝVAŽOVACÍ PLOŠKA	DÝHA 0,8			
85, 86	POTAH KŘÍDLA A VÝŠKOVKY	DÝHA 0,4			
87, 88	KŘÍDLA OSLOVK KŘÍDLA, VÝŠKOVKY, SMĚROVKY	BAMBUS # 2			
89	HAČEK	BAMBUS # 1,5			
90	VÝPLŇ KRABÍČKY	BOROVICE 2x2			
91	VÝPLŇEK	PŘEKLIŽ 0,6			
92	STOLNÍKA NOSNÍKU	DÝHA 0,4			
93	DESKA KRABÍČKY	PŘEKLIŽ 0,6			
94, 95	ŽEBRA VÝŠKOVKY, SMĚROVKY	PŘEKLIŽ 0,6			
96, 97	ŽEBRA KŘÍDLA	PŘEKLIŽ 0,8			
98, 99	ODSTROJENÁ NOHA KŘÍDLA, VÝŠKOVKY, SMĚROVKY	BOROVICE 3x3			
100	NOSNÍK VÝŠKOVKY	BOROVICE 2x2			
101	NOSNÍK KŘÍDLA	BOROVICE 2x2			
102, 103	MĚŘENÁ HRANA KŘÍDLA, VÝŠKOVKY, SMĚROVKY	BOROVICE 2x2			
104	SPÁJKA TRUPU PŘEDNÍ, ZADNÍ	KOŠEK			
105	KOLÍČEK	BAMBUS # 2			
106	KOLÍK GUM SVAZKU	BAMBUS # 5			
107	KLÍČEK	PŘEKLIŽ 2			
108	OBĚDKA PODNOŽEK NOHY	1,75			
109	ÚLOŽNÁ DESKA	PŘEKLIŽ 0,8			
110, 111	ZESILOVACÍ VÝPLŇKY	PŘEKLIŽ 1			
112	PŘEPÁTKA	BOROVICE 2x2			
113	ŽOUBE VÝTRUHY	BOROVICE 2x2			
114	HOČKY	BOROVICE 2x2			
115	PODELNÍKY TRUPU	BOROVICE 2x2			
116	OSLO	SOUČÁST			
117	OSO	MATERIAL			
ROZPĚTÍ	1140 mm	ROZMĚR PLOCHA	180x120 mm	MĚŘITKO	
DELKA	895 mm	VAHA	235 g	1:1	
PROFIL KŘÍDLA	BAVIS	PROFIL VÝŠK. CLARKY		2,5:10	
GUM SVAZEK	100 mm	SPECIÉLNÍ ZATÍŽ	0,2 g/cm ³		
KONSTR. VĚKSELAR		KRESLIL	J. FARA		

SOUTĚŽNÍ VOJNÍ MODEL KAT. B3, VÍTEŽ ČESLOVSKÉ SOUTĚŽE 1982

HYDRA



»HYDRA« rekordní vodní model

Jen několik slov úvodem. Chceme-li zkonstruovat vodní model s gumovým pohonem, musíme předem určit, jaký model chceme mít. Že-li model na soutěž, skutečně výkonný, nebo jen model na hezké zalétání na vodě. Podle toho pak volíme model, vrtuli, svazek, rychlost modelu v motorovém letu a hlavní velikost a tvar plováku.

To znamená, nechceme-li model pro soutěžní létání, je lépe si plováky theoreticky propočítat (viz LM) a plováky i s podvozkomnou nebo (pevnou) také pevně na model přilepat.

U soutěžního modelu je to ovšem trochu jinak. Když jsem stavěl v kursu modelářských instruktorů v Liberci „Hydra“, spočítal jsem si theoreticky plováky a pak všechny výpočty zahodil, protože jsem se zhroutil velikostí plováku a udělal plováky zkusmo a značně menší. — Proč? Protože model na soutěž musí mít jen takové plováky, aby se udržel předepsanou dobu na vodě a aby jej jen unesly. Při položení modelu na vodu jsou téměř 2/3 plováku pod hladinou. Ovšem byla zvolena rychloběžná vrtule a silný svazek, takže model má přebytek motorické síly a „utrhne se“ ihned od hladiny. Takový model pak v klouzavém letu má kluz téměř takový jako model pozemní, protože plováky mají malý odpor. Ovšem potom zase ztrácí půvab vodního modelu, protože přímo z ruky „vystřelí“, aniž by potřeboval rozjezd. Pro zajímavost: starší bratr „Hydry“ měl theoreticky spočítané plováky a když jsem dal plováky z „Hydry“, tedy značně menší, výkon modelu stoupl téměř o 70%.

Stavební popis:

Trup: je čtvercového průřezu postavený nakoso. Hlavní čtyři podélníky jsou z borovicových nosníků 2×2 mm. Příčky bočnice jsou 2×1,5 mm. Nejprve sestavíme bočnice a teprve po jejich zasknutí sestavíme trup. Podle tvaru na pracovním plánu nalepíme nosníček 1a, který vyztužíme příčkami 3. Teprve potom celý trup vyztužíme, diagonály 1,25×1,25 mm. Pak zhotovíme uchycení křídla na jazyk, který je pevně vlepen v trupu a vyztužíme část trupu okolo jazyka překliškou 0,8 mm. Předek trupu vyztužíme překliškou 0,8 mm a první přepážku zhotovíme z 1 mm překližky. Vrtulku 15 pro zachycení gum. svazku zhotovíme z překližky 0,8 mm,

»Hydra« hotová v hostle před potažením.



Natáčení »Hydry« na letošní Celostátní soutěži.

ale dvojitou, aby nám tah gumy nevytrhl bambusový kolíček o \varnothing 5 mm. Hlavici a ukončení trupu provedeme z korku. Vrtule o průměru 400 mm, rychloběžná, je opatřena gumíčkami, aby bezpečně sklápěla. Sklon osy je poměrně veliký, téměř 10° dolů a asi 3° doprava.

Gumový svazek: má průřez 100 mm³. Sestává z niti 3×0,8 mm a zcopovaní je přesně tak dlouhý, jako je vzdálenost záhytných bodů.

Podvozková noha: bambusová nožka, zaprofilovaná a přitažená k trupu (k hlavici) gumou.

Plováky: bočnice hlavního plováku jsou zhotoveny z překli. 0,8 mm a pomocných z překli. 0,6 mm. Pomocné zadní plováčky jsou po potahu pevně přilepeny na výškovku. Volil jsem toto pevné uchycení proto, protože vim z vlastní zkušenosti a také pokud jsem viděl snímatelny plováky u jiných modelů, obvykle se „snímaly“ ve vzduchu nebo působily vibrace modelu. Náběh hlavního plováku je 12–15°.

Křídlo: profily jsou z překli. 0,8 mm, vylehčované, profil Davis. 2 hlavní nosníky jsou 2×2 mm, náběžná hrana 2×2, odtoková 3×2 mm. Střední dvě žebra jsou plankovana dyhou 0,4 mm. Uložná schránka je z překli. 0,6 mm. Konec oblouky křídla jsou zhotoveny z bambusu o \varnothing 2 mm.

Výškovka a směrovka: po sestavení výškovky a směrovky je směrovka pevně přiklížena na výškovku. Žebra jsou z překli. 0,6 mm, vylehčovaná, profil je upravený Clark Y. Nosníky na výškovce: hlavní nosník 3×2 mm, náběžná hrana 2×2, odtoková 3×2 mm. Hlavní nosník a náběžná hrana směrovky 2×2, odtoková 3×2 mm. Pletner 51 je zhotoven z dyhy nebo překližky 0,6 mm a je po potahu pevně přiklížen.

Potah: trup a plováky nejslabší Kablo, křídla a výškovka slabý kondenzátorový nebo hedvábný papír. Trup po vypnutí lakovan 5×, křídla 3×, plováky 8×.

Všechny nátery provádíme úplně řídkým impregnačním lakem, teprve poslední hustším. Styčnou plochu plováku s vodou natřeme pastou na leštění parket, aby se nám model lépe odlepoval od hladiny.

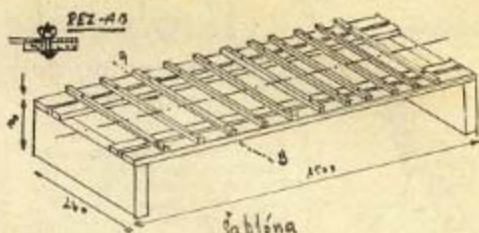
Váhyový rozbor:	trup s hlavním plovákem	60 g
	vrtule, ložisko	35 g
	gumový svazek	80 g
	křídlo	40 g
	kormidla a plováčky	20 g
	Celkem	235 g

Zalétávání: model zalétáváme na motorový let v pravých kruzích a na klouzavý do levých. Nejprve létáme na suchu a teprve po bezpečném zalétání jdeme na vodu. Na první starty s vody stačí střední obrátky. Model je velmi rychlý v motorovém letu a takže „se utrhuje“ a hladiny pod rtulou. Na letošním mistrovství republiky jsem dokončil a nám startoval i s plováky s prkna na 300 ob-

Šablóna ku stavbe modelových trupov

Najväčšie starosti pri stavbe modelov nám robia hlavne dve veci. A to: správne dodržanie lomenia krídla do V alebo U, a druhá vec dodržanie symetrického tvaru trupu podľa plánu. Aby sa týmto veciam odpomohlo, stavíme nosné plochy v šablónach. Vec stavby trupu, ktorá zvlášť u väčších modelov nedopadne najlepšie, je správne zostavenie trupu, aby držal naozaj taký tvar, aký mu konštruktér na pláne dal. Obvyčajne bývajú horné a dolné nosníky viac prehnuté a stiahnuté dopredu a dozadu; svojou pružnosťou potom nám nepekne deformujú trup, ktorý sa podľa nich ohne a nemá správny tvar. Tak isto, ako sme odpomohli zdeformovaniu nosných plôch tým spôsobom, že ich robíme v šablóne, budeme robiť aj trupy modelov v šablóne. Podobné veci sa stávali aj mne v stavbe trupov, zvlášť väčších rozmerov. Preto som si zhotovil akúsi univerzálnu šablónu, ktorá som s úspechom použil, a ktorej návod a náčrt vám predkladám.

Konstrukcia tejto univerzálnej šablóny pre stavbu modelových trupov sa hodi najmä u tých trupov lietadiel, ktoré majú v bokorýse aspoň jeden rovný nosník, ktorý môže byť bráný za základnú rovinu. Šablóna nám preukáže svoje služby pri stavbe trupov zvlášť väčších rozmerov až do dĺžky 150 cm. Na zhotovenie budeme potrebovať 30 skrutiek M5 s krídlovými maticami dĺžky 40–50 mm. Počet skrutiek a väčší rozmer šablóny si zhotovíme podľa toho, aké modely budeme stavať. Keď sú prepážky veľmi blízko pri sebe, budeme potrebovať viac skrutiek. O použití šablóny v prevádzke si povíme až ku koncu. Najprv ju musíme zhotoviť. Z latiek asi 25 mm hrubých si odпилime dve čela každé o dĺžke asi 26 cm. Výšku volíme približne 100–150 mm. V prípade, že robíme väčšie modely, volíme výšku 150 mm. U menších potom vystačíme s výškou 100 mm. Zo zvyšku tejto late si dáme na cirkulárke odrezať dve late, ktoré budú 30 mm široké a dve late o šírke 20 mm. Ich dĺžka je 1500 mm a sú obojstranne oholované na hrúbku 20 mm. Prídla pripojného náčrtu ich prilpíme a skrutkou do dreva priskrutkujeme na čelá tak, aby sa medzi dvoma nerovnakými latami mohla pohybovať skrutka M5. V drúžke musí sa pohybovať ztuhla a nie zvoľna. Keď máme možnosť opraviť si tvrdé drevo, dáme si z toho narezat pozdĺžniky 10×10 mm. Bude ich treba 10–15 kusov, každý o dĺžke 260 mm. Taktiež môžeme použiť pozdĺžniky i z mäkkého dreva, ktoré si obdobným spôsobom zhotovíme. Priložíme ich na slepené dielce a presne naproted si všetky označime ceruzou. Jednotlivé pretneime kolmo, aby otvor bol presne uprostred. Slovom navrtáme dva otvory o rozteči 195 mm a o \varnothing 5,3 mm. Ako jednotlivé pričky pripievame k základu, je vidieť z rezu A-B. Skrutky sú nasadené zosopu, nakoniec navlečieme podložky a krídlové matky. Tieto si môžeme kúpiť v Technozke alebo v Mototechne. Celá šablóna nalakujeme dobrým lakom, aby sa tým znemožnilo prichytenie lepidla s niektorými časťami trupu. Na lakovaní časť lepidlo nikdy nechyti a v prípade, že by sa prichytil, dá sa veľmi ľahko nožikom odšľapť.



Použitie šablóny. Pozrieme sa na plán, ktorý nosník budeme môcť použiť za základnú rovinu. Odmeriame si rozmery jednotlivých prepážok a podľa týchto nastavíme vletky pričky šablóny a zaistíme krídlovými maticami. Keď má trup napríklad 10 prepážok, budeme potrebovať 10 pričiek. Na nastavenie pričky si zakreslíme os súmernosti budúceho trupu. Nosníky, ktoré sme si vybrali za základné, privižeme k pričkám provizorne gumou. Do správnych roztečí nasadzujeme jednotlivé prepážky. Keď máme šablónu správne nastavenú, musí sa prepážka zadnou plochou opierať o pričku. Zároveň kontrolujeme, či os prepážky leží nad osou na pričke. Nosníky sú zasunuté do výrezov a úväzky gumovej nite pridržujú nosníky presne vo výrezoch. Pohľadom shora ešte raz skontrolujeme, či je tvar opravdu symetrický, a ostatné nedostatky odstránime posúvaním nosníkov v úväzkoch. Keď máme trup presne vycentrovaný, vkladáme ďalšie nosníky shora i zdola. V prípade, že by niektoré nechceli držať, prichytime ich kolíčkami na bičiča. Keď je lepidlo dokonale zaschnuté, povolíme matky a skrutky vyberieme. Na hotovom trupe sú ešte pričky. Keď má trup viac nosníkov, práca sa nám podľa výkresu podari. Povolíme jednotlivé gumové viazania a pričky od prepážok vyberieme. Keď je trup napr. len z 3 nosníkov, ako je tomu u vetrov Školských, musíme vopred spodný nosník ohnúť do patričného tvaru, aby nám ostatné dva nedeformoval. Šablóna sa hlavne vyplatí pre modely s tenkou konštrukciou, kde sú na trup prevažne použité slabšie nosníky. Keď teraz stavíme druhý typ modelu, prouto si prestavíme pričky na šablóne a pokračujeme obdobným spôsobom.

Práca na takejto šablóne ide omnoho rýchlejšie a presnejšie než v „ruke“, lebo nemáme stále posuvať prepážky v úväzkoch a trup sa nekručí.

Modelári, ktorí si túto šablónu postavili, budú s ňou spokojní, a práca niekoľkých hodín zhotovenia šablóny sa vám odplatí výsledkom: rýchlejšiu, presnejšiu a pohodlnou stavbou. Skúste a uvidíte, že som vám dobre ráď.

Gabriel Lovecký, Golanovo, okr. Nitra.

Upozorňujeme frekvencianty letecko-modelárske školy v Liberci I., II. a III. triedy, ktorí prospeli a nemajú práčky inštruktorské, nech saľou do Liberce na adresu školy 1 fotografiu a obnos 10 Kčs, na základ čoho jim bude legitieme zašlano. Nezabudnite uviesť spätnú adresu. Týka sa to len tých, ktorí složil zkoušky úspešne.

Adresa školy: LIBEREC, UL. BOŽENY NĚMCOVÉ 5.

Popis modelu HYDRA

(dokončení)

rátke dosahoval času kolem minuty. Svazek snese 550 otáček, ale nikdy jsem netočil více než 400, protože při těchto obrátcích je naše gumu nejlépe ekonomicky využít. V celostátní soutěži našel model průměrný čas ze tří startů 82,3 vti, což také odpovídá jeho průměrnému výkonu, který se bez termiky pohybuje kolem 175 vteřin. Je-li upravený jako pozemní, pohybuje se časy kolem 100 vteřin. Model je velmi citlivý na termiku, dik jeho nízké váze a pomalému letu v kluzu. Na celostátní soutěži 1952 ve Zruči překonal také čs. národní rekord časem 2 min. 22,5 vteřin.

V 9. čísle LM bylo řečeno, že časy v této kategorii jsou poměrně slabé. Ano, jsou slabé, protože není u nás zájemců, kteří by tuto zajímavou kategorii propagovali. Ale my tři soutěžící, všichni ze záv. org. Dosluje Stavoprojekt Praha, věříme, že právě tyto slabší časy pobudnou modeláře z celé republiky k překonávání a k tomu, aby se tato kategorie vodních modelů, gumových i motorových pozvedla. Záleží to jen na vás! Letos to bylo vůbec po prvé, kdy tato kategorie byla v celostátním mistrovství republiky. Chtěli jsme dokázat, že to opravdu jde!

VI. Popelář.



... a už se na místě podpadl, není-li to lživín!





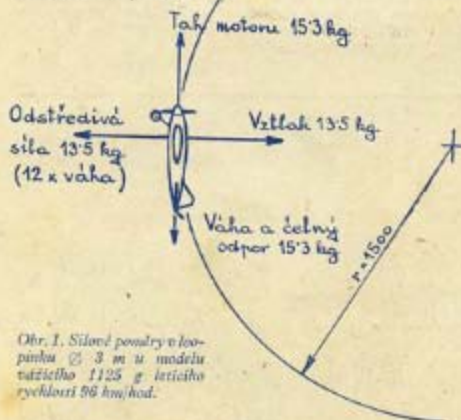
Akrobatické upoutané modely

HŘÍŘILBOCKÝ

Zdá se, že i u nás začínáme vážně s akrobacií upoutaných modelů. Protože požadavky na dobrý akrobatický model jsou značně odlišné od těch, které klademe na rychlostní model, přijdeme snad vhod s několika radami. Je to současně přibližný přehled dnešního stavu techniky akrobatických modelů a všeobecné směrnice pro stavbu.

Nejdůležitější faktor v akrobatickém létání je odstředivá síla. Musí jí být dostatek, aby řídicí lanka byla dostatečně napnutá, ale žádáme-li na modelu, aby prováděl těsné uzavřené obraty, sčítáme, že je jeho největším nepřítelem. V malém loopinku může na příklad odstředivá síla nabýti až dvaceti násobku vlastní váhy modelu. Plocha křídla zůstává stejná, ale relativní váha modelu neúměrně vzroste. Proto profil křídla, který má zcela postačující vztlak při startu modelu se země, nebo ve vodorovném letu, nemůže pak za tohoto zvýšeného zatížení udržet model ve vzduchu. V takovém případě se model propadá, nebo „mouchuje“. Mouchování modelu je stav, kdy model netažen stojí ve vzduchu.

Ostředivá síla v kterémkoliv obratu jako násobek vlastní váhy modelu závisí na třech číselných: 1. váze modelu, 2. rychlosti, 3. poloměru obratu. Model vážící na př. 2 kg vyvodí dvojnásobnou odstředivou sílu než model vážící jen 1 kg. Loopink v průměru 3 metry vyvodí dvojnásobnou odstředivou sílu než loopink o průměru 6 metrů. Ale model letící rychlostí 120 km/hod. vyvodí čtyřnásobnou sílu než model letící jen rychlostí 60 km/hod. Obr. 1. To je základ-



Obr. 1. Silové poměry v loopinku \varnothing 3 m u modelu vážícího 1125 g letícího rychlostí 96 km/hod.

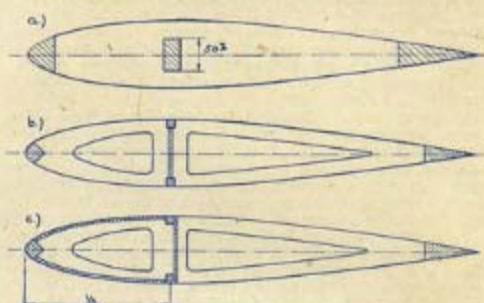
ni abeceda akrobatického létání a vzorec k výpočtu odstředivé síly v kterémkoliv obratu jako násobku vlastní váhy modelu je stejný, jako vzorec pro výpočet odstředivé síly pro tah v lankách, který byl uveden v Theorii pro každého v LM.

Z toho plyne závěr, že váha akrobatického modelu má být co možno nejmenší. Pak je možno dělat i nejsložitější obraty bez nebezpečí zlomení křidel a co je hlavní, model může létat pomaleji. To jsou hlavní předpoklady úspěchu. Na neštěstí je však ještě mnoho jiných faktorů, které také nesmějí být přehlédnuty.

Pevnost je také důležitá. Je skutečně asi jen velmi málo pilotů, kteří by neměli při akrobatickém létání alespoň občas nějakou

havarii. Ovšemže to nemusí být pravidlem, ale havarie je vždy možná a model při nejmenším musí být dostatek pevný, aby vydržel ohromné namáhání závodní akrobacie. To ovšem neznamená, že model musí být také těžký. Vhodnou stavbou, jako na př. plankováním trupu, křidel, nebo alespoň náběžné hrany, lze dosáhnout postačitelé pevnosti při minimální váze. Všechny spoje musí být alespoň dvojnásobně lepené, aby vzdorovale vibracím a všechny místa pochybné pevnosti mají být předem řádně ztuhlá. Taková místa se obvykle odhalí již při první havarii.

Profil křídla je další takovou věcí, na níž záleží dobré či špatné vlastnosti akrobatického modelu. Je třeba profil o velkém součiniteli vztlaku C_z , a malém součiniteli odporu C_x , a velkém úhlu náběhu, při němž nastává odtržení proudnic a ztráta vztlaku. Prohlédneme-li si polary, pomáme, že souměrné profily mající tyto potřebné vlastnosti jsou pěkně tlusté; asi 18%, tloušťky v měřičku hloubky křídla a s poněkud ostřejší náběžnou hranou. Nejlepší je NACA 0018T. Tabulka 1. Takové profily mají mnohem menší součinitel odporu než obvykle užívané tenčí profily a sčkoliv se to nezdá pravděpodobné, úhel náběhu, při němž se trhají proudnice, je u nich mnohem větší. Tlustý profil by se uplatnil také dobře na vertikálních i vodorovných stabilizačních plochách a výškovém kormidle. Výškovka a kormidlo s 15% symetrickým profilem je mnohem lepší než obvyklá plochá deska. Obr. 2.



Obr. 2. Zobrazení křídla tloušťky 15%. a) obyčejné provedení z balzy, b) a c) z našeho materiálu s vykláčením překlíčky. Novinky syntetický stojan. Náběžná hrana evant. potažena balzou, přehlížkou, nebo křeslícím papírem.

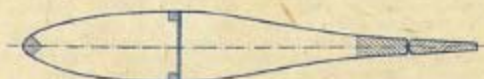
Směrovka je mnohem účinnější, je-li provedena jako profil Clark Y tak, že plocha část profilu je ven z kruhu a vyklenutá dovnitř. Takové směrovce stačí úhel výnosu i podélné ose modelu jen 2–3° z kruhu. Vztlak vyvozený profilem Clark Y směrem dovnitř kruhu je stejný, ne-li větší, než obvykle ploché směrovky výnosu v úhlu 15° nebo více. Celný odpor je ovšem maubem menší. A navíc takto zhotovená směrovka přispívá k lepšímu vzhledu modelu.

Ačkoliv všechno toto o směrovce a výškovce je pravda, přece se těmto všem akrobatickým modelům stavějí s těmito plochami jen jako rovinnými deskami. Konec konců jednoduchost je velká přednost zhoršením letových vlastností není v praxi velké, jak říká theorie.



Obr. 3. Zakřivení křídla provedeného jako v příp. 2c.

A co křídélka? — Akrobatický model může být velmi dobrý i bez křídélka, ale jeho výkon může být jimi velmi zlepšen. Důvod pro ně je ten, že skloněním křídélka se symetrický profil rázem promění ve vztlakový a tento zvýšený vztlak křídla spolu s výškovým kormidlem umožňuje mnohem těsnější, uzavřenější obraty bez propadání. Výhoda této rychlé změny je také, že je stejná na obě strany. Aby křídélka byla plně účinná, mají být po celé délce rozpětí křídla hloubka asi 25%, hloubky křídla u kořene a zužující



Obr. 4. Typický profil křídla s křídélkem, tloušťky 15%.

Tabulka 1. Souřadnice profilu NACA 0018T.

X	0	2,5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
$Y_A - Y_d$	0	2,8	4,3	6,3	7,6	8,5	9	8,6	7,7	6,4	5,1	3,7	2,1	0

se ke koncům křídla, aby nenastalo nebezpečí utržení proudnic na koncích křídla, která na koncích mají obvykle menší hloubku než u kořene. Křídélka se ovšem pohybují opačným směrem než výškové kormidlo a jejich výchylka nemá nikdy přesáhnouti 30%, výškový výškové kormidlo.

Výškovka a kormidlo musí být mimo turbulenci způsobenou křídlem. Aby se toho bezpečně dosáhlo, umísťuje se křídlo jak možno nejníže a výškovka jak je prakticky možno nejvýše. To je důležité zejména u krátkých modelů s křídélky.

Další faktor, který velmi často není správně chápán u akrobatických modelů, je síla motoru. Nejvíce potíží, které postihují nováčky v akrobacii, může prostě plynout z přílišného nadbytku tahu motoru. Přebytek motorické síly má za následek zbytečné

velkou rychlost a ta sama znamená mnohé potíže. Reakce průměrného pilota řídicího model letci rychlosti 130 km/hod. nebo větší, je již tak pomalá, že nestačí včas opravit chybné províděný obrát a konečně, i když je takový chlapík, že to dokáže, akrobatické obraty jsou tak rychlé a jdou tak rychle za sebou, že průměrný soudcové mají největší potíže, aby je vůbec sledovali. Další neméně příjenný následek přílišné rychlosti mohou být křeče v prstech a nebezpečí přetřetí lenek. Skutečně největší potřebná motorická síla pro jakýkoliv akrobatický model je taková, která právě stačí táhnouti model přímo svisle vzhůru. Největší akrobatické modely vystačí výborně s motory o obsahu 5 cm³. Dnešní standard je rozptí 100 cm³ a pro takový model je jakýkoliv dobrý motor od 3,5 do 5 cm³ naprosto postačující. (Dokončení příští.)

POHLED DO BRATRSKÉHO POLSKA

JAROMÍR HRUBÝ
ČES. BUDĚJOVICE

Na počátku roku 1952 jsem si začal dopisovat s polským modelářem A. Kulczyčím z Přemyšlu. Vyměnil jsem si již asi sedm dopisů, u nichž jsme se vzájemně seznámili s tím, jak se u nás a u nich v Polsku modelaří. Chci se s vámi nyní rozdělit o to, co mi mladý zrodruh z Polska napsal.

Nejdříve něco všeobecně o polském modelářství. Mezi polskými modeláři je velmi rozšířena stavba maket. Co mě velmi překvapilo, jsou profily, jichž užívají Poláci.

Do větroňů a gumáků používají profil RAF 32 a Naca 6409. Poslední se nyní též u nás začíná užívat. Motorové modely jsou obvykle opatřeny profily Si 53009 a Si 73503.

Zvláštní kategorií, v níž pracuje i kroužek z Přemyšlu, je kategorie bezosých modelů.

Ve větroních-semokřídlech a v těžších větroních (nad 2,5 m) používají profilu MVA 242.

Jako ukázkou připojuji plán a popis samokřídla, které postavil modelářský instruktor z Přemyšlu M. Machaj:

Technický popis.

Křídlo děleno na dvě části, které se nasouvají na oválný trup. Žebra jsou z překližky 1 mm, vylehčována, střední žebra z 2 mm překližky, provedení lomení normální. Náběžná strana 3×5, odtoková 3×10. Hlavní nosník tvoří skořepinová skříň, stavba podobná stavbě trupu gumáka, v níž jsou 2 svazky v každé polovině křídla. Na koncích křídla jsou upevněny flatnery, dosti velké.

Trup okrouhlého tvaru je tvořen překližkami z 1 mm překližky a 9 nosníky 2×2. Vpředu i vzadu jsou balsové hlavičky. Vzadu nad trup vyběhá baldachýn. V trupu a v baldachýnu je uložen převod vrtule — podle detailů na plánu.

NĚCO K DETHERMALISÁTORŮM

Vláčeních o dethermalisátorech, které vycházely v LM, jste se mohli dočíst o výrobě doutnáků z obvyklého kovu, napuštěného roztokem chloroformu droseliného. Pokoušel jsem se však vymyslet něco jednoduššího a při tom účinnějšího, až jsem přišel na jednoduchou věc: Použil jsem kovu ze zapalovače, který jsem použil parafinem. Tento doutnák hoří velmi spolehlivě a při tom i cm 2 min., což je o polovinu pomaleji než doutnák napuštěný chloroformem. René Gu, Dětít Lucypce

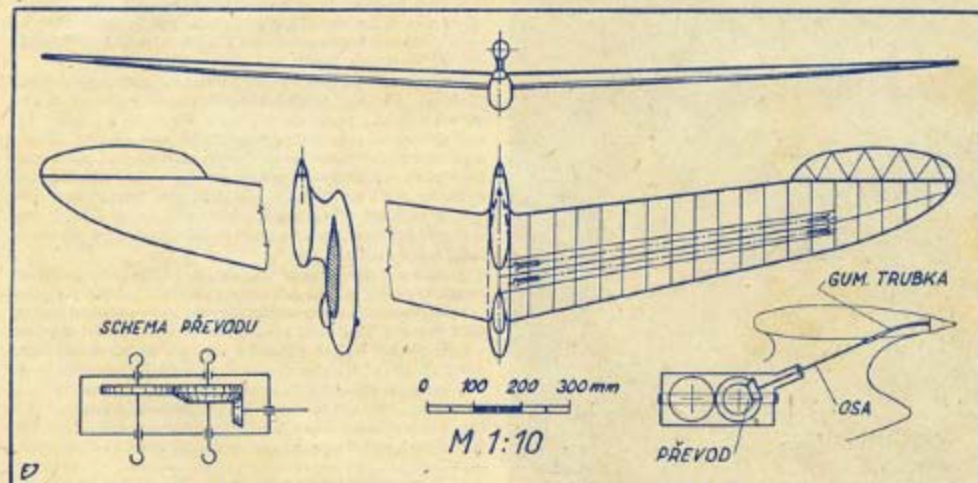
Motor se skládá ze čtyř svazků, každý svazek tvoří 10 pásků gumy 1×4 mm, t. j. celkem 40 pásků gumy. V každé polovině křídla jsou dva svazky. Převodem a ozubenými soukolími je poháněna jednotlivá vrtule, umístěná na konci baldachýnu.

Doufáme, že těmito informacemi pomůžeme našim konstruktérům těchto modelů.

Pro úplnost uvádím ještě souřadnice profilu, kterého bylo použito v tomto modelu.

Poznámka red.: Dostali jsme i fotografii hotového modelu, která je však bohužel slabá pro uveřejnění.

X	0	1,25	2,50	5,00	7,50	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00	50,00	60,00	70,00	80,00	90,00	95,00	100,00
Y_A	0	2,50	3,50	5,00	6,20	7,20	9,00	10,10	11,00	11,60	11,90	12,10	11,30	9,10	6,00	3,10	0,90	0,40	0,00
Y_d	0	-1,13	-1,40	-1,70	-1,90	-2,10	-2,3	-2,40	-2,50	-2,70	-2,80	-2,90	-3,20	-3,80	-4,30	-3,80	-1,70	-0,80	0,00





Společná značka LM 11 — pořad. číslo

Redakce LM sděluje, že může ještě zaslat zůstatkem kopie ve skut. velikosti od těchto plánů: větronek Sokol, Neveřín, Mírna, samokřídlo RV-11 a met. model Komár. Ostatní vydané plány jsou rozprodány.

Prod. čas. Letectví roč. IV, č. 1—11 — 50 Kčs, roč. XXII, č. 1, 4, 5, 7, 10 — 30 Kčs, roč. XXIII, č. 1—9 — 30 Kčs, roč. XXIV, č. 6, 12, 16, 17, 19 — 20 Kčs, roč. XXV, č. 1, 3, 6, 7, 11—15, 17—23, 25—28 — 100 Kčs, roč. XXVI, č. 2, 9, 11, 23, 15, 10, 11, 15—16, 25 — 25 Kčs. Do roč. LM 11 ● Výměním Huslíkova 2,5 cm za jakýkoliv benzínový a přísl. v chodu, nebo prodám za 1100 Kčs, za I a II. roč. LM dím mot. 28-P4 nebo zapltním. R. UMůl, Marníkovic u Brumova ● ● Koupím det. mot. 1,8—2,5 cm se směsí. V. Volný, Moráčka 311, okres Místek. ● Koupím plán gumáku „Plameňák“. L. Růžek, Štáňkova 911, Poděbrady. ● Prodám plánek na modely letadel. Seznam zašlu na požádání. Koupím plánek větronek „Kumol“ — J. Drnos, Píňov, Vlastina 18. ● Koupím nový motorček Buš-Frog 2,5 na 1190 Kčs. S. Píala, Utra-

žská 15, Praha XIII. ● Prodám neb vyměním 1. ETMO MD nový za bntin. mot. 5—10 cm. J. Vyravský, Paška na Jác. 7 ● Koupím motorček Super-Atom 2,5 cm v chodu za 800 Kčs. L. Řha, Hrochova 23, Jihlava. ● Výměním vojenský zám. jchlan za det. mot. 2—5 cm, neb koupím do 1000 Kčs. A. Hybnar, Duš. Loučka 2, okr. Sernberk. ● Prodám 2 U-Trenery za 170 Kčs a zalátání vtro-nu 1300 mm za 300 Kčs. K. Vaněk, Praha XV, Pfi Dvořecké 918. 10 ● Prodám 2 U-Trenery za 170 Kčs, potřebují linka © 0,3—0,5 mm. V. Bláha, družstvo Páče 935, Praha XV. 11 ● Dopisovat s modelářem-větroňem ze Slovenska neb Moravy by si přál J. Douřál, Vysoká škola bytového průmyslu, Chrástského 1300, Praha XI. 12 ● Prodám termis. rážku za 500 Kčs a zalátání modely Duška 300 Kčs, Sluka 400, Vova 200, a vtroň resp. 1200 za 250 Kčs. Koupím 25 archů černého neb tmavého lehkého papíru. J. Humšík, Dvořecké 553, Praha XV. 13 ● Prodám Frog 2,5 cm se stavím, vrutli, roveř, za 1200 Kčs. S. Boucháček, Hradčan. nám. 7, Praha IV. 14 ● Prodám zvláštní motorový model na gumu za 930 Kčs. Z. Janča, Besední 5, Praha III. 15 ● Prodám model větronek Pionýr za 250 Kčs. J. Kurel, Kileškovice 462. 16 ● Motorček 2,5 Letmo prodám za 790 Kčs neb vyměním za Atom. Z. De- neš, Tělnov, Družstevák. 17 ● Prodám výbav. mot. Mars 4 cm za 1050 Kčs a zalátání motorový sou- stěžní model s det. mot. MD 250 v příslu. za 1500 Kčs. R. Labouška, Holčálkova 17, Praha-Břevnov. 18 ● Prodám motorček Buš-Frog 2,5 za 950 Kčs, potřebuje opravu. Neb vyměním za sinov. met. Buš 1 cm, AMA 2,5 a doplatím neb dím odlišit na trysk. mot. V. Motýčka, Lety 84, p. Dobřichov- ské. 19 ● Odlišky a výkresy na det. mot. 2,5 cm prodám za 160 Kčs. Vynal. Tělnov, 4, Praha X. 20 ● Prodám Letectví, Letec 1936, 7, 8, roč. za 140 a 35 Kčs. Do roč. LM. 21 ● Prodám 100 m páhové gumy 1 po částech, různé plány modelů,

rut, lodí, letadel a model. materiál. Seznam zašlu. L. Podkýl, Brno, Koňšova 23. 22 ● Prod. závod. mot. Frog 2,5 cm za 1200 Kčs, det. mot. Super Atom za 850 Kčs, elmotor 30 V — 0,18 HP za 350 Kčs. S. Hladký, Motorlet, Praha-Jinonice. 23 ● Koupím plánek letadel, lodí, model. žesoply a knihy i zahr. a různé dobnř. a fot. knihy. Z. Koseček, Stráňnice. 24 ● Prodám mot. Atom v mot. 2,5 cm za 1000 Kčs, dále vtroň kat. A 2 za 600 Kčs. Koupím Úvod do stavby modelů a Konstrukční cvičení cvičení od Ing. Horáka. V. Ondříček, gymnasium Tělnov. 25 ● Prodám jednotlivě díla MT III—V roč. a plánek Komár, Růžensperber, Bame- raux, Tyr, Štěp. Křákm, Meteor AS, Louňák, Plameňák, Teřčevka a U-Trener. Jan Kodr, Mile- šovská 7, Praha XII. 26 ● Potřebuji plán vtroňu Albatros. J. Prápek, Červený Koteček 905, 27 ● Prodám mot. Buš-Frog 2,5 cm za 1200 Kčs, tryk- ový motorček za 1000 Kčs, závodní hydroplan bez motoru 300 Kčs, U-Akrobat bez motoru 250 Kčs. J. Kindl, U dubu 837, Praha XV. 28 ● Potřebuji plá. mot. Mám Atom 2,5, 100 cm směsí se široko- hrádu zabrožerou lavří 45, elmotor. k Sokolu 165, motorček det. 2,1 za 750 Kčs. J. Ondříček, Štěpáňská 1, Praha II. 29 ● Prodám tyto modely letadel se dřeva v průměrné měřítku a vybavení: Focke Wulf Fw 190 350 Kčs, Sokol M 1 350 Kčs, Hebrion Hawker 350 Kčs, Curtiss P 40 B 350 Kčs, Mustang P 51 350 Kčs, V 5 Spitfire V 350 Kčs, Albatros 350 Kčs, Hawker Typhoon 1 350 Kčs, Laug 3 350 Kčs, Hamocak křuzák 280 Kčs, Jan- kova Ju 88 450 Kčs, Henschel Hm 129 380 Kčs, Mig 15 650 Kčs, Mig 9 750 Kčs, Messerschmidt Me 109 C 580 Kčs, Messerschmidt Me 262 650 Kčs. J. Socher, Na Hřbitve 2, Praha XVI. 30 ● Prodám úplně nový mot. 10 cm za 2000 Kčs. R. Veselý, Kamenné Žehrovice 31 ● Prodám nový rýsovací přístroj „Iris“ za 3900 Kčs. Z. Janout, Kladno, Masarykova. 32 ●

Soutěž »VII. ŽEHROVICE 1952«

Dlouho očekávaný soubor „širchánovců“, to je modelářů s větroni, jejichž přeprava dělá majitelům nemalé potíže, je za námi. V neděli 21. září 1952 bylo převzato a přesně kontrolováno těch 25 větrónů z přihlášených 33 a 16 motorových modelů z přihlášených 21. Tak se stalo, že poměrně malá část cizích modelářů

byla jakýmsi větším doplněkem k domácí soutěži, neboť ve větroni startovali pouze dva soutěžící ze Žatce a dva z Dušníka.

Bohatost této soutěže však uděloval povinných 5 startů, minimálně bodovací doba 60 v (logaritmičky) a stále se měnící počasí. Tak v kategorii větrónů bylo o vítězi rozhodnuto až posledním startem. První dvě kola vedli domácí Peterka a Kratina, ale ve třetím startu šel do čela 14letý Jirka Veselý z Dušníka jen o 10 a ve 4. kole o 4 body před Peterkou, zatím co Kratinův „Sokol“, jenž byl velmi pěkně zalátán, uletěl mu do Podčlešna u Slaného (asi 18,5 km) a tím Kratina ztratil všechny tři poslední starty. Nuzno říci, že ani tři starty nejsou přesným měřítkem pro hodnotu letu a dosažený výkon. Jsou však zcela jistě daleko přesnější než dva, dokonce i jeden start, jak je dosud ustáleným zvykem u některých soutěží u nás. Jedná-li se o soutěž menšího rozsahu, jde rozhodně pět startů provést, neboť se tím upřesní bodování.

Z typů letaných na této soutěži byl největší část „Sokolů“ (2700 mm) a „Luňáků“ (2200 mm), často zvětšených na 2500 mm rozpětí. Rovněž konstrukčně čistě a dobře zalátané byly dušnické větronek Veselého a Anděla.

V motorových modelech jediný Kratina vykonal se svým novým modelem „Stardust“ všech pět startů opravdu vyrovnaných a po zásluze zvítězil s náskokem 224 bodů. Macháček z „Tatry“ byl ne-li favoritem, tedy rozhodně největším konkurentem Kratinu a jedině tím, že vykonal pouze 4 starty, umístil se až jako druhý. Další Heran z Kladna se po prvním přetaženém letu stále zlepšoval a nakonec měl v posledním kole nejdelší start. Jeho model v době spojuje vrcholné prvky jednoduchosti a účelnosti a lze o něm rozhodně uvažovat jako o vhodném školním modelu pro jeho vynikající letové vlastnosti.

Franěk z „Tatry“ slabšími průměry, ale ještě se čtyřmi starty byl čtvrtý. Dvořák z Kladna měl mimo páté místo k dobru přespolní běh po motorovém letu trvajícím 30 vteřin a jako ukončení provedl další zkoušku TOZ tím, že si musel pro svůj model deplavět v málo žádoucí teplotě. Mladičky Šima z Přítočna ukázal velmi dobrou formu a jen malou zkušenosť ze soutěže se umístil až šestý.

V kategorii větrónů bylo známo pořadí každého kola (prvých šesti míst) dříve, než bylo další kolo doletáno a i v kategorii motorové bylo vyhodnoceno několik informačních pořadí během sou- těže. Dobrá, rychlá a přesná spolupráce časoměřičů a zapisovatelů

Soutěžní hmotě s vedoucím R. Cíškem při práci.



byla těž velkým kladem soutěže. Jediný stín soutěže bylo odčizení motoru Frog dušičnému modeláři, který nechal model ležet dosti daleko od startoviště. Motor byl však během dvou dnů nasazen a nepokřivený vrácen majiteli a malý osmiletý „snaživec“ již nebuďe mezi diváky.

Často se píše, že čs. modelářství, zvláště ve větroních má velmi čestné místo i v mezinárodním měřítku, ale současně nutno říci, že ani bylo špatně u nás pochopeno letošní zavedení severské kategorie A2. Mělo být především popudem k samostatné konstruktivní činnosti pro konstruktéry-záčetníky. Myslím, že po této stránce svůj účel splnilo. Ale jak kontrastuje skutečnost, že z celé Prahy nestartoval v letošním ročníku K. Ž. ani jediný větroň! Nevím, jak by to dopadlo s jinými skupinami, kdyby byla pro ně soutěž přístupná vzhledem k jejich vzdálenosti. Je třeba se zamyslet nad tím, že nikdo se nepokusil ani prodloužit v rozpětí některé vydané plány, u kterých se jedná jen o několik dm² plochy.

VII. Žehrovice 1952 byly rozhodně poslední ve své proměnné formě propoše, neboť pro příští léta zavidíme trvalé propoše, o nichž se podrobněji dočtete v prosincovém čísle. Bude to speciální soutěž kategorií bezmotorových i motorových s min. celkovou plochou 50 dm² v kategorii větroňů, málo se mění proti letošnímu ročníku. Kategorie motorových modelů bude sdružená, handicapovaná soutěž, polomaket a maket; obě kategorie po pěti startech. Rádi tím obohatíme modelářský program našich modelářů, abychom jim ukázali, že dosavadní cesty nejsou jediné, a naznačili jim možnost dalšího vývoje.



Soudruh Antonín Macháček z Dostlu Tatra Křížků na startu.

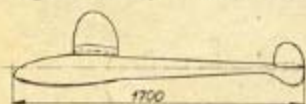
Pořadí prvních pěti v kategoriích bezmotorových modelů.

Por.	Jméno	Doslet	I. start	II.	III.	IV.	V.	Celkem
1	Veselý Jiří	Dušítky	204,14	213,99	229,22	193,95	204,14	1045,14
2	Peterka Mír.	Kladno	210,34	192,94	212,05	204,14	192,94	1032,61
3	Dvořák Fr.	Kladno	181,95	186,92	209,34	187,51	180,96	946,68
4	Horák Václav	Kladno	210,65	243,14	190,50	—	193,95	838,04
5	Cimbura J.	Kladno	—	195,42	215,22	187,51	181,29	779,44

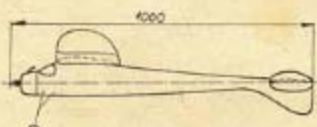
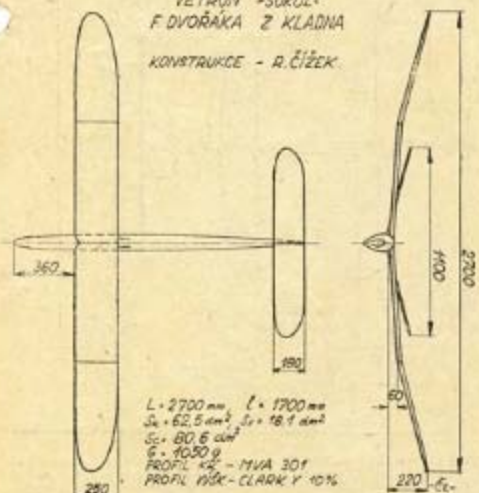
Pořadí prvních pěti v kategoriích motorových modelů.

Por.	Jméno	Doslet	I. start	II.	III.	IV.	V.	Celkem
1	Kratina F.	Kladno	210,72	226,13	195,42	227,88	214,16	1084,51
2	Macháček A.	TATRA-Pr.	211,53	—	191,48	230,43	196,85	830,29
3	Herná Zdeněk	Kladno	—	174,35	226,95	153,78	228,6	783,68
4	Frančík I.	TATRA-Pr.	—	155,99	172,01	194,94	166,27	689,21
5	Dvořák F.	Kladno	202,53	196,61	192,01	—	—	591,15

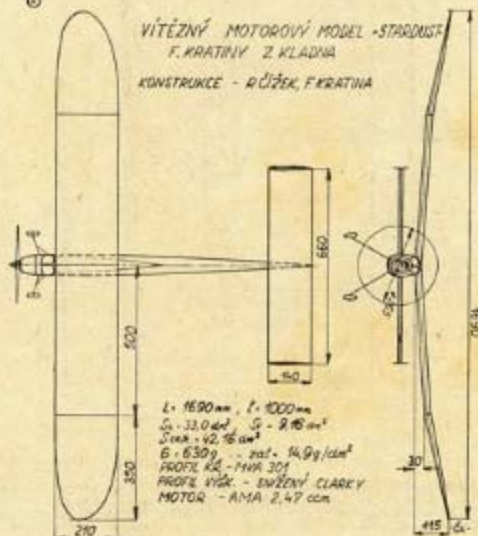
Úspěšné modely ze soutěže »VII. ŽEHROVICE«



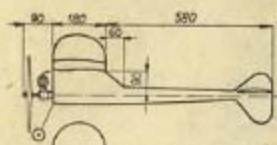
VĚTRONĚ »SOKOL«
F. DVOŘÁKA Z Kladna
KONSTRUKCE - R. ČIŽEK



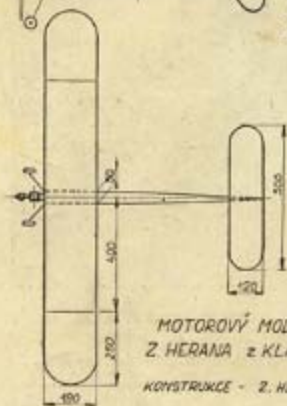
VÍTĚZNÝ MOTOROVÝ MODEL »STARDUST«
F. KRATINY Z Kladna
KONSTRUKCE - R. ČIŽEK, FRATUHA



Úspěšné modely ze soutěže
VII. ZEHROVICE



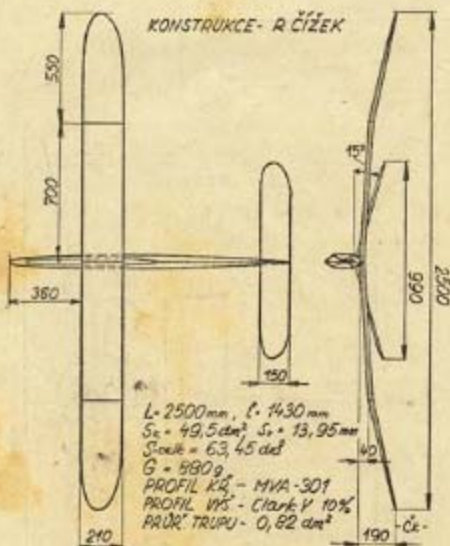
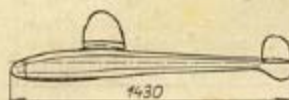
L = 1300 mm
l = 850 mm
S_c = 22,7 dm²
S_o = 5,7 dm²
S_o = 22,4 dm²
G = 370 g
pr = 0,426 m/s
Profil M - MYA 301
Profil vřt - MYA 301
Motor Superatom 18 cm



MOTOROVÝ MODEL
Z HERANA z Kladna
KONSTRUKCE - Z. HERAN

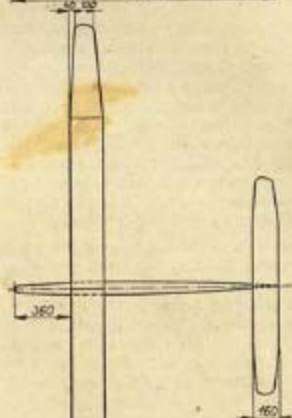
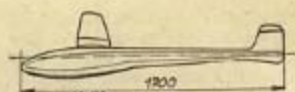


VĚTRŇŮN - LUŇÁK Z.
MIR. PETERKY
Z Kladna



KONSTRUKCE - R. ČÍZEK

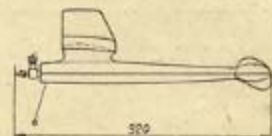
L = 2500 mm, l = 1430 mm
S_c = 49,5 dm², S_o = 13,95 dm²
S_o = 63,45 dm²
G = 590 g
PROFIL K₂ - MYA 301
PROFIL V₁₅ - Clark Y 10%
PRŮR. TRUPU - 0,82 dm²



VĚTRŇŮN
JIRKY VESELÉHO z Dušníků

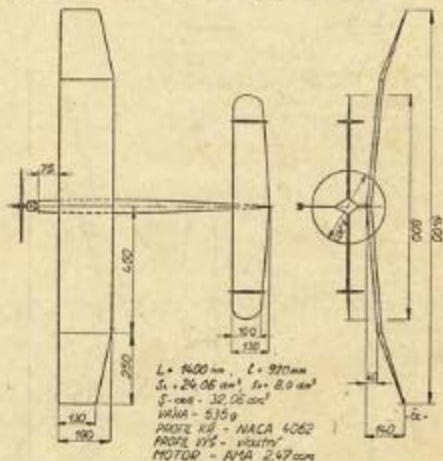
L = 2700 mm, l = 1700 mm
S_c = 37,2 dm², S_o = 19,3 dm²
S_o = 76,5 dm²
G = 110 g
Profil M - MYA 301
Profil vřt - Clark Y

KONSTRUKCE - J. VESELÝ - Dušníky



MOTOROVÝ MODEL
A. MACHÁČKA
Z TATRY-KŘEŽEK

KONSTRUKCE - L. NĚMEC - A. MACHÁČEK



L = 1600 mm, l = 970 mm
S_c = 24,06 dm², S_o = 8,0 dm²
S_o = 32,06 dm²
MOTOR - 530 g
PROFIL K₂ - NACA 4062
PROFIL V₁₅ - vlastný
MOTOR - MYA 247 cm

Letecký modelář, časopis pro leteckou výchovu. Vychází dvakrát do roka. Vydává Dohodový svaz lidového letectví ve vydavatelské ř. brněnské moci Nále vojsko, Praha II, Vladislavova 25. Řídí a za redakci odpovídá Jiří Smola. Redakce Praha II, Smolák 22, telefon 330-76, redakce pro Slovensko: Bratislava, letiště Dvorník, telefon 338-35. Administrace Praha II, Vladislavova ul. 26, tel. 376-66-9. Šedivý odt. SEČS č. 41999. Novinová sazba povolena okresním poz. úřadem Praha 022. Předplácí na jeden rok i s poštovým 45 Kčs. Cena jednotlivého výtisku 4 Kčs. Tiskne tiskárna Nále vojsko, Praha. Toto číslo vyšlo 4. listopadu 1957.