

11

LISTOPAD 1958

ROČNÍK IX

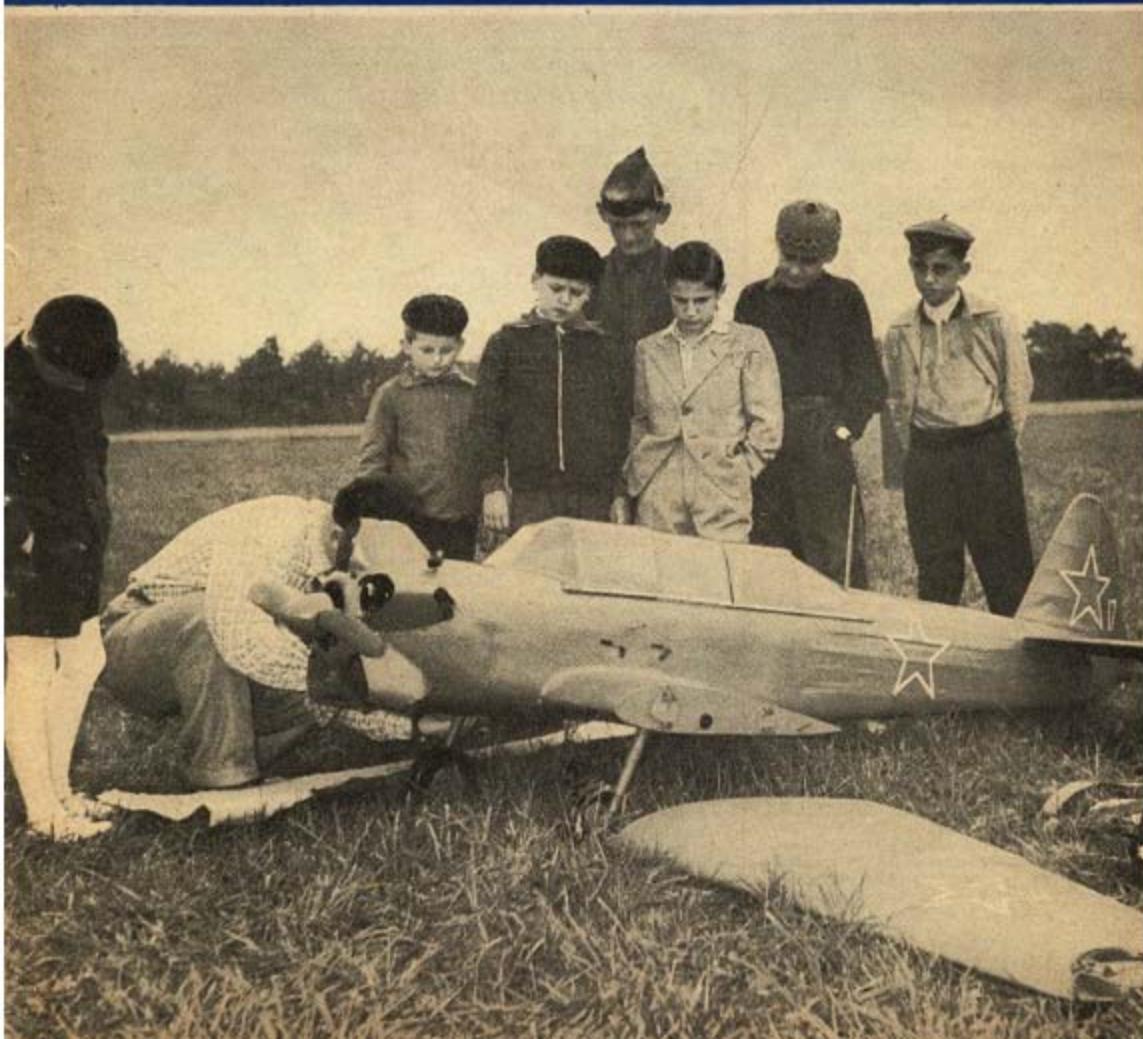
CENA 1,30 Kčs

Letecký



modelář

měsíčník Svazu pro spolupráci s armádou



PŘÁTELSTVÍ V PRAXI

Listopad, kdy dostáváte toto číslo, je již tradičně Měsícem československo-sovětského přátelství. Je to jakýsi svátek mezi všechny dny a měsíci, ve kterých si už po letecké lidé obou zemí vzájemně rádi, pomáhají v hospodářství, kultuře, ve sportu, v letectví...

Se sovětskými leteckými modeláři se naši modeláři spřátelili pořádnu: Michal Vašilečko se zasloužilým mistrem sportu Zdeňkem Husičkou a Ing. Janem Hajíčkem, Vojtěchem Matějevem s mistrem sportu Radislavem Číkem, Ivan Ivanovem s mistrem sportu Josefem Sladkým a dalšími z dalšími. Ti se poznali osobně na mezinárodních soutěžích a závodech a navázali osobní přátelství. Výsledkem je, že někteří sovětí reprezentanti létají i československými motory, naši modeláři konstruují rádiové aparáty se sovětskými transistory, Herberův akrobatický Matador je v SSSR snad ještě populárnější než u nás, naši amatéři konstruují tryskové motory podle osvědčených sovětských RAM, Špalíčkovy Vážky a Andromedy vítězí na sovětských soutěžích, Hořejšího „Aerodynamiku“ je již v Moskvě v třech dnech rozebrána, naši nejmladší modeláři se seznamují s tají letání pomocí Anochinových vystřívávek a jinde a jiné.

Mnohem více modelářů však nemělo štěstí poznat se osobně a navázati přátelství a poznali se jenom na dálku – dopisováním. A myslíte, že tomuhle styku chybí srdečnost, i když je to přátelství „na papírech“? Jirku Roman, Karel Petříček, Zdeněka Hořáva, Petr Toman z Československa i modeláři pionýrského domu ve Stalingradu, Krasnogorskou Vladimíra – Volyňské městské stanici mladých techniků by vám mohli potvrdit, že nechybí.

K navázání přátelské družby pomáhá v Sovětském svazu i Letecký modelář,

který tam dochází v několika stech výtisech. „Je to náš časopis“ – řekl nám několikrát sovětský modelář – reprezentant, když startovali v Československu. Pokládal jsem to zpočátku za zdvořilost – než jsme zjistili, že sovětí modeláři si pamatuji závaznější články často lépe než my. Dělájí si např. výpis výkonů našich předních sportovců na domácích soutěžích v ČSR a technické články se z LM pravidelně překládají a archivují!

Avisák nejen přední sovětí sportovci... Čas od času dostáváme do redakce dopisy úplně neznámých sovětských modelářů – zpravidla začátečníků nebo instruktorů, kteří v časopise hledají rádec a pomocná. Jak jej pěstou? Na to vám odpovídá dopis instruktora Cvětkova, u něhož otiskujeme výňatky. Bohužel, nemůžeme soudruhu Cvětkovi žádat o knihu opatřit; jsou rozebrány. Prosíme, aby se ho ujal některý kroužek nebo jednotlivec, který si chce dopisovat, a knihu mu pomohl sehnat.

Instruktor Cvětkov píše:

„... Pracuji jako vedoucí letecko-mo- delářského kroužku a Váš časopis mi hodně v mé oblíbené práci pomáhá. Při čtení používám neustále technického slovníku, protože neumím česky. S pomocí slovníku si však zajímavé články přeložím. Tak se i pomalu učím Vašemu jazyku.“

Checi Vás poprosit, jako pracovníky redakce, abyste mi pomohli sehnat některé Vaše letecko-mo- delářské knihy. Konkrétně: Rádiové řízení modelů, Aerodynamika letajících modelů a Samostatná stavba leteckých modelů.

Tyto knihy by mi značně usnadnily práci. Budu Vám za tuto přátelskou službu vděčný.

Váš Ion Ivanovič Cvětkov, Chmelnickij Glastroj, Kladbiščenskij dom II, SSSR.

Tento „pracovní“ dopis je typický pro druhou a opravdu přátelskou vzdálenou pomoc mezi modeláři obou bratrských zemí. Typický pro praxi během celého roku, kdy se o přátelství příliš nemluví, ale kdy se proměňuje v přátelské činy.

Moskva není daleko...

Dne 7. listopadu 1958 oslavil Sovětský svaz a s ním pokrokoví lidé na celém světě 41. výročí Velké říjnové socialistické revoluce.

Přinášíme vzpomínku Ing. Karla Kavana, přímožného účastníka leteckých oslav v Moskvě.

Oponujeme vagony, ve kterých jsme přijímano bydleti tři dny; autobus už na celé záku a znamená obrazy se sledují skutečnými: Boltov, třátr, Manžové umělosti, Leningrovo museum, Putkinovo památník, budova městského soudu, zdvižená do výšky třetího poschodi, podstavená ve stejném slohu a ponutnou o padědat mříži, aby uvolnila místo ještě v hlavních teplých komunálních velkouměst; tam se vedejší ulici olni klinika Filatovova, kde prováděli nejdůkladnější operace, zatím co byla cesta budova ponurovaná... Náhle se polomračná ohňota jakoby rozrostla, mraky mizí a zhlášťme s výdeji na ozářené panorama Lužníku. Moderní zábráz; pomocí letadel chemicky rozevřené mraky a obloha nad námi je čistá a modrá.

Rude náměstí, Kreml, Mausoleum, kudy procházíme tří, bez slov – jako část nekonaného proudu, zrněkho z mítom těch, kteří sem salzají v duchu a představují si všechna místa, kde se rovorily základy našeho dnešního i budoucího života.

6. listopad 1957. Přeplněné ulice, ve kterých se auta ani nemohou pohybovat, celé rodiny na ramenou s dítmi v kočičích a kočičíčových kulkách. Proč je nemecháte doma? „Musí si přeče užít s námi svět, je to i jejich vodítek – odpovídají nám rodice z hřebákům úsměvem – vypí se ztrou dost.“

Vysoko nad městem, na temné obloze

se objevuje ozářená Leninoval rodič a všechny znaky Sovětského svazu. Zpětu necháváme. Ano, jsou to obrazy, namalované na spontaných balonech a ozářené sovětským světlem. Rudé a manžové náměstí, Gor'kovo třída, vše je přeplňeno. Smích, tanec a zpěv, zde je neon.

Ná budově ministerstva spojují obří hají sputníky z barevných žárovek kolem zadníku – třídu lidí, kteří si je prohlížejí, cití hrdoš. Dnes byl vypuštěn Sputník II – dar Sovětské techniky ke 40. výročí Velké říjnové revoluce. Pouhých 40 let starý, aby země množila v čele světové techniky, aby její vědci jako před námi zkoumali vesmír – pouhých čtyřicet let starilo k tomu, aby miliony občanů SSSR se stáhly čitily sovětskými obrazy a pacovitou vlastní osobní hrdoš nad svými řepečky, stačilo, aby poznaly svou silu, aby sovětské zřízení je naučilo jak jí využít k prospěchu svému i lidstvu.

Pod klenou reflektory papršá, v delti raket, mazí davy v kočičích stojí malé fronty. Nad? – Morozenoje. Je nám podivné, když se 6. listopadu rozkoukujeme do... zmrzlých. A věřte, morozenoje chutnalo jako nikdy jindy.

Zpíváme a tančujeme. Za chvíli je už kroužek kolem nás, všechni s námi zpívají zde tak oblibený Tanec, tanec, vykřicaj... Jsme mezi přáteli. Ti, kteří s námi v kole tančí, zpívají a svírají nade ruce, milují život jako my. Radují se z něho a jako my jsou připraveni ho bránit. Pro ty malé děti v kočičích a kočičíčových kulkách, pro jejich záležitosti.

Moskva již není daleko. Odjedeme v vědomí souzdalebitosti s dobrými, zdravými a silnými lidmi, jejichž stíhají růžy a pocty, vrdečný římský nás provází, zaujímají v nás.

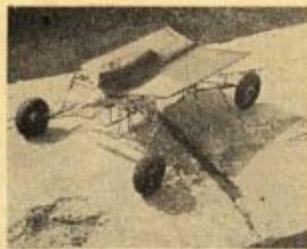
NA TITULNÍM SNÍMKU

na obáčce je propagáční maketa sovětského letadla Jak-18, kterou postavil V. Paržík z Vodňan. Je v měřítku 1 : 3 (1), opatřena motorem 75 cm³. Na řídících drátech 25 m létá rychlosť kolem 50 km/h. Pozoruhodná ovladatelnost umožňuje, že konstrukční udělil maketu při létání bez cizí pomoci.

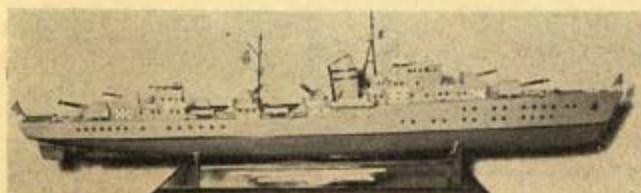
Snímek jsme pořídili na zdařilém Armádném dni, který uspořádal OV Svařaru Vodňany v neděli 5. října u příležitosti 40. výročí vzniku ČSR a 20. výročí Mnichova. Modeláři okresu Vodňany zde měli velký úspěch. Uzáklali různé modely od školních kluzáků až po rádiem řízené, v dobrém sledu a s pěkným komentářem, takže vede příslušník Pohraniční stráže byl jejich program nejlepší a právem si získal sympatic obecnstva.

Nové modely

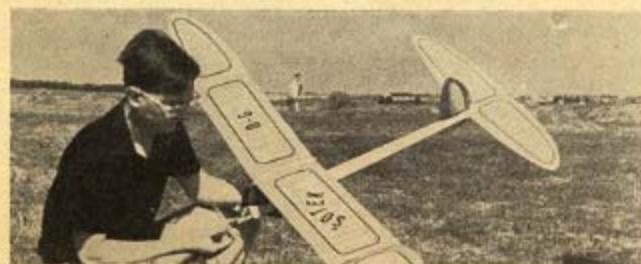
ČESKOSLOVENSKÝCH MODELÁŘŮ



Ceskoslovenští modeláři se letos mazili vyrovnat s novým předpisem FAI pro rychlostní „dvojpalky“, novými konstrukcemi, většími samostřídel. Na snímku je model B. Grumman z Prostějova, který létá rychlosťí kolem 160 km/h.

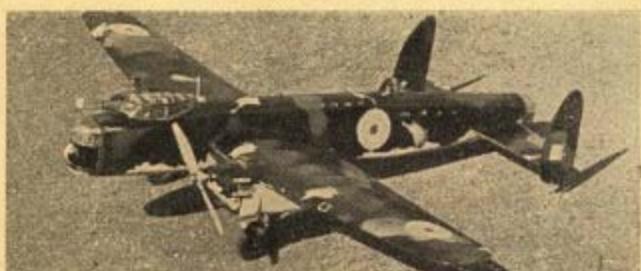


Hotová maketa polské torpedovky „Niszczyciel“, o jejíž stavbě jsme čtenáře informovali v LM 3/1957. Soudruh Paryzek z Vodňan ji postavil v měřítku 1 : 10 podle plánu z časopisu Modelarz.



Soudruž Scheuster z KAT Ostrava patří v současné době k nejlepším „motorářským“ krajům. Na snímku je se svým posledním modelem na motor Webra 2,5 cm³.

Historickou maketu Avro Manchester I. z druhé světové války postavil A. Svoboda z Kladna. Data: rozpětí 1500 mm; váha s palivem 1600 g; spec. zatížení 60 g/dm³. Model pohánějí dva detonační invertorové motory po 3 cm³ rychlosťí asi 75 km/h. Palivo je v nádržích jsou samovrátné, vnitřek v obvodu 45 cm³, vnitřek 40 cm³. Model je velmi obratný – je schopen i soutratu.



Letečtí modeláři a civilní obrana

Hodně vody uplynulo od posledního 7. plenárního zasedání ÚV Svazuarmu a v současné době již vrcholí výroční členské schůze základních organizací a klubů. I letečtí modeláři berou tužku do ruky, aby jako dobrí hospodáři posoudili svou celoroční práci. Výsledná bilance je jistě rozdrobná. Jen v jednom se u většiny našich členů i kroužků ukazuje, že úkol nebyl splněn. Je to civilní obrana.

Sedmém plenáru ÚV Svazuarmu při jednání závěr XI. sjezdu KSC jsem řeklo:

„Civilní obrana je jednou z důležitých součástí obrannyspolnosti státu a naše organizace má významný úkol zvýšit branou připravenost obyvatelstva na tomto úseku. K tomu nás zavazují úkoly vyplyvající z jednání na XI. sjezdu KSC a ryndí mezinárodní situace. Ve všech našich organizacích musíme vidět, že civilní obrana se stává v současné době naší hlavní činností.“

RUKU NA SRDCE...

Zajeli jsme se podívat na některé okresy a základní organizace, abychom se podívali, jaký podíl na plnění tohoto úkolu mají letečtí modeláři. Ruku na srdce, udělali jste pro civilní obranu dost? Dominujíme se, že nikoliv.

A přece není problém spojit výcvik v civilní obraně s naším odborným výcvikem. V Novém Jičíně začali svého času s dobrou věcí: uspořádali soutěž modelářů s branou příslušnými prvky. Proč by nešlo něco podobného uskutečnit s náplní, která je obsažena v normách k získání odznaku PCO?

Letečtí modeláři jsou většinou mladí lidé, kteří se budu narodili v posledních válečných letech nebo až po osvobození. Nezmaji hrůzy války a náletů, nezmaji ani způsob ochrany proti nim.

Přítom, jako všichni mladí jsou zvídaví a jistě by si rádi vyzkoušeli, jak se chodi a běhá v ochranné masce (zkuste udělat soutěž o nejrychlejší nasazení masky), jak se těžko orientuje v masek a kouřové cloně.

Jako budoucí letci, parašutisté či letečtí mechanici by se měli modeláři seznámit s jedním z témat všeobecného přípravy k CO. Měli by vědět, co jsou tříštive a trhavé letecké bomby, co jsou zápalné bomby, jak zneškodňovat nevybuchlé, jak se před nimi chránit.

POMOZTE PŘI PROPAGACI

Na každém vystoupení leteckých modelářů se sejdou mládež i dospělí. Nebylo by možné, využít tohoto zájmu a udělat taktické cvičení, kdy by na příklad nálet nepřítelských letadel znázornily naše modely? Pak by stačilo zapálit maketu nějakého domku a seznámit se s používáním hasicích přístrojů, s poskytováním první pomoci zasaženým a podobně.

Nebojte se civilní obrany. Určitě i vás bude zajímat. A jistě budete nakonec hrdi na odznak „Připraven k civilní obraně“.

-ky-



5.-7.9.1958
BRUSEL



Pro LM napsali: zasloužilý mistr sportu Zd. HUŠIČKA a V. PARŽEK; spolupracoval M. HERBER.

Snímky: Herber, Hasička, Kočí, Paržek a Ing. Polásek.



K OBRÁZKŮM: „Sputnik III“ na EXPO-58; depo sovětských modelářů na mistrovství.

Z povězení FAI uspořádala Fédération de la Petre Aviation Belge, section de l'Aéro-Club Royal de Belgique soutěž o mistrovství světa (MS) upoutaných modelů letadel, společně s IX. ročníkem Evropského kritérium. Soutěž se konala

kdežto v kategorii Team Racing byly hodnoceny jen jednotlivci, respektive závodní dvojice pilot-mechanik.

Hodnocení jednotlivců i družstev ve všech uvedených kategoriích bylo jednotné pro MS i pro Evropské kriterium.

VSEM ČLENÁRŮM

Shodou okolnosti se v tomto čísle, které vychází na závěr sportovní sezóny, sešla většina příspěvků sportovního charakteru.

I když jsme se při úpravě rukopisu snažili ponechat jen to nejdopodstatnější, přece jen články o sportovních akcích převažují i ostatní obvyklý obsah je omezen.

Doufáme, že všechni čtenáři pochopí naši dobrou snahu a nikdo se nebude cítit zkračen. Zájemce o techniku uspokojíme více opět v příštích číslech. **Redakce**

u příležitosti světové výstavy v Bruselu ve dnech 5. až 7. září 1958, v Brusel-Etterbeeku, na bývalém fotbalovém hřišti, které jež po několik let zařízeno a vyhrazeno pro modelářské účely.

MS se láhalo v kategoriích: rychlostní modely s motorem do 2,5 cm³, akrobatické modely a teamové modely (Team Racing). V kategoriích rychlostních a akrobatických modelů byly klasifikovány a vyhlášeny jako mistři světa jednotlivci i národní družstva,

Na doplnění programu byly do soutěže zařazeny další dvě kategorie a to rychlostní U-modely s trykovými motory a kategorie souboje (Combat). Obě kategorie se nezapočítávaly do MS ani do Evropského kritérium a hodnotili se v nich jen jednotlivci. Z toho důvodu nebyl v nich omezen počet účastníků.

Soutěže ve všech kategoriích se zúčastnili reprezentanti celkem 15 států: Anglie, Belgie, ČSR, Finsko, Holandsko, Itálie, Jugoslávie, Maďarsko, Monako, NSR, Rakousko, SSSR, Španělsko, Švýcarsko, Švédsko, ČESkoslovensko.

REPREZENTANTOVALI: mistrů sporut J. Kočí, F. Pastyřík, J. Sládek a M. Zatočil – v kategorii rychlostních modelů; J. Gábriel, K. Götz, M. Herber a F. Kupka – v kat.

★

Ceskoslovenský pavilon na světové výstavě v Bruselu.

akrobátů; B. Studený a mistr sportu V. Spulák – v kat. Team-Racing. Vedoucím výpravy byl V. Paržek, kapitánem zasloužilý mistr sportu Z. Hasička.

Letíme do Bruselu

Poslední pálené přípravy v Praze rychle uběhlo a již nás odváží „erena“ na ruzyňské letiště. Svižně cestní a pasové odbavení a stojíme na nástupišti před mobutným TU-104A Československých aerolinií, kte-



Charlie Chaplin? Ne, naf spolucestující do Bruselu si v Rusyni prohlíží naše akrobatické modely.

rý nás dopraví do Bruselu. Dáváme dohromady drobné s kupeny státní banky a proměňujeme to v lahve Prazdnoje, které bereme pro všechny případky s sebou.

Polední stisky rukou zástupcům UV Svatováclavského, redaktorům LM a známým, cvaknutí spouští fotoaparátu a vitaní nás úsměvem posádky v druhé kabini „Tučka“. Ukládáme modely na sedadla polohyprudné kabiny a pobodlně se uvelebujeme. Po slucháčkách hukot rozrušených turbín. Jaký bude mi start? – Bezvadný. A než si to uvědomujeme, jsme již za Prahou a letuška



s úsměvem a vlnidným „Vezměte si, prosím“, nabízí bonbony. Výškomér v kabíně běží jako chronometr – 10.000 metrů! Díváme se na krajinu, která se z této výšky dál téměř nehybná a již přelétávame nad hranice.

Vyrůst nás znovu letuška, když každém připevňuje k sedadlu stolek a rozmáli podnosy s výborným jídlem. Za civilní je pod námi Frankfurt, vpravo vpředu Bonn – mniškuové vylíhlíčející sídu nového militariu. V živém rozhovoru ani nesledujeme čas, který se v tomto krásném stroji měří na minuty.

„Vpravo uvidíte atomium“ – upozorňuje pojednotnou letušku a než se stačíme ohlédnout, „Tučko“ krouží a nasazuje na přístání. Sotva máme čas podívat se na Brusel z výšky a již sledujeme přistání. Nepatrné trhnutí v hladce dojíždíme. Díváme se na hodiny: je 16.55 hodin. Cesta trvala jen 1 hodinu 10 minut. Loučíme se s posádkou a vstupujeme na pódium Belgie.

„Vítám vás do Bruselu“ – ozve se těsně u schodiště a zástupce aerolinii v Bruselu nám potřásá rukou. Připadá nám to jako doma, zvláště když slyšíme skupinu několika kroků od nás mluvit plněně český. Na zvědavou otázku co tu dělají, představuje se nam nás velvyslanec soudruh Jozef.



Jarda Kočí připravuje ke startu model Jos. Sládkého.

Omhouette se, že nemá mnoho času, ale slyšíme, že nám zařídí dopravu do města.

Vstupujeme do leteckého nádraží. Po krátkém odbavení vycházíme se zavazadly před nádraží. Za civilní se objevuje nový autokar Škoda 705 RTO s nápisem Československá, kterým odjíždíme do města.

Konečně jsme před hotelom Transit, kde můžeme být oficiálně přijati. Jen jsme vystoupili, slyšíme mohnuté „Hurá“ a se schodíme k nám během skupiny sovětských reprezentantů. Zdraví a vítání nemá konec, zvláště když ještě přicházejí náš známí reprezentanti Maďarska, Itálie, Švédská, Anglie a další.

Dostáváme se do hotelu. Po ziskání potřebných informací odcházíme do blízkých vojenských kasáren, kde je technická přehlídka modelů.

Bokaté osobní dojmy a zážitky zde nekončí – noapak – bohužel však nedostatek místa v časopise nás nutí věnovat pozornost převážně technickému popisu MS.

Organizace soutěže

Soutěž byla dobře připravena. Několik desítek organizačních pracovníků a funkcionářů bylo náležitě poučeno o svých

úkolech, které také všechni svědomitě plnili. Bylo vidět, že ředitel soutěže A. Roussel, generální tajemník Fédération de la Petites Aviation Belge náležitě ovládá problémy mezinárodních modelářských soutěží. Jeho zásluhou a zásluhou blízkých spolupracovníků – pánové M. Bienvenu, J. Borgnié a paní Rousselové – je možno hodnotit tuto soutěž jako jednu z nejlepších, které jsme dosud viděli v zapadných státech.

Dokladem svědomitosti přípravy MS byl dobré promyšlený soutěžní program, vzorné startovní dráhy a různá technicko-sportovní zařízení, z nichž některá jsou u nás dosud neznámá. Jsou to např. malé ruční tlaciště počítadla kol pro rozhozdi kategorie Team Racing a čtyři velké (asi jako kostelní hodiny), elektrické a různobarevné počítadla kol pro tourz kategorií, snadno viditelné a přehledné pro piloty, mechaniky i trenéry. Dobře připravena byla též depa pro závodníky jednotlivých stád, i když byly poměrně malá, jak ostatně celý stadion.

Organizační nedostatky, které se během soutěže vykryly, se tykaly hlavně malo počítadlové přípravy soutěžících se startovního ubikaci a zpět. Pro asi 100 zahraničních účastníků MS byl k dispozici jen jeden autobus, který pořadatel zapůjčil belgické aerolinie Sabena, při čemž vzdálenost utvořenou od stadiónu byla asi 20 km.

Někdy si těž souťecí – hlavně mladí – střežovali na malé dálky jídlo. Tyto potíže však nelze klást za vina organizačním pracovníkům MS, nýbrž nedostatečnému finančnímu zabezpečení aeroklubů a zvláště letecko-modelářských klubů ve většině západních zemí, kde jsou všechny tyto organizace odkládány hospodářskými samy na sebe.

Přednosti MS ze sportovního hlediska bylo, že sbor rozhodčích pro všechny kategorie byl složen z příslušníků většiny zájemčiných národů, tedy opravdu mezinárodní sbor, v němž Belgačané tvorili jen nepatrnou menšinu. Tato praxe, dosud téměř neznámá na mezinárodních soutěžích, se velmi dobré osvědčila a lze ji jen doporučit pro budoucnost. V Bruselu jsme tedy viděli členěnou mezinárodní sportovní komisi FAI, jíž tvorili A. F. Houbert (Anglie) jako president, A. Ermakov (SSSR) a J. Meier (NSR) a 17členný sbor rozhodčích, složený z příslušníků deseti národů včetně ČSR.

Proti výkonu a nestranosti sboru rozhodčích nelze niti namítat s výjimkou kategorie akrobatických modelů, kde pětidenní soutěž sice výrazně projevila jistou nejednotnost, i když neumyslnou.

Važným nedostatkem při MS v Bruselu byl nedostatečná znalost propozic FAI a zvláště neznalost nových změn propozic, schválených na posledním zasedání FAI-CIAM v listopadu 1957. Bylo to vidět hlavně v jednání a zákončicích mezinárodní sportovní komise FAI. Stalo se např., že komise navrhla neuznat druhý let čs. reprezentanta Kočího v kategorii rychlostních modelů, pří proti, že motor modelu uvedl do chodu pomocník a ne Kočí sám jako závodník. Tento zákon o všem v zájmu odpovádal ustanovení FAI-CIAM z listopadu 1957 a mezinárodní sportovní komise FAI svůj návrh na anulování tohoto letu odvolala, když byla náležitě přesvědčena o svém opynu.

Mezinárodní sportovní komise FAI také neprávem neuznala některé lety v kategorii rychlostních modelů, pří proti, že závodník svůj model „nahal“ i když měl zápešti s fidicí rukojetí vloženo do vidlice pylonu.



Ital Rossi G. se svým rychlostním modelem 2,5 cm³.

Toto anulování letu (ne pouze pokusu) poštalo belgického a italského reprezentanta a také nejrychlejšího let našeho Kočka. Protest čs. trenéra, že v předepsích FAI není ani zmínka o zákazu „nahal“ modelu při použití pylonu, byl zamítнут.

Mezinárodní sportovní komise FAI vydala před třetím letem rychlostních modelů nařízení, že jakmile závodník vloží ruku do pylonu, musí dolétat; jinak by ztratil celý let a nikoli jen pokus. I když toto nařízení také v zájmu odporu propozicí, schváleným na FAI-CIAM v listopadu 1957, je třeba hodnotit je jako účelné, neboť jinak by se závod rychlostních modelů časově měl zdrožit.

Mistrovské závody a soutěže

V pátek 5. a v sobotu 6. září se letál závod rychlostních modelů s motorem do 2,5 cm³ a současně i soutěž akrobatických modelů. Neděle 7. září byla vyhlášena závoda teamů a soutěž Combat, při nichž odletel těž jediný přihlášený závodník Ivaníkov (SSSR) v kategorii rychlostních modelů s tryskovým motorem. Při tento startu dosáhl rychlosti 265 km/h, avšak den

Mistr sportu ČSR a SSSR – Jos. Sládka a Michal Vasilčenko v družném rozhovoru.





před tím, při pokusu o rekord, dosáhl nečekaně rychlosti rovných 300 km/h. Tento skvělý výkon 300 km/h bude předložen FAI ke schválení jako nový světový rekord.

Po prvé dva dny soutěže, tj. během soutěže akrobátů a závodu rychlostních modelů, bylo teplé počasí (ve stinu až 35°C) a bezvětří nebo jen velmi slabý vítr, který téměř neovlivnil akrobatické lety. Jen v sobotu k večeru se zvedly silný vítr, který pfinil soukruh s prudkým, krátkým deštem. Část třetího kola akrobátů byla větrem postížena. Po bouři se však počasí opět ulidnilo a poslední akrobatické lety, mezi nimiž i nejlepší Gabriliův, byly odletána za ideálního počasí.

Kategorie Tems Racing a Combat se láskyplně slabého větru, jen zřídka nárazového a za stříďavé slunečného počasí.

Startovní pořadí bylo vylosováno ve čtvrtk večer před zahájením MS a to tak, že bylo vylosováno jen pořadí národních družstev, pro všechny kategorie stejně. V jednotlivých kolech soutěže nebo závodu nejdříve odletěl jeden závodník každého družstva a po vystřílení všech družstev letali druzi, potom třetí a čtvrtí závodníci. Bylo to uspořádání praktické, neboť členové každého družstva měli dost času na přípravu a mohli si bez potíží navzájem sloužit jako pomocníci.

Rychlostní soutěž 2. část

Všeobecně se očekávalo, že o prevenzi svedou těžký boj družstva ČSR, Maďarska a Itálie. Skutečnost to potvrdila. Utkázalo se, že i letos závodní taktika a zkusenosti těchto družstev dosahují vysoké úrovni, jakou využádají vrcholnou soutěž MS.

Prvé kolo se vyzámovalo úsilím provodícího zařízení každému družstvu pokud možno nejvyšší počet bodů, avšak bez risika a tedy bez ohledu na umístění jednotlivců. Proto v prvním kole žádný z významnějších závodníků nevyužil výhodu opravného letu.

Maďaři a Italové měli před Československým výhodu v tom, že přijeli do Bruselu o jeden den dříve. Mohli si tudíž v tréninku vyzkoušet a seřidit motory na místní počasí, zatím co Čechoslováci byli nuteni letět po prvé „na ostrov“ a teprve podle výkonu mohli usuzovat, je-li třeba vše přivít nebo otevřít přívod paliva.

Neočekávané výkony maďarských reprezentantů v prvním kole – Beck 210 a Tóth 208 km/h – nás sice pondělal překvapily, ale nezavály klidu a rozvaha. Pevně jsme věřili, že Maďaři ukážou všechno hned na začátku a že v dalších kolech soutěž zvýší

výkony. Nasvědčovaly tomu jen průměrné výkony zbyvajících dvou maďarských reprezentantů – Krizsima 194 a Azor 185 km/h. Výkony čs. reprezentantů v prvním kole – Koči 205, Sládky 205, Pastryk 200 km/h – byly sice slabší, ale zdaly se dosti slabé. Po prvním kole vede maďarské družstvo o jeden bod před československým, zatím co Italové mají ztrátu devět bodů.

Zbyvající náš soupeři předvedli jen průměrné, často i podprůměrné výkony. Výjimkou byl Vasilenko (SSSR), který létal s motorem MVVS a v tomto kole dosáhl rychlosti 198 km/h. Anglický závodník Gibbs startoval s úplně novým motorem Fred Cartera, dosud však příliš těsný, což bylo příčinou několika marných pokusů o prolétnutí dráhy 1000 m. Ačkoli Gibbs byl v Bruselu plně tří dní před soutěží a celou tu dobu bouskával trénování, nepodařilo se mu uvést motor do žádoucího stavu.

V druhém kole začal podle předpokladu boj o umístění jednotlivců s vynaložením nejvyššího úsilí a s využitím všech výhod, které dovolují propozice. Riziko možnosti ztráty celého druhého letu bylo přitom úplně přehlízeno. Proto druhé kolo vyznělo téměř jako souboj trenérů v pohotovosti a bystrosti. Rozhodovalo, jak trenér ve zlomku vteřiny dovede rozmetat a rozhoďnout, zda rychlosť jeho závodníka je výšší a má-li ho nechat doletat, nebo ho kříkem vyzvat k vymutí ruky z pylona. Tak se stalo, že ze 38 závodníků doletalo jen šest při prvním pokusu druhého kola, kdežto všichni ostatní volili raději opravný let, než rychlosť stejnou jako v prvním kole nežil.

Cs. reprezentant Koči zvýšil rychlosť na 209 a Ital Pezzi na 203 km/h, oba hned při prvním pokusu. Maďarským reprezentantům přinesla výhoda opravného letu opravidlo nečekaný úspěch, když Tóth zlepil rychlosť 216 a Beck 214 km/h. Tim téměř padly naděje na obhájení mistrovského titulu v jednotlivcích, avšak naprostě jasne se nevezdavali naděje na obhájení jen titulu v družstvech, neboť Krizsma jako třetí v maďarském družstvu ztratil oba pokusy druhého kola bez úspěchu. Naši naděje povzbudil výkon Pastryka 206 km/h, avšak opět jí snížil úplný neúspěch Sládkeho, který též vycípál oba pokusy druhého kola bez úspěchu. Stav v soutěži družstev po druhém kole: Maďarsko 624, ČSR 620, Itálie 609 bodů.

Před třetím kolem schválila mezinárodní sportovní komise FAI změnu propozic v tom smyslu, že vložili závodník ruku do pylona a nepoplnělé i celou dráhu 1000 m, ztrácí celý let a nikoli jen pokus. V důsledku toho všechna družstva musela změnit taktilu, tj. vsadit výsledek na „jednu kartu“. Tu „kartu“ však prohráli všichni význační závodníci a tak druhé

kolo zůstalo rozhodujícím pro konečný výsledek MS.

Začátkem třetího kola zvýšuje náš Koči rychlosť na 211 km/h, avšak jeho let je anulován přes protest čs. trenéra. Tim prakticky pada poslední naděje na zlato a již se loučíme i s mistrovským titulem v soutěži družstev, když Pastryk letí jen 202 km/h a Sládký v posledním kole odstoupí start.

Maďarskí reprezentanti bojují do poslední okamžiku, avšak v třetím kole ztrácejí oba pokusy Tóth i Beck, kteří budu nedostartováni v předepsaném čase, nebo nedokončili dráhu 1000 m. Jediné Krizsma zvýšuje rychlosť na 197 km/h a tím upravuje konečný náskok maďarského družstva před československým na 7 bodů.



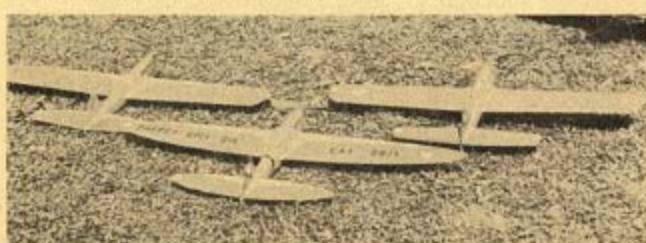
Bol, Studerový u kontroly řidičích drážek, v rozhovoru z Jugoslávem Spoljarićem.

RYCHLOSTNÍ MODELY

- VÝSLEDKY JEDNOTLIVCŮ

1. Tóth, Maďarsko	208	216	—
2. Beck, Maďarsko	210	214	—
3. Koči, ČSR	206	209	—
4. Pastryk, ČSR	200	206	202
5. Sládký, ČSR	205	—	—
6. Rosi, Itálie	204	200	—
7. Pezzi, Itálie	198	203	203
8. Vasilenko, SSSR	198	203	200
9. Prati, Itálie	201	202	—
10. Rosi U., Itálie	198	—	—
11. Zatáčík, ČSR	197	185	184
12. Krizsma, Maďarsko	194	—	197
13. Gonçalves, Španělsko	—	194	193
14. Barolo, Španělsko	—	193	181
15. Gibbs, Anglie	—	—	189
16. Fernández, Španělsko	187	181	185
17. Natašenko, SSSR	175	—	187
18. Azor, Maďarsko	185	—	—
19. Rosenlund, Švédsko	177	182	175
20. Gronchi, SSSR	180	162	170
21. Borsik, Švédsko	—	180	173
22. Deligne, Belgie	—	177	—
23. Gorza, NSR	173	176	—
24. Kuznecov, SSSR	166	169	173
25. Page, Anglie	173	—	—
26. Hall, Anglie	—	—	173
27. Savolainen, Finsko	165	—	170
28. Vain, Finsko	167	—	169
29. Joaskalainen, Finsko	—	164	—
30. Marinelli, Švédsko	—	—	163
31. Fawer, Švýcarsko	—	163	—
32. Fröhlich, NSR	160	162	—
33. Elliflameur, Anglie	142	146	129
34. Godsalibar, Belgie	141	139	—
35. Vogtszar, Holandsko	138	—	—
36. Deville, Belgie	—	—	128
37. Wherli, Švýcarsko	—	—	—
38. Cappuya, Belgie	—	—	—

Cást depa belgických modelářů; tři teamové belgické modely, o nichž je řeč v textu.



VÝSLEDKY DRUŽSTEV

1. Maďarsko	627 bodů	7. Švédsko	525 bodů
2. ČSR	620 bodů	8. Francie	503 bodů
3. Itálie	609 bodů	9. Belgie	446 bodů
4. Španělsko	574 bodů	10. NSR	339 bodů
5. SSSR	570 bodů	11. Řecko	163 bodů
6. Anglie	535 bodů	12. Holandsko	138 bodů

PROČ JSME NEOBHÁJILI MISTROVSKÉ TITULY?

Druhý místo v soutěži družstev na MS je sice úspěšném, přesto však je třeba odpovědět na otázku, proč jsme neobhájili ani mistrovský titul v jednotlivcích, ani v družstvech. Možnosti k ohlájení titulu zde byly a nebylo jich plně využito z několika příčin:

- Ruku na srdece, mili reprezentanti, některí jste začali s letošní přípravou po nákuadu pozdě!
- Změna propozic vedla k hledání nových tváří modelů. Zvláštnosti nových delta-křídel bylo další příčinou ztráty času.
- Nebyla všeobecná možnost tréninku v Brně. Ano, to je nejvzácnější příčina toho, že čs. družstvo neobhájilo po třetí titul mistra světa a nezískalo tak náhradu putovní pohár FAI. I když reprezentanti Kočí a Pastryák byli s přípravou včas hotovi a i když všechni byli nakonec vybaveni dobrými modely, motory a vrtulemi, nikdo neměl možnost v rádném tréninku nalezení všechno sladit a připravit pro nejvyšší výkony. Ačkoli v Brně ještě ještě po několika let lidoři rychlostního létání, ačkoli zde sídlí i modelářské výzkumné středisko, které pro svou práci potřebuje nevyhnutelně dobrou startovací dráhu, přesto zde tato dráha není dosud dokončena. Taková je pravda, ať se to nedráždí uvěřitelně!
- Doba přípravného soustředění se každým rokem zkracovala. Letos byla nejkratší (7 dnů), ačkoli v minulých letech byli v soustředění reprezentanti jen jedné kategorie, kdežto letos tři. Cekání při tréninku, až letaři závodník uvolní startovníště, bylo tedy častější a delší, což znamenalo další ztrátu času pro výstřelu reprezentantů.

TECHNIKA RYCHLOSTNÍCH MODELŮ

Ceskoslovenské modely typu delta byly v Bruselu novinkou; ostatní závodníci až na nepatrné výjimky zdrohovali klasické tvary rychlostních modelů.

Nové letošní propozice podle čs. návrhu (zvětšená plocha, která vedla k zvětšení všech rozmerů modelů) se rychle vzhýaly a možno říci, že se i dobře osvědčily. Nikdo ze závodníků na MS již ani nezpomněl, že to byl snad pravé on, který v době ohlášení nových propozic radikálně protestoval. Ba napak, několik přítomných modelářů se domnívalo, že nové modely vyhovují lépe než modely podle starých propozic. Je však nutno dozvat, že nové propozice nesplnily svůj původní účel – snížit podstatně rychlosť modelů.

Zatím co Českoslovenští přišli s novinkou delta-křídlo, Italové viděli výhodu v dosud málo používaném typu palivových nádrží. Místo balonků mělo letos italské družstvo plechové přetlakové nádrže, do nichž byl tlak dodáván z klimatických skříní motorů. Zde se však, že Italové neměli své nádrže dobře vyfyzionány, neboť jejich motory vykazovaly dosti nepravidelných chodů za letu, což zřejmě bylo zaviněno nepravidelnou dodávkou paliva. Zatím co



Akrobatický model Dr. Egerového Gézy s motorem Mc Guy 35.

při tréninkových letech v poledních přestávках dosahli Italové rychlosť 212 a 216 km/h, v závodech jim to „nesedlo“ a museli se spokojit jen s rychlosťí 204 km/h.

Mimo československé, sovětské a maďarské reprezentanty, kteří zůstali věrní Stádtkému „krmitku“, používali ostatní závodníci převážně balonkových nádrží. Jiné novinky se v tomto závodě MS nevyukyly.

V motorech převážně italské Super Tigre G 20 S a G 20 V. Maďarské družstvo bylo vybaveno motory MOKI, které byly kombinací součástí Super Tigre a výrobků maďarského modelářského výzkumného střediska.

Zvětšené rozměry a větší modely využaly předpoklad, že bude třeba volit vrtule s průměrem o malo větším a s menším stoupáním než dosud. Bruselské MS toto domnění potvrdilo. Zatím co loni byly všeobecně používány vrtule o průměru od

140 do max. 150 mm a se stoupáním 210–230 mm, letos se osvědčily vrtule s průměrem 150–155 mm a se stoupáním 195 až 205 mm. Čs. reprezentanti měli připraveno několik druhů vrtulí včetně většího průměru a menšího stoupání, neměli však možnost využít je náležitě před odjezdem do Bruselu.



Aerobatické modely

Přihlášených 36 účastníků ze 12 států sibovalo zajímavou soutěž. Za favority bylo pokládáno Anglie, Belgicko, Maďarsko a Německo. Pro naše a sovětské reprezentanty této kategorie bylo letošní MS vlastně kritém, neboť nikdo z nich se dosud nezúčastnil mezinárodní soutěže. Bojovali zde tedy nováčci se zkušenými a ostřílenými soutěžícími a proto nebylo nouze o překvapení.

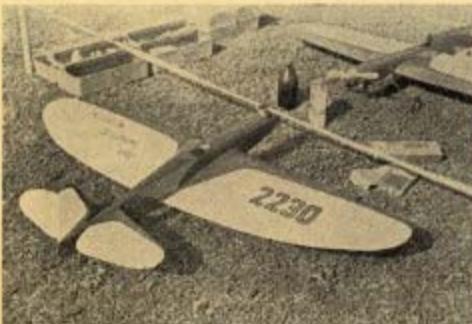
V prvním kole všechni sledovali model H. Stouffse z Belgie, loňského mistra Evropy, který startoval jako čtvrtý v pořadí. Stouffův výskut zapomněl na dvojité souvrat a letel téměř 12 minut; jeho přistání tedy nemohlo být bodováno. Přesto byl let ohodnocen poměrně vysoko 727 bodů, což vytvářalo mezi soutěžícími jistý neklid.

Brezzy však následují lety, které vysoko předčely Stouffův. Předvaldějí je reprezentanti různých národností; naří Herber, Kondratěnko a Tautniko (SSSR), Dr. Egerový a Bene (Maďarsko), Sorgel (NSR) a Macon (Belgie).

Téměř na konci prvního kola startuje malý Jožka Gabrík. Nikdo netuší, co je skryto v jeho modelu a jistě ruce. A Jožka se svým příslušným klidem, tentokrát sami mimořádně velkým, zahajuje svou mezinárodní kariéru. Celý jeho let má obvyklý časový průběh a téměř úplně bezvětří mu dovoluje „vykreslit“ všechny obraty velmi čistě a ladně. Svůj prvnostní výkon zdůrazňuje Gabrík měkkým a plynulým přistáním, které už je doprovázeno bouřlivým potleskem diváků i soutěžících. Do té doby se nepodařilo žádnému soutěžícemu povzbudit hlediště natolik, aby zábleskoval. První potlesk prvního ročníku mistrovství světa akrobatických modelů a vůbec celého MS 1958 patřil tedy nařímu Jožkovi, ačkoli startuje jako 32. v pořadí. Až koncem druhého a během třetího kola jsem poznal, že Gabrík doslova ohromil

Akrobatický model belgického reprezentanta Stouffse.

Nejhezčí model kategorie Team Racing Belgického Bernarda.





svým výkonom sbor mezinárodních rozhodčích a že vlastní titul mistra světa je mu předurčen již po prvním kole. Ze jeho 854 bodů se však nebezpečně řadí Dr. Egerváry s 819 b., a Bene s 811 b., oba z maďarského družstva.

V druhém kole je možno pozorovat významnou změnu mezi jednotlivci, podobnou jako u rychlostních modelů, i když ve známě menší míře. Také klid a jistota se opět vracejí, hlavně „mezinárodním nováčkům“. V důsledku toho je na tabuli výsledků zaznamenáván převážně vzrůst bodů u soutěžících, jimž nejistota a snad i tráma nedovolily předvést své nejlepší výkony v prvním kole a násopak u soutěžících s dosud dobrými výkony je zpravidla zaznamenáván pokles bodů. Naopak Gábrišovi přisoudil sbor rozhodčích za jeho druhý let 881 bodů, tedy o 27 bodů více než za první, ačkoliv my sami jíme hodnotili druhý let jako slabší. Značné poklesy v bodování Dr. Egerváry (705 b.), neboť nedokončil osmy nad hranou stejně jako nás Herber, zatím co další Maďar Bene se drží přibližně na stejně výšce.

Belgický Stouffs v druhém kole taktočky nevedla ruku na znamení, že začíná letové obraty a vynucuje si tím opravný let jen proto, aby se dostal na start až po Gábrišovi. Jeho let se mu také podařil. Obdržel za něj 857 bodů a tak se opět stává Gábrišovým nejvzácnějším soupeřem.

Po druhém kole vede bezpečně Gábriš s 1735 body před Stouffsem (1694), Maďarem Bene (1618) a Němcem Sorgolem (1598 b.). V druzstvách stále vedou Maďari s 4622 b., před ČSR s 4482 b. a SSSR se 4408 b. Sovětskí reprezentanti měří poloviční a tak si vyměňují druhé místo s Československými.

Do třetího kola jdeme s veselou myslí, neboť z dosavadního průběhu usuzujeme, že Gábrišovo přední místo snad již neohrozí ani Belgický Stouffs. Víme však také, že bude velmi třídym oficiální hodnotit v soutěži družstev Maďary, kteří mají před námi nások 140 bodů. Spolehlíme na Gábriše, avšak tak vysoký nások nemůže sám překonat a musí tedy pořádně přidat i naši ostatní.

Jako první z čs. družstva startuje Götz, který získává svůj nejvyšší počet 773 bodů

a tím sňhuje nások Maďarů o 50 bodů. Následuje Belgický Stouffs, který je ohodnocen 824 body. Jeho tvář prozrazuje značné zklamání, neboť si uvědomil, že zůstává již definitivně za Jožkou Gábrišem.

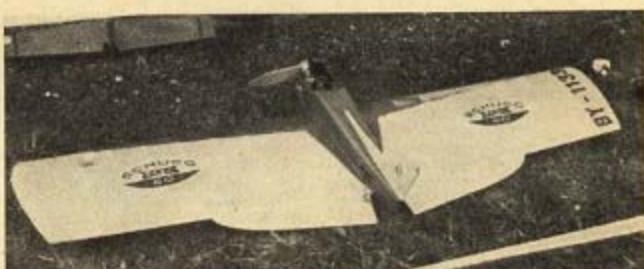
Druhý nál soutěžící Herber předvídá těž svůj nejlepší let, který podle našeho názoru by měl stačit na vyrovnaní násoku maďarského družstva. Jméno však nemíří překvapení, když tento let byl Herberovi ohodnocen jen 729 body, tedy stejně jako jeho první let, ačkoli rozdíl mezi jejich provedením byl vysoký, nejdleč k tomu, že Herber při prvním letu překročil povolenou dobu letu a přistání mu nebylo povolenovo. Tento oficiální výsledek – i když skutečnosti neodpovídají – prakticky znamí veškerou naši snahu dohotovit a předhodnit maďarské družstvo. Mrzel nás ještě více, když jsme zjistili, že ve třetím kole dva přední maďarskí soutěžící nedosáhli ani zdaleka úrovně svých letů z prvního kola. Zbyvá nám ještě Kupka, který může zlepšit své dosavadní výkony o 50 až 60 bodů, což by nám o Maďary stačilo. Při nejlepší výběru se to však nepodařilo ani jemu. Teď již jen Jožka Gábriš. I ten to může dokázat, třebaž sbor rozhodčích si dosud nezvýkly a snad ani není ochoten přiznat za let dostať přes 900 bodů.

bodů nám stačí; ukaž jim co umí!! A Jožka se širokým úsměvem, klidně a lehkým „Kresl“ obrátem za obratem, jeden ladněji a čistěji než druhý. Byl to krásný let, nejlepší ze všech letů celé soutěže MS. Uznali to i rozhodčí. Přesto však ohodnocení bylo přitíženo české a ani zdaleka nevýjádřilo kvalitu. Snad měl sbor rozhodčích jiné oči než my a proto přisoudil Jožkovi jen 883 bodů. Krásný výkon, i když čs. družstvu nestalí k obsazení prvního místa v soutěži družstev.

AKROBATICKÉ MODELY -

VÝSLEDKY JEDNOTLIVCŮ

1. Gábriš, ČSR	854	881	883	1.764
2. Stouffs, Belgie	727	857	824	1.681
3. Bene, Maďarsko	811	807	770	1.618
4. Sorgel, NSR	788	810	687	1.598
5. Magyar, Belgie	758	797	788	1.595
6. Egerváry, Maďarsko	819	705	738	1.577
7. Steiger, NSR	17	780	779	1.558
8. Rostogl, Rakousko	779	712	774	1.553
9. Savitskij, SSSR	713	781	769	1.550
10. Kondratičenko, SSSR	767	607	766	1.533
11. Ordógh, Maďarsko	698	783	749	1.532
12. Battino, Švédsko	721	745	776	1.521
13. Šterbašek, SSSR	718	739	768	1.507
14. Morley, Anglie	664	716	762	1.478
15. Bellasi, Itálie	737	659	721	1.458
16. Herber, ČSR	729	621	729	1.458
17. Tautiko, SSSR	792	665	39	1.457



Létající hřídel pro kategorie Combat u kontroly lidicích drátů.

Bilí se konec třetího kola; je řada na Jožkovi. Téměř všechni ho doprovázíme ke startu, vkládáme do něho všechnu nádej, žádáme, vysvětlujeme: „Jožko, 940

18. Götz, ČSR	675	721	733	1.454
19. Schneider, NSR	669	753	689	1.442
20. Kupka, ČSR	650	701	706	1.407
21. Glaser, Rakousko	690	577	693	1.383
22. Friedrich, NSR	595	672	689	1.361
23. Grondal, Belgie	587	740	616	1.356
24. Segedinčan, Švédsko	667	594	684	1.351
25. Pezzini, Itálie	484	563	787	1.350
26. Derville, Belgie	673	658	668	1.341
27. Comini, Itálie	670	582	652	1.322
28. Bresink, Holandsko	683	636	—	1.319
29. De la Plaza, Španělsko	566	688	142	1.254
30. Ridgway, Anglie	290	734	501	1.235
31. Alonso, Španělsko	572	510	641	1.213
32. Cornell, Anglie	512	547	655	1.202
33. Barnold, Monako	524	655	394	1.187
34. Buggi, Rakousko	505	680	469	1.185
35. Ellifander, Anglie	490	658	500	1.158
36. Rauteck, Rakousko	664	200	46	864

VÝSLEDKY DRUŽSTEV

1. Maďarsko	4.727	bodů
2. ČSR	4.576	bodů
3. Belgie	4.622	bodů
4. NSR	4.518	bodů
5. SSSR	4.590	bodů
6. Rakousko	4.121	bodů
7. Španělsko	3.988	bodů
8. Anglie	3.915	bodů
9. Itálie	2.672	bodů
10. Švédsko	1.351	bodů
11. Holandsko	1.319	bodů
12. Monako	1.187	bodů



Světový primát Jozefa Gabriele je zájmem neocíkaván a skvělý úspěch, který zaujme nejvyššího uznání. Jeho poctivá, dnuholetá příprava a svědomitý a pravidelný trénink na bratislavském letišti jsou nejlepším příkladem toho, že cesta k mistrovství není snadná a vyžaduje úsilí a pevnou vůli.



Spaniel De la Plaza nad svým rozbitým modelem po druhém kole. Tento havarii si znožníl jistý postup do finále Team Racing.

Také druhé místo našeho akrobatického družstva je mým překvapením. Dík za tento úspěch patří všem členům družstva a ovšem i trenérovi Zdeňku Liskovi, který věnoval přípravě největší péči. Je chvályhodné, že se své pečlivosti a oběťovatnosti nesvítil ani v době, kdy již věděl, že se osobně nemůže zúčastnit MS v Bruselu.

Dosažené výsledky jsou zárukou, že napříště musí celý svět počítat s čs. akrobaty jako s významnými soupeři. Je proto žádoucí, aby jiná v příští sezóně byla dána každá možná příležitost uplatnit své schopnosti a mezinárodními zkoušnostmi a rozhledem je daleko zvýšovat.

Při výběru reprezentačního družstva bude však nutno vzít v úvahu i to, že schopnost dobré pilotovat akrobatický model je sice možné natrenovat, avšak osvojit si trvale vynikající pilotát se stává do jisté míry uměním, podobném např. krasobruslařskému umění. K tomu je už třeba nejen soustavný trénink, ale i dojisté míry i talent. Je proto na místě upozornit letoňské reprezentanty a ovšem i všechny naše modeláře této kategorie, že jediné svědomitý a pravidelný trénink může zvýšit jejich kvality a odkryt potřebné talenty. Za talent snad můžeme považovat Jožku Gabriela. Jeho vysoký bodový náskok před všemi ostatními členy čs. družstva tomu zajistě násvedce.

Hlavními předpokladem pro objektivní rozšíření stupňů umění v pilotátu akrobatických modelů je ovšem jednotnost názvu sboru rozhodčích. Jak jsme se již zmínilí, na MS v Bruselu se jasné projevila nedostatečnost, což zavinilo poněkud zkrešlený přehled o skutečných schopnostech jednotlivých soutěžících.

TECHNIKA AKROBATICKÝCH MODELŮ

Úvodem uvedme, že se bodovalo od 0 do 10, tedy ne jako u nás od 0 do 5, a tato skócia se potom násobila příslušným koeficientem. Proto soutěžící dosahovali tak

vysokého počtu bodů. I když tedy bodování neodpovídalo bodování předepsaném propozicemi FAI, na které jsme zvykli, je treba dozvát, že bodování od 0 do 10 je přesnější a jemnější.

Vyhodou čs. družstva bylo, že se poměrně rychle přizpůsobilo soutěžním zvyklostem v západních státech. Tim je myšleno hlavně označení nástupu do každého jednotlivého akrobatického manévrů zvednutím ruky. Ve stejném výhodě byly také modely s poměrně malou letovou rychlosťí.

U soutěžících, kteří splnili tyto dve podmínky, byla menší pravděpodobnost, že sbor rozhodčích něco o jejich letu přehlédne. Mimoto pomalejší akrobatický let je rádý libivější. Např. nás Gábriel a Jiří Čeněk Stouffs, kteří obě podmínky splnili, byly také poměrně dobře ohodnoceni, i když ne zdáleky spravedlivě. Naproti tomu byl v nevýhodě např. známý evropský soutěžící Rieger (NSR), který měl modely malé, avšak s motory o obsahu 5 cm³ a v důsledku toho dosti rychlé. Proto s nimi nedosáhl očekávaných výsledků. Také italské družstvo létalo převážně s malými modely, postavenými na detonacní motory Tigre G 30 o obsahu 2,5 cm³.



Ital Bellasi, který získal v akrobaci přesně stejný počet bodů jako nás Herber.

Celkově však převládaly větší modely a motory se zlepšily svítkou o obsahu 5 až 6 cm³. Byly zde zastoupeny známé znaky svých nejoblíbenějších typů: Mc Coy 35, Fox 35, Veco 35, Tigre G 19, O. S. Max 29 atd. Téměř všechny čs. modely byly vybaveny motory MVVS - 5,6 a sovětské modely motory Kometa MD 5.

Pode tvaru převládaly modely postavené podle typu „Thunderbird“ Boba Palméra (viz LM 3/58 – pozn. red.). Tyto modely používalo celé belgické družstvo, též madarské s výjimkou Dr. Egervíryho, daň sovětského družstva a dva členové čs. družstva; Gábriel a M. Herber měli modely vlastní konstrukce.

Norvinky se v této kategorii neobjevily s výjimkou náhradního modelu M. Herbera. Použil na nám plovoucí výškovku bez pevné stabilizační plochy (celá výškovka plocha se vychyluje).

Teamoví letci

Dojem velmi dobré organizační přípravy této kategorie byl do značné míry zkušen několika významnými přestupy sportovních

předpisů. Ažkof! na posledním zasedání FAI-CIAM byl přijat návrh belgického delegata, aby současně v kruhu létali jen tři závodníci místo dosavadních čtyř, byl to týž belgický pracovník, který do prvního ročníku mistrovství světa této kategorie opět zafadil ustanovení, že budou létat čtyři závodníci současně. Průběh závodu MS pak jasné ukázal, že létají-li čtyři modely současně, je to neudržitelný stav, neboť často dochází k vážným haváriím a k zbytečnému ničení modelů.

Dalším významným přestupkem propojovalo bylo, že pořadatelé povolili oprávný start skupině čtyř závodníků, která vlnou jednoho by svých členů (nezajištěného), majedinou celé havarovala. Nebylo také vůbec dovoleno ustanovení, že mechanik nesmí překročit obvod kruhu o poloměru 19 m směrem od středu kruhu a pilot nemá zase vystoupit z kruhu o poloměru 3 m. Změněné ustanovení, jehož účelem je zabránit úrazu mechanika leticím modelem, nebylo tedy v Bruselu dodržováno, naopak zde mohl mechanik vstoupit do kruhu kdy chtěl, ovšem na vlastní nebezpečí.

Nehy také dodržovaný jasné předpis, že jednotlivé úseky kruhu musí být při startu obouzneny střídavě, tj. obouzeny, volný atd. A konečně především závod teamů rozprodala sportovní komise, že každý pokus o „nahání“ modelu za letu bude bezpodmínečně trestán diskvalifikací závodníka. Během závodu však „nahali“ všechni piloti a přesto z toho důvodu k diskvalifikaci nedošlo.

Vážným nedostatkem také bylo, že oba nádrži se kontrolovali při technické příjezdové modelů všechny kategorie, tedy dva dny před teamovým závodem. Těsně před závodem ani v průběhu se kontrola neopakovala.

Organizační příprava teamového závodu však měla i jisté klady. Mimo jiné zmíněné velké hodiny a malé ruční počítadlo kol, byl k dispozici team, tj. pilot-mechanik, označen širokým plátnem opaskem ve stejně barevné jakou měl přidělený hodinový počítadlo kol. Rozhodčí tak snadno poznali přiděleného pilota i mechanika. Také časový postup při startu byl příznačně dodržován a dobré stanoven. Na zahájení motorů bylo závodníkům povoleneno jen 30 vteřin a po dalších 20 vteř., během nichž motory musely být v klidu, byl závod odstartován.

První kolo teamového závodu začalo s hodinovým zpožděním, čehož využila většina závodníků k tréninku. Také naši reprezentanti trénovali, avšak s neblahými následky pro Studeného. Jeho let skončil vzhůru havarií a značným poškozením hlavního modelu. Havarii zavinil den sovětského družstva a proto trenér M. Vasilčenko zakázal oběma sovětským závodníkům účast v závodě.

K startu se dostavila 31 z 37 přihlášených závodníků. Před každým kolem se losovalo do čtyřčlenných skupin.

První kolo mělo poměrně hladký průběh, však i zde došlo k několika havariím, které zpravidla znamenaly úplné vyřazení postihených modelů. Losováním se totiž dostali do skupin jednak piloti zkoušení, jednak pilníci nováčci. Ti pak zpravidla zavinili zapletení lidicích dráží všechny leticí modelů a následkem toho během jedné–dvou vteřin havarovaly obyčejně všechny čtyři modely. Jen jednou se podařilo italskemu pilotovi uniknout z takové kolize tak, že když viděl před sebou



zapletené a ritici se tří modely, odělal se svým modelem přemět, čímž získal čas až všechno spadlo na zem a sám pak dolel vyloučovací let. Při haváriích se zpravidla nedalo zjistit, kdo je zavinil. Rozhodně však byly často a nevinný vyřazen i nejschopnejší závodníci.

Nejlepší časy v průběhu kola: De la Plaza (Španělsko) 5'09", Edmonds (Anglie) 5'17", Stouffs (Belgie) 5'23", Tadei (Itálie) 5'25" a Azor (Maďarsko) 5'33". Naši Špálu měl čas 8'04" a Studený 6'41" s nárychlo opraveným modelem. Z 31 závodníků dolehlato prvé kolo jen 23.

Druhé kolo bylo mnohem rušnější a také bylo více jednotlivých i hromadných havárií. Hromadnější havárii byly pořízení i oba naši závodníci a proto druhé kolo nedolehlato. Model Studeného byl při tom rozbit tak, že nebylo možné je v depu spálit. Havárii zavinil Španěl De la Plaza, tím, že doslova naletěl na Studeného model. Přitom však zničil i svůj model a jelikož neměl náhradní, nemohl startovat ve finále, ačkoliv v prvním kole dosáhl krásného výkonu 5'09". Také Maďar Azor druhé kolo nedolehl.

Nejlepší časy v druhém kole dosáhli Tadei 5'01", Edmonds 5'06" a Stouffs 5'08". Doletelo jen 18 závodníků.

Finále bylo opravdu krásnou ukázkou skupinového létání, neboť startovali jen velmi zkušení závodníci. Byly to Tadei z Itálie, Edmonds z Anglie, Stouffs z Belgie a místo De la Plazy ze Španělska létal Maďar Azor. Výsledky finále jsou nejlepším důkazem rychlého tempa. I zde však došlo k malej srážce mezi Edmondsem a Stouffsem, která naštěstí nekončila havárií, nýbrž jen krátkým pferušením Stouffsova letu. Tím však byl Stouffs připraven a první nebo druhé místo a mistrem světa se stal Angliešan Edmonds.

VÝSLEDKY TEAM-RACING

	1. kolo	2. kolo/final
1. Edmonds, Anglie	5'17"	5'06" 4'58"
2. Tadei, Itálie	5'25"	5'01" 5'07"
3. Stouffs, Belgie	5'23"	5'08" 5'21"
4. Azor, Maďarsko	5'33"	— 7'12"
5. De la Plaza, Španělsko	5'09"	—
6. Bernard, Belgie	5'34"	—
7. Rossi U., Itálie	5'42"	—
8. Cattaneo, Španělsko	5'50"	—
9. Vogelzang, Holandsko	5'53"	5'56"
10. Lennen, NSR	5'56"	5'56"
11. Yeliam, Anglie	—	5'37"
12. Hegman, Švédsko	6'47"	5'59"
13. Lioč, Rakousko	6'25"	6'10"
14. Rätsker, Holandsko	6'10"	—
15. Rossi C., Itálie	—	6'10"
16. Gombócs, Maďarsko	6'16"	—
17. Savelainen, Finsko	6'16"	7'43"
18. Černý, Španělsko	6'18"	7'00"
19. Spoljaric, Jugoslávie	8'05"	6'07"
20. Papergnis, Belgie	9'09"	6'26"
21. Guiselin, Maďarsko	—	8'39"
22. Studený, ČSR	6'41"	—
23. Deligne, Belgie	—	6'55"
24. Contini, Itálie	7'22"	—
25. Gorina, NSR	7'29"	—
26. Špála, ČSR	8'04"	—
27. Jachek, Rakousko	8'17"	10'00"
28. Ondráček, Maďarsko	—	8'23"
29. Oberholzer, Rakousko	—	10'00"
30. Uhrlau, Holandsko	—	—
31. Uhrlau, NSR	—	—

I když naši reprezentanti v této kategorii celkem neuspěli, přesto získali užití cenné zkušenosti. Je třeba dozvědět, že oba naši závodníci velmi překvapilo tempo a dravost teamového závodu, což bylo jasné vidět na jejich udělených a teměř ustrácených tvářích.

TECHNIKA KATEGORIE TEAM-RACING

Nejlepše selené modely měli Belgičané, obzvláště Bernard a Stouffs. Vyznačovaly se jednak hodnotou kladnou, jednak krásnou a účelnou kapotáží motoru z duralového plechu. Průřez trupu však byly malé a nendoprováděly propozicemi. Proto jejich majitelé napěli balsové výčnělky po obou stranách i vespod trupu.

Zajímavé bylo, že zkušení závodníci volili raději vysokou rychlosť modelů i za cenu vyšší spotřeby paliva. Tak např. Model H. Stouffse dosahoval rychlosť až 156 km/h, ale musel přistát zpravidla čtyřikrát k doplnění paliva, neboť počet kol na jednu nádrž se polohoval od 22 do 26. Podobné vlastnosti měly téměř všechny nejlepší modely.

Je proto nutné, aby se naši modeláři této kategorie pořádně zamysleli, je-li účelná naše dosavadní snaha zvýšit ekonomické využití paliva na úkor rychlosť modelu. Použití rychlých modelů s větším počtem mezipřistání je ovšem výhodné jen tehdy, nepečetřeli k každé mezipřistání čas jen několika vteřin. Hbitou mechanikou a s hliníkovou přesností natrénovaná souhra mechanik-pilot, mají zde rozhodující význam.



Stouffs (vpravo) se svým akrobatickým modelem.

V kategorii Team Racing převládaly motory Oliver Tiger a Super Tigre G 30. Maďarskí závodníci používali jednak motorů MOKI z maďarské modelářské výzkumné laboratoře, jednak Oliver Tiger, však předělaný na planžetové sáně.

Modelářský souboj

(COMBAT)

Do soutěže Combat se přihlásilo 12 soutěžících, mezi nimiž převládaly Belgičané. Celkem bylo provedeno šest vyloučovacích startů, dvě semifinále a finále.

Velmi mladý závodník Kruck (NSR) dokázal mimoriadně schopnosti tím, že mistřně řídil svůj model a byl ve všechn kolenech téměř neperfektivitě v útoku. Jeho převela se ukázala hned v prvním kole. Probíhalo se celkem hladce do finále, kde se utkal se Belgičanem Papegniesem, kteřího také po ruhém boji zdolal.

Modelářský souboj byl velmi zajímavý pro diváky, však jako obvykle, převážně většina modelů byla během soutěže úplně zničena.

Převládala zde létající křídla, která se osvědčily pro vysokou obratnost a menší pravděpodobnost poškození.

V celku lze říct, že českí modeláři na letním mistrovství světa v Bruselu nepochybňeli hodnotit kladně. Naši reprezentanti dosáhli dalších cenných sportovních úspěchů a ve dvou kategoriích se tří opět předčili jako kolektiv i jako jednotlivci modeláře nejvýše položených kapitulistických států.

S hrđostí konstatujeme, že všechni naši reprezentanti, z nichž některí byli po první v cizíně, čestně reprezentovali svou vlast ryze sportovním i osobním vystupováním.

Poznali jsme zkušenosť, která teď reportáž, byť dlouhá, nemohla obsahovat. To zavažuje reprezentanty všech tří kategorií, aby své pozornost podle odbornosti zpracovali a dalí je prostřednictvím LM k dispozici. Vedle další dlouhodobé osobní přípravy reprezentantů je to jedna z cest k úspěchu na příštích mistrovstvích světa i k zvýšení úrovně celého leteckého modelářství.

PERLICKÝ Z BRUSELU

• Dostatečně jsou všechny modely, které na mezinárodních soutěžích dosáhly výsledků podélne výsledků dosáhly. Nemí je pravidlo. Vždyk je nadmož se domluvit, že takto: "Sí, vše platí, malinka spálí." - Tak totiž mohou jednotliví reprezentanti našeho tréninku, když ho rádají o záplatu.

• V restauraci turistického výčekávadla, postaveném v historických vnitřních prostorách, která nese jméno Wallace Egoza a v nějž bylo umístěno až 2000 (tři tisíce) posteli pro mezinárodní výstavce, vzdály několik modelů krátkého trvání, především závodních modelů, významnější výstavní výrobky i závodní modely.

• Či druhou se ne vystavovali závodní i jeho modeli. Avšak jako sportovní výrobcové ne opří na ně, i když to bylo až před večeru v pavilonu Sabena.

• Jeden z tří modelů, který pronikl až do úroveň Atletického, byl Jarda Kolík. Snad se myslí odpovídá na vzdálost, když počítáme vzdálenost, když končí budeme mít závodní pokus pro modely.

• Příkladně kollegialně proběhal novotiský trénér Michal Vaněček, když po ránu po ránu světového teamového modelu (minus světového závodníka) naházel svou závodnickou vlnu v návsi. - Maďarský reprezentant zase zase když nechává, že závodníkům připadá všechno.

• Či neobecněm spolu, který byl znakem celé soutěže a při návraze na 25. výročí světového atletika, jenž byl jedinečně doprovázen představením až pro 100 závodníků, bylo náročné závodní provést "závodního lidu". Nároč nároč v tomto případě měl číslo číslo 100, ale přes jich nároč bylo naprosto jen jednou. Nároč nároč, jakžto významnou "závodního obřadu", napomohl totiž mnoho závodníkům.

• Či trend nemí při výrobcové v Bruselu pravidlo v podstatě protištít. Představují je Itálie. Gellert, či trend podával den přes den, z nichž jeden byl vystaven klasické a druhý neprávě nazvanému.

• Organizace FAI napoměla letos větší diplomu a plakety nezvítězilům závodů. Národní jednota Gabríl obdržela nice plakety výrobců, ale všechny pozvány. Pro jediného výrobců byly vystaveny, když byly vystaveny výrobcům.

• Balkan, vzdálost, která však závodníkům se závěrečnou soutěží vylepšila, byla významná. Modeláři Švédského se závodní soutěži schvalili ne pod vedení, kde jež

• Ráni vzdálosti, který však závodníkům se závěrečnou soutěží vylepšila, byla významná. Modeláři Švédského se závodní soutěži schvalili ne pod vedení, kde jež

AKROBATICKÝ MODEL MS V BRUSELI

Pre LM napísal Jozef GÁBRIS

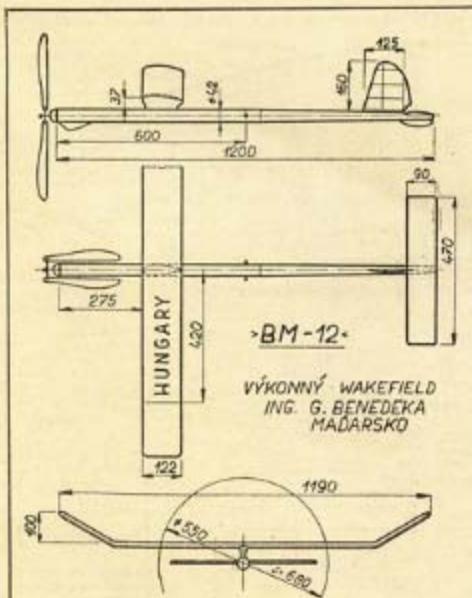
Model je postavený na základe skúsenosti, ktoré som nadobudol v priebehu posledných rokov. Niektoré technické údaje, ktoré nie sú uvedené na výkresi:

Plocha krídla	41,0 dm ²
Plocha výškovky	6,5 dm ²
Profil krídla	19% vlastný
Váha	1390 gr
Motor	MVVS 5,6 cm ³

Krídlo je celobalzovej konštrukcie až na hľavice nosníky, ktoré sú zo smrekových lišť 4×8 mm. Nábežná hrana 10×10 mm, odtoková 10×15 mm, profily 2 mm balza. Nábežná i odtoková časť je potiahnutá balzou 1,5 mm. Na profily, medzi balzovým potahom nábežnej a odtokovej hrany, sú prilepené 10 mm široké balzové pásky. Vztlakové klapky sú zo 7 mm hrubej balzy.

Krídlo je postavené v celku, potiahnuté silonom a nalakované cellulózovým lakom. Valadlo riadenia je umiestnené v 30 % hľbky krídla, tažište modelu je v 25 %.

Trup začína stavbu až po úplnom dohotovení krídla. Tvorí ho dve bočnice z balzy 4 mm, nasunuté na krídlo a zlepene. Pred krídлом sú vlepene medzi bočnice dve prepažky z 5 mm preglejkou, do ktorých sa zapustené motorové lôžko a pripomenný podvozok.



NEJNOVĚJŠÍ „WAKEFIELD“

Ing. Benedeka György jsem viděl poprvé na letotisk soutěži mezinárodních demokratických států v Budapešti.

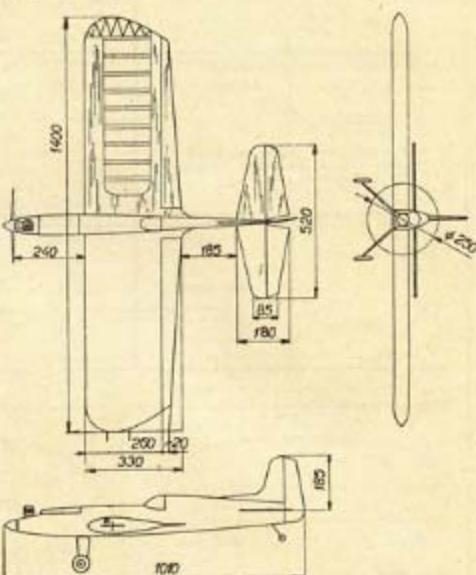
Gelková koncepcie jde o výkonný „Wakefield“, ale trup je kudlač, skorepirován konstrukce a na krídle je nový pokračující profil o tloušťce 5,8%, s prohnutím strední čáry 6%. Také výškovka má nový profil o 6% tloušťce a 4,8% prohnutí. Součástí obou nových profili Benedekovy konstrukce dosud nejsou zveřejněny.

Krídlo má plochu 14,5 dm², výškovka 4,22 dm². Svazek je zhotoven z kultaté madarské gumeny „Lactron“.

Výkony modelu v klidu poslal juva přes 3 minuty; na mistrovství světa v Cranfieldu s ním Benedek obsadil časem 813 v. páté místo a byl nejlepší z madarského družstva. (čk)

Do pevnej tretiny hľbky krídla sú bočnice zosilnené preglejkou 0,8 mm. Spodok trupu je z 3 mm balzy. Horná časť je vydlabávaná a zaprofilovaná z balzového špalíku.

Výškovka je zaprofilovaná z balzovej dosky, 8 mm hrubej. Výchylka výškovky je $\pm 45^\circ$ a výchylka vztlakových klapiek $\pm 30^\circ$.



Smerovka je zhotovená z 5 mm balzy.

K motoru MVVS 5,6 som použil vrtuľu $\varnothing 250/100$ mm a nádrž podla B. Palmera. Nebádan vlnák skoro žiadny rozdiel voči nádržiam, ktoré sú bežne používané v akrobatických modeloch.

Trup, výškovka a smerovka sú potiahnuté hrubším Modelspanom a lakované bezbarvým a farebným lakom.

Model sa vyznačuje stabilným letom a previdzanie jednotlivých obratov je plným, bez „presadzania“ aj napriek pomere vysokej väčšine modelu. Tu treba pripomienuť, že použitý vlastný profil o hrubke 19% má dosť ostrú nábežnú hrancu, ktorá je na vzdialenosť 180 mm od trupu úplne ostrá, takže tvorí vlastné turbulatóry.



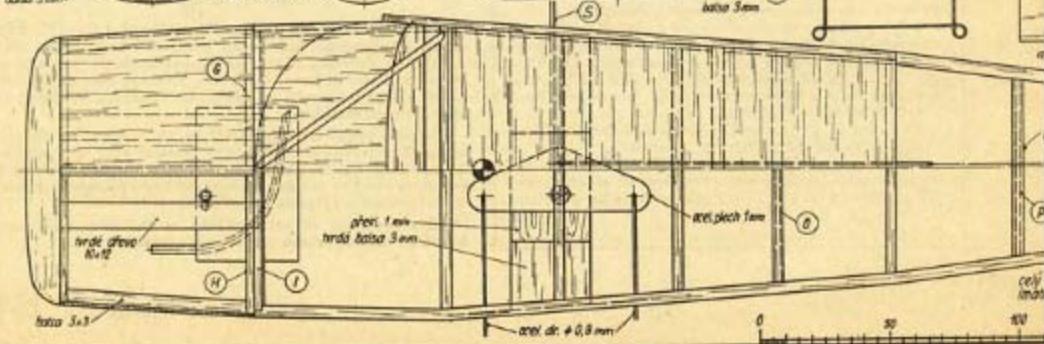
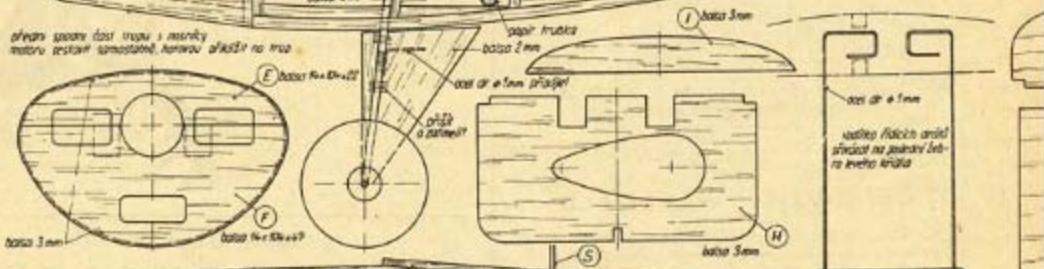
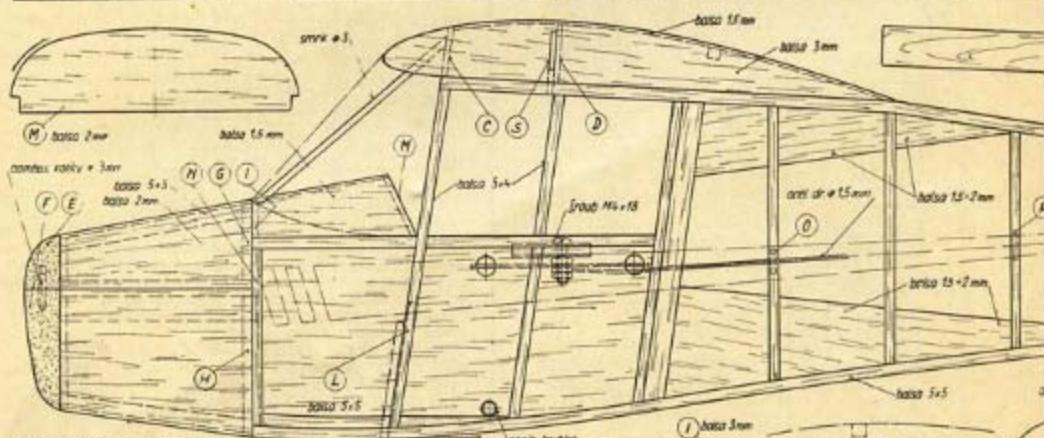
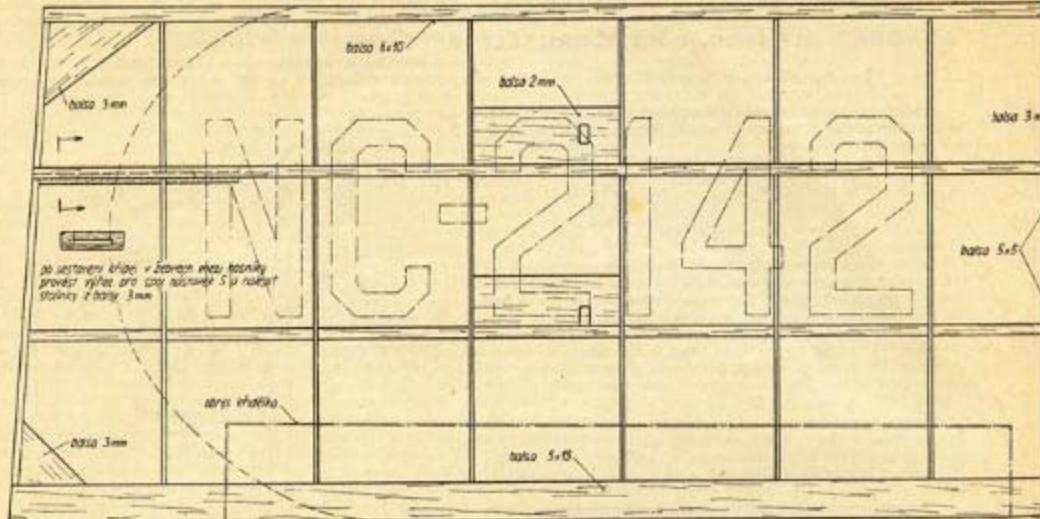
SDĚLENÍ REDAKCE

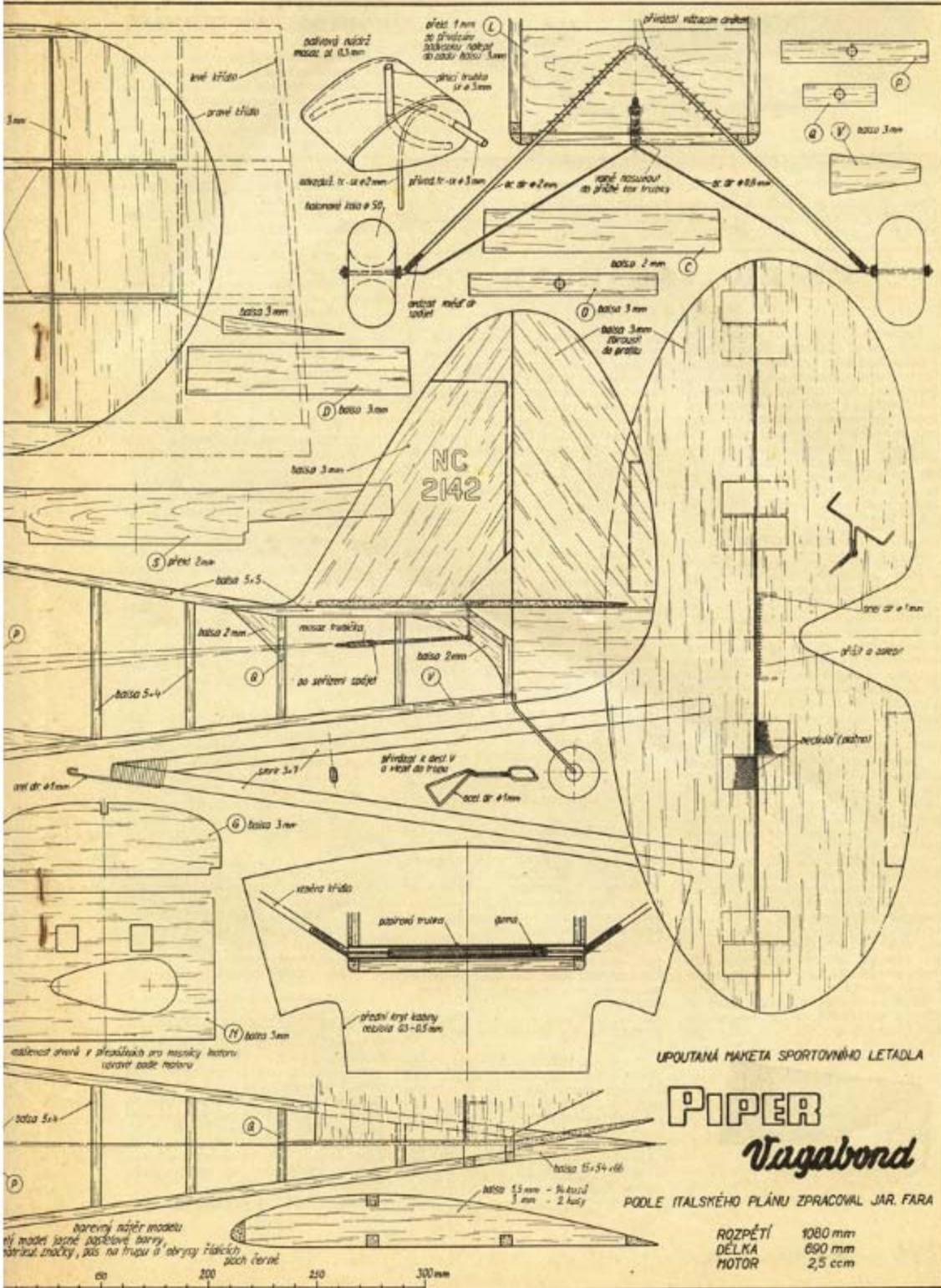
V poslední době nás žádá stále větší počet čtenářů, aby chom jim poskytly informace a zářidiel nejrůznější věci.

Rádi to děláme, pokud to časově stačíme a můžeme všebe zafit. Bohužel však tato obsáhlá korespondence, která přímo nesouvise s vydáváním časopisu, nadměrně zvyšuje režii redakce.

Zádajme proto čtenáře, kteří se na nás budou obracet se soukromými žádostmi, aby laskavě přiložili známku na odpověď. Od 15. listopadu 1958 budeme tedy odpovídat jen na ty soukromé dopisy, u nichž bude přiložena známka; v opačném případě je odložíme.

Toto opatření se samozřejmě netýká korespondence, která se jakkoli přímo vztahuje k časopisu.





UPOUTANÁ MAKETA SPORTOVNÍHO LETADLA

PIPER Vagabond

PODLE ITALSKÉHO PLÁNU ZPRACOVÁL JAR. FARA

ROZPĚTÍ
DELKA
MOTOR

1080 mm
690 mm
2,5 cm

barevný nájem modelu
více modelů jasné pastelové barvy,
barevné značky, pásky na trupu a obruby křídla
pach černé

00 200 250 300 mm



Upoutaná maketa sportovního letadla Piper Racer 125. Rozpětí 1360 mm, délka 950 mm, výška 1350 g, celková plocha 40 dm², motor Vltava 5 cm³ ležatý. Maketu modelářsky zpracoval podle podkladu v LM 6/1957 Václav Vostráb z Rakovníka.

PIPER „VAGABOND“

upoutaná maketa na motor 2,5 cm³

Redakce LM obdržela od italských modelářů plán na upoutanou maketu letadla Piper „Vagabond“. Rozhodli jsme se předložit jej našim modelářům, neboť je to model tak jednoduchý a účelný, že je přímo předurčen k úspěchu na soutěžích, podobně jako maketa Praga E-114, kterou jsme vydali před lety a dosud víteži.

Model je celobalzový, jednoduchou konstrukci lze však snadno upravit na tuzemský materiál. Motor není na plánu zakreslen; podle italských zkoušení je možno zamontovat jakýkoliv o obousahu od 2,5 do 5 cm³.

STAVEBNÍ POPIS

Trup je celý sestaven na desce. Nejprve klepneme acetonovým lepidlem bočnice z list 5 × 5 a příček 5 × 4, mezi něž dle plánu vlepíme výplň z baly 1,5—2 mm. Po spojení obou bočnic nákládáme přepážky I, M, N. Sestavíme střední díl křídla nákládáním příček C, D, spojovacího nástavku křídla S a obou bočních žebér a potáhneme balsou 1,5 mm. Vlepíme desku L s upínacím podvozkem, destičku V s ostruhou a připojíme koncový špalík trupu. Do spodku trupu vlepíme výplň obdobného jeho bočnic.

Přední spodní část trupu, která tvoří motorové lože, sklidíme samostatně na plánu z příček H, masky F, nosníku 10 × 12 z tvrdého dřeva a potáhneme balsou 2 mm. Vzdálenost nosníku upravte podle použitého motoru! Horový díl přilepíme na trup nasazem přecinajícími nosníky do otvorů v přepážce N, a záoblime spodní část trupu. Stejným způsobem zhotovíme horní snímací část.

Zasuneme a zlepíme hotovou a na této výkoupenou polivovalou nádrž, potáhneme horní přední část a vlepíme desku se závěrem, řízení a trubíku pro háčky vzepř. Příčky O, P, Q zlepíme po připojení výškovky tak, aby řidič tělo mělo dostatek výše. Kabina potáhneme celou délkou 0,3—0,5 mm.

Křídlo sestavíme rovněž na desce. Na plánu je slabší čerchovanou čárou zakreslena i levá polovina. Stavba je běžná z list

5 × 5, nábehová lista 6 × 10, odtoková 5 × 15, žebra 1,5 mm, s výjimkou prvního žebra 3 mm. V předním nosníku upravíme pouzdro pro spojovací nástavku tak, že profíkem dve žebra a nálepicí stojinkou mezi nosník a na nosník. Křídlo se musí nasazovat těsně, ale bez náhlí. Tuto část je nutno velmi pečlivě sestavit! Na levou páku křídla na poslední žebro přivážeme vodicí očka pro řidiče dráty, na pravou páku závluči asi 20 g.

Vzepř. „V“ jsou ze smrkových list 3 × 7, zrobleny. Do křídla je zakládáme, u trupu upěvňme pružné podle detailu na plánu.

Ocasní plochy vyfěčeme z balzového perkněka 3 mm a zbrouseme do profilu. Smrkovou slepíme ze dvou částí; zadní část vychýlí na stálo z kruhu! Páku řízení do výškového kormidla zarázíme a přiříme, kormidlo zavěsimme na latkové pláky.

Podvozek z ocelového drátu přivážeme vikacím drátem na přepážku L z překližky 1 mm, ze zadní strany zarázíme na lepeném tvrdé balsy 3 mm. Výzvihu z ocel. drátu Ø 0,8 mm k nobánu připájíme, střední část nasuneme do kovové trubíky přistávké k přepráze. Kryt podvozkové nohy z baly 2 mm zarázíme na připájený drát, obě části přiříme. Spoj zlepíme a zatmelíme. Kola Ø 50 mm jsou bolonová. Ostruhu z ocel. drátu Ø 1 mm přivážeme na destičku V z baly 3 mm. Kolečko má průměr 25 mm.

Řízení. Páka závěsu řízení v trupu je z ocel. plechu 1 mm; tělo z ocel. drátu Ø 1,5 je ze dvou částí, spojených po sezení spájem do mosazné trubíky. Páka výškovky je z ocel. drátu Ø 1 mm. Páka závěsu řízení upěvňme šroubem M4 do desky z tvrdé baly 3 mm, zášlené z obou stran překližkou 1 mm.

Nádrž je kreslena dle italského plánu (pro motory G 20 sport, Websa 2,5, Elfin 2,5, ED 2,46). Nasadíme ji a zlepíme do výseži v první přepážce. Plnicí a přivodní trubka sv. Ø 3 mm, odvzdušňovací sv. Ø 2 mm. Nádrž nebo vyústění přivodní trubky přizpůsobte použitému motoru!

Potah je ze středního až silného papíru; plochy z baly je vhodné potáhnout před lakováním japonským nebo hedvábným papírem (jepte bezbarvým lakem!). Po několikrát náteru barvovým lakem stríkáme barevným nitro lakem.

Skutečné letadla tohoto typu mají různé jasné pastelové barvy, podle přání majitele; imatrikulacní znáčky (na pravém křidle nahore, na levém dole), pruhy na trupu + u modelu obruby řidičích ploch jsou černé.

K VÝKRESU
NA PROSTŘEDNÍ
DVOUSTRANĚ

BUDE VÁS ZAJÍMAT

• (vp) Při letním mistrovství světa modelů automobilů, pořádaném v létě v Zárichu, bylo docíleno rychlosti, za které by se nemuseli stydět ani nejlepší „válečníci“.

Kategorie 1,5 cm³: 1. Salomon (Seycharsko) 121 km/h.

Kategorie 2,5 cm³: 1. Salomon (Seycharsko) 147 km/h.

Kategorie 5 cm³: 1. Zahrad (Seycharsko) 179 km/hod.

Kategorie 10 cm³: 1. Zetterström (Švédsko) 225 km/hod.

• (vp) Mezinárodní soutěž modelů lodí, jejíž 3. ročník se konal letos v Polsku - Katowice od 10. do 16. srpna - se zúčastnila družstva z Bulharska, NDR, Maďarska, SSSR a Polska. V deseti různých kategoriích zvítězilo družstvo SSSR s celkem 343,65 body. Pořádali dalších družstev: 2. NDR 309,36; 3. Bulharsko 224,78; 4. Polsko 196,20; Maďarsko 183,90 bodů.

Zajímavé jsou rychlosti upoutaných člunů:

Kategorie do 2,5 cm³: 1. Romaszow, SSSR 64 km/h; 2. Durand, NDR 53 km/h; 3. Czarnecki, Polsko 47,4 km/h.

Kategorie do 5 cm³: 1. Habarov, SSSR 87,4 km/h; 2. Ostaloš, Maďarsko 61,8 km/h; 3. Papadop, NDR 58,7 km/h.

Kategorie do 10 cm³: 1. Chackow, SSSR 91,4 km/h; 2. Kostov, Bulharsko 72,6 km/h; 3. Tóth, Maďarsko 72,6 km/h.

• (pt) Ze zpráv v časopise Der Flugmodellbau je zřejmé, že západoněmecké letectví modeláři dobré spolupráci s televisoru, která letos vystírala již několikrát krátké propagativní programy z letecko-modelářských sportovních podniků i dílen.

• (pt) Na letošním mistrovství NSR pro rádiem řízené modely v Kassel zvítězil kat. vícevýklopovalých motorových modelů opět známý K. H. Stegmaier z 1807 body (součet z 2 startů) před G. Sámannem s 1133 body. Největší konkurenční Stegmaierův, Bernhardi pro nemoc nestartoval. Celkem létalo ve čtyřech kategoriích 47 soutěžících.

• (sj) Součník Ivan Langer z Prahy postavil pokutový upoutaný model svého startujícího letadla, podle skutečného letadla Comair XFY-1. Model o vzdálenosti 650 g poháněl motor Vltava 5 s prodlouženým hřídeltem; otáčky motoru jsou regulovány třetím řídícím drátem. Model je zatím ve studiu zkoumek.

VÝKRES MODELU „PIPER“

Modelářům, kteří chtějí model stavět dřive než bude k dostání v modelářských prodejnách, dá redakce zhotovit a zaře půjčit plamografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Plamografická kopie stojí 3,50 Kčs včetně poštovného. Platí předem pošt. poukázku na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Výřízení trebuji nejméně 14 dnů. — Objednávky výkresu „PIPER“ přijímáme do 30. listopadu 1958.

Později dojde NEVYRÍDÍME!

Přebor republiky volných modelů 1958

Prvá púlka leteckého celostátní soutěže (CMS) se konala dne 21. září na letišti Žilina na Slovensku. Skutečnost, že se při všech 130 modelářích z celé republiky stály odletat v jediném dni všechny tři kategorie, jasné filá, že pořadatel - KV a KA Svazarmu Žilina - zvládli organizaci dobré. Zvláště obětavě pracoval krajský modelářský instruktor soudruh Benošovský. Samozřejmě i když počasí přispělo znacnou měrou k úspěchu, neboť modely, ať na výjimky přistávaly na letišti, jehož se využívalo pro starty sotva z poloviny.

Jako nedostatek je přece jen nutno pořadatelům výtknout, že během soutěže povolili na letišti motorový provoz. V některých chvílích startovalo nebo přistávalo i pět Trenérů najednou poměrně blízko startovního motorových modelů. Snad si pořadatelé neuvědomili, že při soutěži publikují modeláři po celém letišti a možlo by dojít k neštěstí, jako před několika lety v Brně. A jako dovršení, aby snad na letišti byl co největší rámus, byl hned na jeho okrajní pořádaný „Terénní závod motocyklem“. Konal se sice někdy odpoledne, ale již od božské rána tam bylo pro vásilim hmlzdě, protože jezdci trénovali a tak rámusili s netluměnými výfuky, že v některých chvílích nebylo ani možno kontrolovat chod motoru v modelu. Představte si, kdyby začal ještě foukat vtrít (nahodou byl klid) tak, že by modely bud přistávaly vlevo mezi motocykly a obecenstvo nebo vpravo na rozjezdovou plochu, čemuž by se jistě nezabránilo při cca 700 startech. Pro přistání by se měly pořadateli složky jednotlivých organizací rozhodně dohodnout, aby se spontánně akce nazájem nerušily!

Soutěž byla odstartována ráno v 8,15 hod., kdy byl nástup, instruktáž a časové rozdělení kol. Začátek a konec jednotlivých kol byly oznamovány zelenou a červenou raketou. Dobu a místo startu si volili soutěžící sám. Bylo to dobré, nikde nenastávaly přílišné shluhy a čekání. Pokud jde o počasí, kdy letiště CMS milou změnou po předchozích dvou letech, kdy počasí valné modelářům nepřálo.

V KATEGORII VĚTRONŮ A-2

odstartovalo celkem 44 soutěžících, kteří větrníkům předvedli dobrou techniku startu i výkony. Prvá kola měla vyrovnanější lety, později se začal projevovat vliv slabého thermického proudu. Několik velmi dobrých modelů skončilo let v čase kolcem 1 minutu. Je to pochopitelné vzhledem k výškověmu handicapu oproti



VÝSLEDKY VĚTRONŮ A-2

1. MICHÁLEK, Pardubice	182	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	+ 480
2. HORÝNA, Hradec Králové	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	+ 190
3. SAMEK, Kolín	177	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	897
4. PFEIFER, Liberec	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	862
5. BALDYNÁK, Ústí n. L.	100	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	788
6. NÁGOVSKÝ, Plzeň	180	119	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	786
7. PROCHÁZKA O., Ústí n. L.	155	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	778
8. KRÍŽ Fr., Praha-město	141	122	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	778
9. KRÍŽ J., Praha-město	164	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	764
10. SUVA, Liberec	156	91	173	130	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	730

Celkem bylo hodnoceno 44 soutěžících.

DRUŽSTVA

1. Liberec 2315; 2. Praha-město 2362; 3. Ústí n. L. 2248; 4. Hradec Králové 1995; 5. Ostrava 1974; 6. Plzeň 1929; 7. Brno 1870; 8. Pardubice 1523; 9. Gottwaldov 1328; 10. Olomouc 1314; 11. Žilina 1206; 12. Praha-venkov 1066 13. Kolín 897 vtrén.

MODELY NA GUMU WAKEFIELD

Letiště CMS bylo především velkým svátkem „gumičkářů“. Nedošlo sice k dramatickému závěru v podobě očekávaného rozlétání, ale po několika vteřinách odstupňované časy v prvé desítce jsou svědectvím tvrdých bojů.

Modeláři využívali vše než v minulých letech takto v leteckém a celkem s úspěchem letali „hlavou“. Sledovali pečlivě lety větronů i ostatních leteckých modelů na gumi a volili podle toho místo startu. Někdy to však již nevyšlo a tak všechni na prvních místech okusili horšek „klesáků“. Motorovým letem dosahovaly modely Wakefield kolem 70 m i více.

V konstrukcích převládal Čížkův typ „XL-56“, často s obecně namířenou, řada modelů měla dělený trup. To však bylo z časti přičinou neklidného letu v kluzu.



Horyna pozoruje konkurenční.

Ostravští oslavují vítězství Mužnýho. Montáž motoru MVVS (Bouchal).

„Trhání thermiky“ během.

ostatním kategoriím. Stoupavé lety, pokud se vyskytovaly, nebyly zvláště výrazně a modely nedosahovaly ani při maximech velmi často větší výšky, než ze které byly vypuštěny.

Na startu se objevila fada vyzkoušených úspěšných větronů koncepcie Špulák-Horyna, několik nových řešení a bolidek také několik modelů - i když malo - které jak provedením, tak výkony ani do CMS nepatří. Všeobecně se zlepšila propracovanost detailů v celých modelů. Znásoben k tomu přispěl dovezený kvalitní potahový papír Modelspan a dostatek balzy.

V prvních kolech bylo několikrát střídání ve vedení, které na sebe v závěru stříhl Michálek s Horynou, košický Samek a dobré letecké liberecký Pfeifer. V posledním pátem kole pak Horyna s Michálkem dosáhli oba plných 900 vtrén a tuk došlo k rozítavání. Oba modely nalétaly dlouhé časy asi ve výši délky šířky.

Zpočátku se ujali vedení Mužný s Čížkem, oba po 2 maximech. Ve třetím kole Mužný připojil další, ale Čížek zůstal časem 155" na druhém místě. V posledním startu naletěl Mužný po dohotovení vrtule silný klesavý proud a tak tak, že mu čas začal k vlečství.

Mužný letel se stejnými modely jako v Cranfieldu, použil však svazek ze 14 pásků Pirelli 6x1. Jebo modely měly nejlepší kluz ze zúčastněných. Čížek letal se svým náhradním modelem s profilem NACA 6409 a se svazkem ze 14 pásků Pirelli 6x1.

Milým překvapením byl pražský Venkrbec a za ním pouze o vteřiny vzadu stále se lepšící Vlach. Cesta výsledků sousí všebec uspokojivá a dominnivitá se, že můžeme být pro klidně počítat bez obav. Jen vrtulník se věnuje dosud malá péče, chybí často houževnatost k rezání další, když se první nepovede!

VÝSLEDKY MODELŮ NA GUMU

	180	180	180	180	133	833
1. MUŽNÝ, Ostrava						
2. ČÍZEK, mistr sportu	180	180	135	144	180	838
3. PRÁHA-venkov	175	180	136	165	180	836
4. VENKREBČÍK, Praha-město	150	180	180	135	180	826
5. VLACH, Praha-venkov	142	141	180	180	180	823
6. KALVÍČEK, Liberec	176	130	181	173	172	820
7. FORESTYDE, Henn	150	175	134	155	170	818
8. DURECH, Gottwaldov	131	157	180	185	170	813
9. KOUTOVÝ, Brno	165	180	159	133	168	805
10. GÁŘÍK, Bratislava	135	170	132	170	180	787

Celkem bylo hodnoceno 42 soutěžicích.

Družstva

1. Praha-venkov 2498; 2. Liberec 2298; 3. Ilm 2292; 4. Gottwaldov 2128; 5. Praha-město 2116; 6. Ostrava 2026; 7. Košice 1403; 8. Hradec Králové 1372; 9. Bratislava 1255; 10. Zlina 1177; 11. Jihlava 840; 12. Ustí n. L. 716; 13. Olomouc 557 výřtin.

MOTOROVÉ MODELY

Nové sériové detonační motory MVVS 2,5 dají této kategorii zcela jiný ráz než v minulých letech. Podtrženo dobrým počasím, znamenalo to při letení CMS vysoký standard výkonů. Proto ani příliš nepřekvapilo rozdílení mezi pěti nejlepšími po skončení pátého kola. Pro příhlednosti však rozdílení znamenalo hodně vzrušení. Snad pro neobyvlost, snad pro tužení velikého boje. A nebyly zklamání.

Pět stejně dlouhých douránek, přípravy. Potom rozmístění do fády a na znamení start během 1 minuty. První odstartoval Bílý, poslední Růžek. Modely vystoupily do značné výšky a krouží nad diváky, ne napodoboy ovládli. Všech pět se drží ve skupině a pomalu klesají. Cas od času některý sice zpomalil klesání, ale jen na chvíli. Pod modely tradiční pobíhaní – „trhání thermíky“. Jeden

za druhým přistává, s malými časovými rozdíly. Znovu všechni píše maximum!

Je tu však ještě další „pětka“, mající ve svém score od 811 do 890 vt. Zde udělal Vladislav Hájek husarský kousek, když dokázal zaletat mimo svůj model ještě „proxy“ za Rudu Černého. A potéštělej je, že další jména nejsou už tolik známá, jakou naši reprezentanti v prvé pětce. Je to úspěch dalších soudruhů, příslib rozvoje.

VÝSLEDKY MOTOROVÝCH MODELŮ

	180	180	180	180	180	960 + 287
1. BOUCHAL, Hradec Králové						
2. MALINA, Praha-město	150	180	180	180	180	960 + 234
3. HÁJEK, mistr sportu						
4. PRÁHA-venkov	160	180	180	180	180	960 + 226
5. BILÝ, Praha-venkov	180	180	180	180	180	960 + 225
6. RŮŽEK, Praha-venkov	180	180	180	180	180	960 + 187
7. ČERNÝ, mistr sportu, Praha-město (třetí proxy Hájek)	170	180	180	180	180	890
8. BLAŽEK, Gottwaldov	162	180	180	180	180	882
9. KOSÍČEK, Olomouc	180	180	149	161	185	835
9. SCHÜTER, Ostrava	176	180	159	180	123	818
10. JOURA, Praha-venkov	170	141	180	180	140	811

Celkem bylo hodnoceno 24 soutěžicích.

Družstva

1. Praha-venkov 2690; 2. Praha-venkov 2611; 3. Hradec Králové 1977; 4. Brno 1410; 5. Pardubice 1387; 6. Gottwaldov 882; 7. Olomouc 835; 8. Ostrava 818; 9. Ustí n. L. 767; 10. Zlina 609; 11. Košice 253 výřtin.

VÝSLEDNÉ POŘADÍ KRAJŮ

1. Praha-město 7069; 2. Praha-venkov 6115; 3. Ilme 5572; 4. Hradec Králové 5344; 5. Ostrava 4818; 6. Liberec 4613; 7. Gottwaldov 4388; 8. Ustí n. L. 3733; 9. Zlina 2942; 10. Plzeň 2929; 11. Pardubice 2910; 12. Olomouc 2706; 13. Košice 2533; 14. Bratislava 1255; 15. Jihlava 840 bodů.

Pořadí je součtem všech v bodů, které získaly krajská družstva ve 3 kategoriích letení CMS volných modelů.

Zpracovali: Čízek + Patočka + Procházka

CESTA IVANÍKOVA K SVĚTOVÝM REKORDŮM



Ivan Ivaník se svým rekordním modelem na mistrovství světa v Bruselu.

modeláři museli dát dokonce některým svým zahraničním kolegům adresu obchodu, ve kterém koupili obyčejný benzín pro motory svých modelů. A protože to bylo v Bruselu, mohli se nevěřit převeličit...

Kořen světových úspěchů mistra sportu Ivaníkova je však jinde. Sám je technikem a pracuje v říjnu v městě Frunze v Kirgizské sovětské socialistické republice. Modelářství se věnuje již od roku 1938. Nejdřív stavěl modely s benzínovým motorem a konstrukci rychlostních upoutaných modelů s trykovým motorem se začal zainteresovat až v roce 1953. Byl žákem známého modeláře Michala Vašíčka, konstruktéra trykových motorů RAM-1 a RAM-2.

Jeho první rychlosť v tomto novém oboru modelářství dosahoval Ivaníkovi na všeobecných závodech v Leningradu rychlosť 200 km/h. Ale to byla pouze začátek. Na Mezinárodních modelářských závodech v Moskvě následujícího stupně, kde vede všechno, nastoupil modelář Josef Sládečka. Ivaníkovi tehdy rychlosť 230 km/h.

Rok od roku stoupá jeho mistrovství. V roce 1955 získával prvenství na Mezinárodních modelářských soutěžích ve Vrchlabí rychlosť 253 km/h. A tamtéž se mu podařil i polohu o překonání absolutního rychlostního rekordu. Stálou se rychlosť 275 km/h světovým rekordmanem.

O dva roky později však Madar Ing. Bednárek György překonal Ivaníkovi rekord skvělou rychlosť 281 km/h. Ale to byla pro Ivaníkova jen další infekce, která ho přimutila ještě k usilovnější práci.

Nakonec byla jeho možna korunována opět úspěchem na letovním mistrovství světa

upoutaných modelů v Bruselu. Nebyl to však ani Ivaník, aby dalec nepracoval, neplácel. A věřme, že jeho práni, překonat svůj vlastní rekord, se mu brzy vyplnil.

Podle časopisu Sovětskij patriot zpracoval J. F. SÁRA

★

Schválené mezinárodní rekordy

Mezinárodní letecké federace FAI oznamila obříkem č. 107 homologaci nových mezinárodních rekordů:

TRÍDA F-1-b

Rádiem řízené modely s mechanickým motorem

REKORD č. 20

DOBA LETU

BELGIE

modelář Jean-Pierre Gobeaux

motor zn. Ruppert, obsah 7,91 cm³

12. října 1957 v Chiévres
4 hod. 27 min. 17 vt.

TRÍDA F-2-b

REKORD č. 14

MAĎARSKO

VÝSKA

modelář Horváth György

motor zn. Aquila Baby VT 8,

obsah 1,02 cm³

28. listopadu 1957 v Budaörs 2.625 m

REKORD č. 14

VZDÁLENOST

SSSR

modelář Sergěj Voroběv

motor zn. MK-12c, obsah 2,47 cm³

9. března 1958 v Leningradu 11.920 m

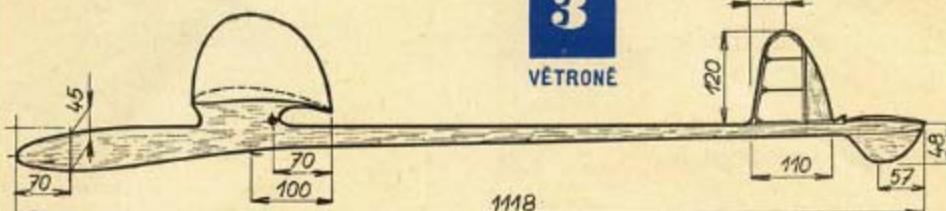
Model letadla s trykovým motorem se z nebojával rychlosti rozjetí po kruhu bruselské dráhy. Obecenstvo na tribunách tichě. Je slyšet jen dunivý zvuk trykového motoru. Model, řízený dovedoucí rukou sovětského sportovce Ivana Ivaníkova, nabírá rychlosť a opisuje pravidelné kruhy. Konec letu! Sportovní komise kontrolovaly výsledky. Ano, mistr sportu, sovětský modelář Ivan Ivaník, vytvořil tímto letem nový světový rekordní rychlostní rekord v kategorii modelů s trykovým motorem a to rychlosť 300 km/h.

Družici odmlžil světového rekordmana sovětským potleskem a mnozí účastníci mistrovství světa se zajímali o „recept“ úspěchu. Byli i takoví, kteří věděli, že model letál takovou rychlosť proto, že Ivaník má nějaký pokrov jako magi sputnicki. Sovětskí

ÚSPĚŠNÉ

3

VĚTRONÉ



1118

Pokračujeme v seriálu úspěšných větroní A-2 z celého světa, který uveřejňujeme ve spolupráci s Křídly vlasti. V Leteckém modeláři 10/1951 byl dánský model (č. 1), v Křídlech vlasti 23/1958 kanadský model (č. 2).

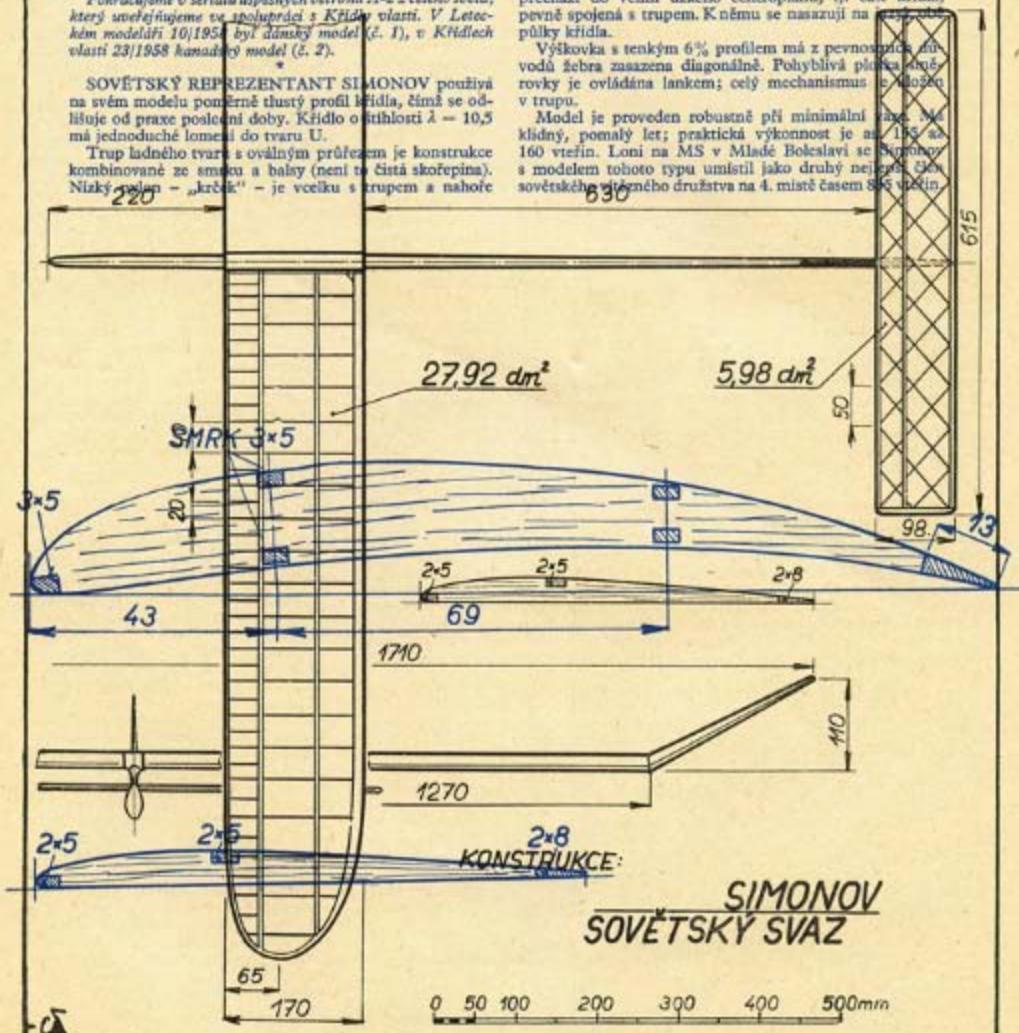
SOVĚTSKÝ REPREZENTANT SIMONOV používá na svém modelu poměrně tenký profil křídla, čímž se odlišuje od praxe poslední doby. Křídlo o tloušťce $\lambda = 10,5$ má jednoduché lomení do tvaru U.

Trup lodičkového tvaru s ovládáním průřezem je konstrukce kombinované ze smrku a baly (není to čistá skořepina). Nízký poloh - „krček“ - je vcelku s trupem a nahoře

přechází do velmi úzkého centropánu, tj. část křídla, pevně spojená s trupem. Na němu se nasazují na půlký křídla.

Výškovka s tenkým 6% profilem má z pevnostního hlediska žebra zasazená diagonálně. Pohyblivá plocha ovládání roviny je ovládána lankem; celý mechanismus je uložen v trupu.

Model je proveden robustně při minimální hmotnosti. Je klidný, pomalý let; praktická výkonnost je až 115 až 160 vteřin. Loni na MS v Mladé Boleslavě se Simonovem s modelem tohoto typu umístil jako druhý nejlepší. Člen sovětského výstavního družstva na 4. místě časem 8,5 vteřin.



Poznáváme sovětskou leteckou techniku

*

VÍCEÚČELOVÉ LETADLO ANTONOV AN-14 »PČOLKA«

Sovětská raketová technika, která překupuje svět novými a novými úspěchy, přichází postupně stále větší podíl na obraně sovětské země. Přirozeným důsledkem toho je, že prace sovětských konstruktérů letadel byla do značné míry osovozena od občanských a národních vojenských úkolů a že se tedy mohou konstrukční kanceláře i rozhodčí továrny věnovat v plné míře budování moderního sovětského civilního letectva. Budou tak moći dokonale splnit požadavky historického XX. sjezdu KSSR, který vytýčil cestu rozsáhlé modernizace dopravy i využití všech prostředků k dosažení větší účinnosti a ekonomie celého národního hospodářství.

Podle výsledků práce sovětských konstruktérů i dělníků vidime, jak systematicky je plněn tento úkol. Pracuje se současně nejen na obřích proudových či proudovrtulových dopravních letadlech pro přepravu osob, ale i na nákladních strojích nové koncepcí a přirozeně i na víceúčelových letadlech střední a slabší kategorie, ve jejichž vývoji a využití má SSSR bohaté tradice. Tento stroje pěnásejí nevětší užitek právě v úzkém spojení se zemědělkou a lesní výrobou, při pomocí ve výstavbě nových průmyslových oblastí v odlehlech krajích, při odkryvání neznámého nerostného bohatství, ve zdravotnické a osvětové službě a v mnoha jiných oborech a těcolech.

Jedním z nejpozoruhodnějších typů nových sovětských víceúčelových letadel je dvoumotorová „Pčolka“ (velká), konstrukce ukrajinského kolektivu leteckých pracovníků, vedeného Olegem Konstantinovičem Antonovem. „Pčolka“ (konstrukční označením An-14) byla od prvního projektu vytvářena speciálně pro náročnou službu v zemědělství, v těžkém terénu a v nejrozličnějších povětrnostních

podmínkách po celém SSSR. Štíhlé křídlo, opatřené účinnými sloty a přistávacími klípkami, zaručuje krátký rozbeh a dobře, takže se bude moci operovat, podle prohlídky O. K. Antonova, třeba s kolchozniční mláti. Objemný trup pojme až 600 kg užitečného nákladu v nejrůznějších uspořádání, od šesti cestujících se zavazadly až po poprašovací zařízení, stroje či živé hospodářské zvířecí.

Přitom vše dílá konstruktéři „Pčolce“ dokonalou stabilitu a tak vyhodnocí letové vlastnosti, že – opět podle slov O. K. Antonova – ji bude moći po předbehleném přeloklení pilotovat i průměrný traktista.

První prototyp „Pčolky“ byl dohotoven a začátkem počátkem tohoto roku a téměř zároveň byla zařazena i sériová stavba; sovětská zemědělci tedy dostanou první „Pčolky“ ještě letos. Naleznou v nich jistě dobré pomocníky ve své práci.

TECHNICKÝ POPIS

An-14 „Pčolka“ je celkovový vzpěrový hornokřidlový jednoplošník, dvoumotorový, s dvojitými směrovými plochami a s tříkolým pevným podvozkem.

Trup má gondolovou konцепci; to znamená, že se za užitečným prostorem náhle zaujme náhroba a méně se v pouhý štíhlý nosník osacích ploch. Konstrukce trupu je celokovová, duralová, skořepinová. V přídi je kabina pilota, který sedí na levé straně. Normalně je vestavěno pouze jeho sedadlo a jedno řízení, u cvičných variant je fizezeno dvojité. K vybavení patří i moderní radionavigační zařízení. Za pilotním prostorem je kabina cestujících, osvětlovaná na každé straně třemi okny. V normální dopravní verzi jsou v kabíně na každé straně tři sedadla za sebou, s uličkou uprostřed. Sedadla jsou snadno odmontovatelná a jejich místo může zaujmout nádrž poprašovací hmoty

nebo nádrž postřikové tekutiny, stejně jako nosítka s nemocnými, stojany pro nejrůznější náklad, fotopřístroje pro letecké mapování, elektronické zařízení pro rudný průzkum a jiné. Kabina je vhodně vytípěna i větrání. Přístup do kabiny je umožněn dvoukřidlovými vrasty, které se otvřou směrem do trupu v prosazene části trupu. Zároveň se z trupu vyklápí i jednoduché trubkové schodiště, které usnadňuje nástup. V prostoru nad vrasty je možno uložit menší zavazadla cestujících.

Křídlo je složeno z krátkého centrálního, spočívajícího na hřbetě trupu a ze dvou obdélníkových vnějších částí. Konstrukce křídla je celokovová, dvounosníková. Na náběžné hraniči mezi motorovými gondolami a okrajovým obloku je zasunovací slot, který normálně splývá s povrchem křídla a při startu, přistání nebo ponášení letu se vysunuje směrem kůpředu. Přistávací klípy jsou dvoukřidlové a jsou zavěšeny na sepevných závěsnících, podobně jako střeblová křídélka. Při vyklopení klíp se zároveň vyklápejí i křidélka do polovinové výšky, přičemž si však zachovávají plno vyladitelnost. Náběžná hrana křídla je opatřena tepelným odrazováním. Křídlo je vzepřeno dolů k malé pomocné ploše, která vystřídá ze spodní části trupu a nese zároveň i hlavní podvozkovou kolo. Vzpěra je znytována ze dvou vyšlovaných plechových polovin a je naň ohoře rozšířena do podoby T.

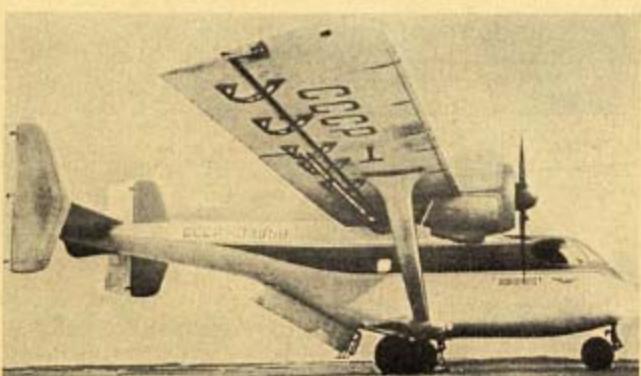
Ocasní plochy mají dvojité lichoběžníkové směrové plochy, umístěné na koncích obdélníkové výškové plochy. Konstrukce pevných ploch je celkovová, koridu májí duralovou kostru a plátený potah.

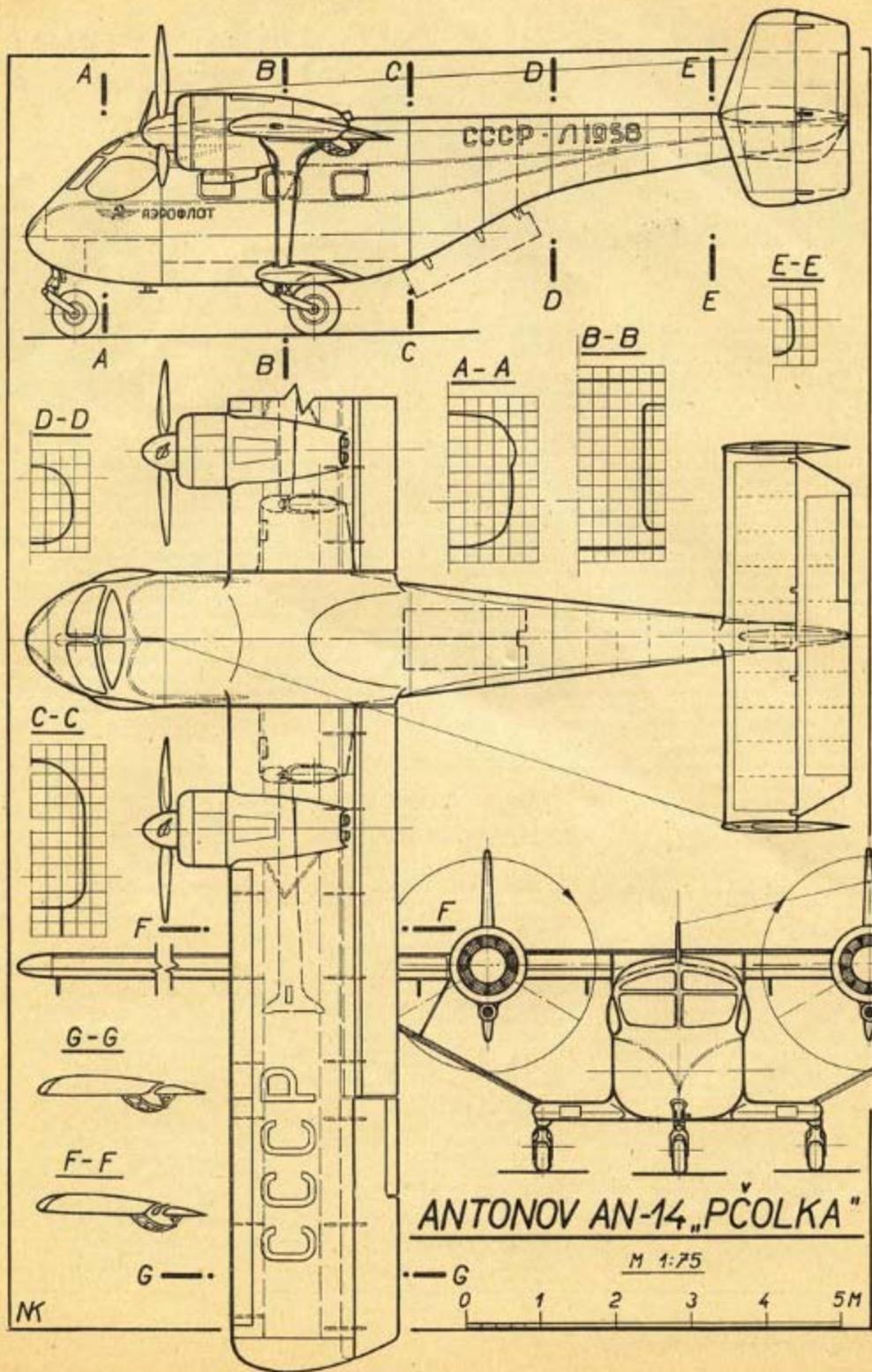
Přistávací zařízení tvoří pevný tříkolý podvozek. Všechna tři kola jsou nesená olejopneumatickými tluměnými vidlicemi v poloze „pozad“. Příďové kolo je řiditelné spolu se směrovým řízením, zadní kola jsou opatřena hydraulickými brzdami. Protože je výška kol dosti vysoká, je koncový oblolek spodní pomocné plošky poněkud vybrán, aby kola nenarazila.

Motorová jednotka. Motory jsou dva vzdutěm ohlašené devítiválce AI-14 R se startovním výkonem 260 k, pošلنými třílisté kovové stativitné vrtule typu VIŠ. Motory jsou uzavřeny v poměrně těžkých krytech, protažených až nad přistávací klípy. V zadní části krytu vyvstají u každého motoru dvě ejektorové výfukové trubice, vytvořené poněkud nahoru. Pod motorovými gondolami jsou ještě malé chladicí oleje. Palivovaly nádrže jsou v křidle mezi gondolami a trupem. Letadlo může startovat i pokračovat v letu s jedním zastaveným motorem. Spotřeba paliva na hodinu letu cestovní rychlosti je 70 litrů.

Barevné schéma. Podle moderních výkonalostí je trup nařen zhora olivově bílou barvou, která brání přechívání kabiny slu-

(Dokončení na str. 262)







DRACI VTRHLI



NA LETNOU!

„Obřaseno, počkejte si na další. To je lidi, jako na fotbal!“ ozýval se přívozil na schodištích nabízející dvojky, která nás vezla v neděli 28. září na Letenskou pláň.

Poštovnou část cestujících netvorili vlak tentokrát famózního kopaného. Trumvaj byla napíchná dětmi, které starostlivě hledaly red výtvory – draky různých velikostí, rovní i barevní. Malí Pražané mili na Letenské pláni svůj „Závod draků“, v pořadí již druhý ročník.

Již předcházející neděli 21. září vzletly nad Letnou desítky draků k zahajení závodu. Bohužel však slabounou vlnou a klavírní silný déšť, který většinu draků zničil, domnili pořadatele k přeložení soutěže o týden.

Jak jinak vlak viděl, tato katastrofa nás nejméně modeláře neodradila. Nastoupilo ihlička (f) závodníků. Přišlo k tomu ještě nejméně 300 mechaniků (zahraniční nebo maminek) a množství, který neprovádí ani ne nejdětských modelářských soutěžích. Přimyslete si ještě 3000 diváků, vzdálenost všech pražských novin, filmového rýdmania, televize a rozhlasovou relaci se studiu R 35 a viditelný obraz Letenské pláně v den draci invaze i všechno.

To maderl a zajím malých závodníků vlak popsal nejméně. Lze připustit, že některé přišly parádní výtvory užší až tatině za existence celé rodiny, ale jak byl kluk „na place“, nechal tátovi draka sotva podkrčet. Chlapci si sami přivázali řady, zkонтrolovali výky a mohlo se startovat.

Jenže jak – pořadatel ten velký nával neočekával. Proto bylo nemo možné rozložit lety a mukacne finále.

Podmínky byly pro všechny stejně, každý musel i s drakem, uva-

zeným na padesátimetrovou říši, ubíhousat trac 100 m. Když drak vytáhl, musel jej zaře dostat co nejrychleji dolů. Kromě toho pořadatel nejdříve vyhrál a postoupil do dalšího kola. A tak bylo hru pokračovat. Byl vítězem 14letý Ivan Šebesta z Prahy, který v noci jeho 1. životu ovládl krásný meped, věnovaný n. p. Šternberkem. Dálka, na rodu podniky věnovaný modelářské motorky, takže ani ostatní finalisté neplíšili zkrátka.

Povzdechl si jeden výherný modelář, který dálal tím „drakarům“ pořadatele: „Tak já se s tím eroplánem lepím celou zimu, pak s tím na jaře, nebo tis září, málem o zem, v této se mi podaří vyhrát soutěž, kde je konkurence z celé republiky, dostanu paci a diplom a jinak se o tom někdo nedozví a tadyhle kluci meratci to sesmoli za jeden večer a cí o tom celá Praha!“

Připomínám, že soudržník má zároveň pravdu, ale... To ale se v našem případě jmenuje propaganda. A tu si musíme dělat sami. To, že lidé své matky v rychlosti a většinou bez úsilí dráždí, je náležitá. To, že nejungají dobravolní tiskoví referenti a propagální pracovníci při krajinských aeroklubech, je také náležitá.

Pro informaci: Všechnou propagální práci na letním závodě draků (risk, rozhlas, film, televize a ceny účastníkům) zajistil spolupracující s ČS, rozhlasem jediný dobravolný pracovník – soudržník Patlejch z KA Praha. Naproti tomu placené funkcionáři z KV Svatováclavské Praha-město, které soudržník Patlejch požádal o spolupráci, odmítli s tím, že s draky nemají co dělat!

Text i foto Ota ŠAFEK



NOVÉ SMĚNĚ V MODELÁŘSKÝCH KROUŽCÍCH

hlídka ČSM, které jsme se účastnili, ale stalo to zato. Obsadili jsme první místo. A k tomu putnář říká, že všechna tři děti, složili úspěšné zkoušky výcvikového stupně A.

Přiznám se, že nám před krajskou přehlídkou do smíchu nebylo. Na nové modely ani pomyslení – lástalo se tedy se starými – a konkurence nezmánila až na reprezentanty KPD Brno, o kterých jsme věděli „jou dobrí“.

Krajská přehlídka. Mladenci hoří neodkrovosti, výkonění soupeři podněcují soutěž: „Nafrejme jim to, nebo to zamažem!“ Nafreli jsme a slavně – o prvé místo se sami rozličujeme a druhé se čtvrtým je přece také dobré. Velké hoblívání, ale také velká práce, neboť již za měsíc, v červnu 1957 je v Gottwaldově přehlídky.

Připravujeme nové modely. Za 14 dní už kroužek nad Slavkovcem naše opravdu zlaté „Aurey“.

Tři dny leténi a vítá nás Gottwaldov se soutěží, za jejíž uspořádání patří velký dík vám, kdo se o to přičinili. Jen houš!

Snažíme se tu co můžeme, leťáme slušně – i když jsme teprve „ulepeni“ nováčci – a výsledek?

Korinek to vyhrál a já jsem čtvrtý oznamuje Česta Kučerů.

Já vám – ted si řeknete: „Co se stály vzpomínkami?“ Ba ne. Vážně už se povídá, že napříště zase bude přehlídku mladých modelářů. A to je pak už nejvyšší čas! První kola příští přehlídky mají začít v dubnu 1959.

Věříme, že tentokrát nebudeť chybět vy, kteří už v kroužcích pracujete, ani vy, kteří zatím ještě modelářem jen sám doma.

Pracujete, stavte, letejte! Požádejte soudržníky učitele, aby vám pomohli organizovat kroužek. Obralte se na Svatováclavské Praha-město, město i vesnice. Rádi vám pomohou. Nedejte se odradit počátečními neuspěchy – nás kroužek je také měl a máme je i letos.

Nevěříte, že to dokážete? – zkuste to! A vy, starí modeláři – pomozte! Nemocete se připravit o radost z úspěchu svých svěřenců.

Na shledanou na přehlídku mladých leteckých modelářů v roce 1959!

Za kroužek Slavkovské jedonáctiletky

J. HRUBY, učitel

Tatranská svahová súťaž

Krajský aeroklub Kolice, za spoluúčasti OV Švázsaru Vysočiny Tatry, usporiadal v Ždiari tradičnú Tatranskú svahovú súťaž modelov 1958 o putovný pohár I.N.V. Vysočiny Tatry. Z hrebeňa Peklo startovalo v nedeli 24. augusta za neustálého výtratu 22 pretekárov z troch ľajnáckych aeroklubov.

Súťaž mala celkové významné hodnoty, pretože a dynamický typ dráhu. Hlavným sa však stalo lepšie v troch startoch.

Poradie jednotlivcov: 1. Kováč, Nitra 300; 2. Kuchárik, Nitra, 243; 3. Henschiel, Kolice, 184; 4. Dominek, Nitra, 184; 5. Sirotiak, Košice, 173 v. Družstvá: 1. Nitra 747; 2. Košice 500; 3. Olomouc 326 v. Tatranská svahová súťaž je špecializovanou súťažou. Už i vzhľadom na jej tradíciu by bolo treba, aby sa jej v budúcnosti venovala väčšia pozornosť i zo strany ostatných KA. Sú k tomu vhodné podmienky už i preto, že tato súťaž nie je územne omeđená.

„XII. ŽEHROVICE“

Tradičná verejná podzimná modelárska súťaž v Kamenných Žehroviciach u Kladna se konala po dvanácti v nedeli 5. října, tentokrát jen v kategórii Wakefield. Startovalo 21 soutěžících ze 4 českých okresů, z nichž jen 2 byli junioři. (Již to prý všechni z Čech, kde jsou evidováni jako „škodná“.)

Připravenost soutěžících byla vesměs dobrá; díky silnému nárazovému větru v prvých třech kolech však tomu bohužel výsledky neodpovídaly.

V družstevních zvítězil okres Nové Strašecí (2199 b.) před Prahou-městem (2046 b.) a Libercem (1811 b.). Stojí za zmínku, že to bylo paté vítězství novostrašeckého družstva, které letos obsadilo první místo na všech soutěžích, kde léta tato.

Pět nejlepších jednotlivců: 1. Čí-

zená, Skúsenosti z minulých ročníkov snáď odradili modelářov, lebo sa nazdávali, že startovať znamená bezpodmienečne stratí model. Avšak tohto roku tomu tak nie bolo. Výberom správneho terénu v stredu pri lobe Vysočiny Tatier sa dosiahol ponadpriem dobrej výsledkov a nikomu modelu neškodil.

Pre budúci ročník budeme hľadať ešte lepšie podmienky pre súťaž, ktorá nemá byť iba obyčajným „svahom“, ale bude mať prispieť k prehľadu letových možností vo vysokých polohách Tatier. Prvá dobrovoľná skúsenosť upresní usporiadanie aj dopozícia budúceho ročníku. Ráta sa tiež z účastou modelárov z Polska a Maďarska.

Pridete na budúci rok i vy? – Ak áno, potom je už na čase začať s prípravou, lebo doby svahový model vyzera trocha inak, ako model na šnoru a do termínu.

Josef DEMECKO, Sp. Nová Ves



Dráha (uprava) z vzdáleného druhu. N. Strašecí připravuje drahák.

žek, N. Strašecí 818; 2. Pilous, Ml. Boleslav 771; 3. Ing. Popelář, Praha 745; 4. Dvořák, N. Strašecí 704; 5. Metz, Kladno 702 v.

Ing. J. SCHINDLER, Praha

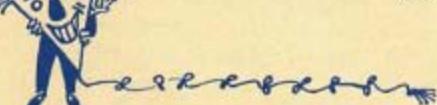
V Turnově je zájem o nejmladší

Proto letos už po druhé usporádala ZO Švázsaru Okruh podzimní soutěž drážek s pěkným cenou. Patronou nad soutěží převzal stejný jako loni členové okresních modelářských klubů v Turnově.

V neděli 28. září se sedlo na letití v Turnově-Dolním Dvorem celkem 51 chlapců a děvčat z drážek nejrůznějších typů. O první cenu – deníku motorové – se všichni žádavci jíž v prvním kole tuřid bojovali. Po druhém kole, kdy počasí zůstalo nádole pěkné, se dostala do pořadí mítatřice trojice děvčat: Vanáčková, Richtarová a Jevšková. Pro tento nájazd chlapci udrželi pozici a vzdálil se Chodovské před Nejdlem a Hančíkem. Za mimo se v nezměněném pořadí umístila dívčí trojice.

Pěkné počasí, propagace a účast mladých soutěžících přilákaly na soutěž četné diváky. Mítění bylo provedeno na velkých plakátech tím způsobem, že závodník vybíhl z depa na startovací dráhu, kde druh ztiskal pořadovou výšku a pak s ním přitízel k mítěli, kde přilákaly prohlídky k plakátkám se zjistit sevřený uzel. Počet účastníků stupňů byl vyjádřen počtem užitých drážek se ztiskly ze dvou startů.

Alois DRAHOKOUPIL, Turnov



II. Memorál M. Šebely v Bílovicích n. Svit.

Soutěž uspořádala modelárska skupina při OV Švázsaru Brno-venkov v Bílovicích nad Svitavou v neděli 7. září. Startovalo 8 soutěžících s celkem devíti maketami čs. letadel a jednou maketou svazu startujícího letadla Convair XFY-1.

Organizačně všechno „klaplo“, soutěž měla spad; nespokojení byli pořadatelé s likavým podávaným příslušenstvím. Příslušenstvím „za pět minut dvacet“ když pořadatelé chtěli již soutěž odřídit.

Zvítězil A. Jakubík z Brna (Z-381, 1485 b.) před J. Hynkem z Olomouce (TOM-S, 1438 b.) a R. Ticháčkem z Olomouce (Praga E-114, 1313 b.).

III. ročník soutěže napřesrovnat chtějí pořadatelé rozšířit o akrobatické modely, které budou moci startovat na pravé budoucí nové dráze.

Modeláři na Dnu armády v Rudné

Okruh Dne armády byla v Rudné uspořádána poprvé letos 6. října.

Letečtí modeláři zahájili program. Členové modelářského kroužku z mistrovského školky předvedli za vedení instruktora Kauchého sv. „A-jednotky“ a s plnou záštěrnicí nejednodušší kružák. Jen předtím hráli křížek, už startoval s upoutaným akrobatickým modelem soudruh Páš. Létal celkem dvakrát zdánlivě akrobatickou setavou. Než skončil, nastoupil už soudruh Kauchý sv. „Bata“ a vzdálí se po ukončení akrobacie startuje silnou spíralou volný motorový model na kružnici asi 800 diváků. Modelářské vystoupení ukončil soudruh Strábel pokynem vletem větrnou A-2 napříkladit až do 80 m.

Větrnou kladidlo krouží, mizí za Rudnou, klásatelská diktátor a potlesk dívalů doprovází odcházející modeláře, kteří tak plně zakončí program Dne armády. -fi-

III. Ještědský pohár

Soutěž pro modely Wakefield se konala dne 14. září na letišti v Mnichově Hradišti za velmi pěkného, opravdu „modelářského“ počasí. Pořadatelé, městský modelářský klub Liberec, ji připravil dobré, takže celkem 22 účastníků bylo spokojeno.

VÝSLEDKY

Jednotlivci: 1. Vlach, Praha-venkov 900; 2. Čížek, Praha-venkov 855; 3. Kutil, Liberec 835; 4. Urban, Ústí n. L. 780; 5. Líška, Praha-město 745 včetně.

Družstva: 1. Praha-venkov 2490; 2. Liberec 2219; 3. Praha-město 2102 vt.

Jaroslav JIRMAN, Liberec



VI. Cena Vysokiny v Třebíči

Základní organizace Svazuarmu při ZMS v Třebíči uspořádala ve dnech 27. a 28. září VI. ročník Ceny Vysokiny pro všechny kategorie U-modelů. Na populární soutěži, kterou tradičně vrcholí pro „účastce“ se závona, se tělo letos na 50 účastníků z celé republiky a četné obecenstvo.

Po zahájení v sobotu v 15. hod. se do větra létalo první kolo. Vzhledem k velkému počtu účastníků se pořadatelé snažili přesné dodržovat stanovené čítaninutové pracovní časy. Další dvě kola se létala neděli za pěkného slunečného počasí.

Po sportovní stránce hodnotná soutěž měla několik organizačních nedostatků. Chyběla výsledková tabule, takže nebyl přehled o výkonech, místní rozhlas měl časté poruchy a konečné pořadatelé měli památkovat na ochranu diváků. Jen náhodě možno podkročit, že havarující model s motorem 5 cm³ při rychlosti kolem 200 km/h nikoho vzdále nezranil.

Obecenstvo se nejvíce libil akrobatický letectví souboje, který předvedli s akrobatickými modely Ing. Kadlec a K. Götz.

NEJLEPŠÍ VÝKONY

Rychlostní 2,5 cm³: mistr sportu J. Kočí, Brno, 206; mistr sportu Pastryšák, Brno, 200; Gürler, Praha-město, 178 km/h.

5 cm³: Grulich, Olomouc, 227; Stuďený, Brno, 225; Hruza, Praha-město, 205 km/h.

10 cm³: Dolejš, Praha-město, 222; Rybář, Č. Budějovice, 209; Gürler, Praha-město, 204 km/h.

Trysky: Kartos, Brno, 220; Netolička, Jihlava, 197 km/h.

Akrobatické: Götz, Brno, 872,5; Kadlec, Olomouc, 830,8; Trnka, Praha-město, 760,3 bodů.

Makety: Hynek, Olomouc (Tom 8), 732; Ticháček, Olomouc (Praga-Baby), 697; Vymazal (Sekol M 1 C), 580 bodů.

Teamy: Drátek, Praha-město, 5'49"; Klemm, Hradec Kr. 6'02"; Dřtíčka 8'30".

Pavel PÁCA, KA Praha-město

AN-14 „PČOLKA“ - dokončení ze str. 258

nečinní paprsky. V úrovni oken pilotního protoru i kabiny se těsně modrý pruh, dozadu prohnutý a záčlený, lemovaný čtyřmi tenkými linkami v pořadí barev bílá, červená, bílá a červená. Spodní část trupu je v barvě durálového plechu. Motorové gondoly mají čelní část natěnu modré, s vybělkem k nábelné hraniční křídla a s olecmováním stejného druhu, jako na trupu. Vrtulový kryt je rovněž modrý. Ostatní části letadla jsou v barvě durálu, plátený potah kormidel a křídlek je naštípaný hliníkovou barvou. Imitační známky jsou černé, stejně jako nápis AERO-FLOT na boku trupu. Znak Aeroflotu má černá křídla a červený srp s kladivem.

Technická data An-14 „Pčolka“: Rozpětí 19,8 m, délka 9,98 m, výška 4,21 m, nosná plocha 43,6 m², rozchod kol 3,6 m, prázdná váha 2000 kg, výška v letu 3000 kg, v přetíženém stavu 3200 kg, nejvyšší rychlosť 240 km/h, cestovní 200 km/h, přistávací 67 km/h, délka rozbehu i dobehu 60 m, stoupavost u země 4,2 m/s, s jedním zastaveným motorem 1,6 m/s, výstup na 2000 m za 10 minut, dostup 5000 m, dolet 1000 km.

Václav NĚMEČEK

Švédská „Celostátní“

(s) Za výborného slunečného počasí se slabým větrem se konala dne 14. září na letišti v Uppsale letošní celostátní soutěž švédských modelářů ve volných kategoriích.

Ve větroních A-2 zvítězil mladý nováček Börje Magnusson časem 880 vt. před Nils Lundbergem (870) a Stellan Knösem (813).

Vítěz kategorie Wakefield – Charles Moberg – použil 3 roky starý model, s nímž v 5 startech naléhal 891 vt. Druhý byl známý reprezentant Rune Johansson, který zůstal o jedinou vteřinu pozadu (890), třetí A. Kvarnström (872).

Hans Friis, který obsadil časem 898 vt. první místo v kategorii motorových modelů, dovršil tento řadu svých letošních úspěchů. Zvítězil totiž už začátkem roku ve švédské zimní soutěži a později jako reprezentant na Evropském poháru v Sársku. Druhý byl Rune Olsson (870), třetí Mans Hagberg (817).



Vítěz kategorie C – Hans Friis

V družstvech obsadilo první místo družstvo Gamen I (2542 vt.) před družstvem Vingarna Stockholm (2390) a družstvem Gamen II (2318).

Pro LM napsal
K. A. PETTERSSON, Švédsko.

OSTRAVSKÍ dobře reprezentovali v Polsku

Tradiční mezinárodní utkání modelářů Ostrava–Katowice bylo letos vybojováno po čtvrté, tentokrát v Katovicích. Debitující skupina reprezentantů Ostravského kraje vedla zástupci KV Svazuarmu kpt. Kubeka a mistropředseda I. Pětiník, kapitánského družstva byl krajský instruktor Frei.

Soutěž se létala v neděli 14. září na pěkném letišti Slezského aeroklubu. Počasí jí přálo; bylo slunce, vítr 0–1 m/s.

Ve větroních A-2 naše družstvo jako kolektiv nastalo na soupeře, kteří tentéž zvítězili v poměru 2284 : 2105 vt. V jednotlivcích se zato prosadil Prokop (859 vt.) před Bestou (827) – oba Ostrava a Więsocou, Katowice (805).

V modelech na gumu létaly naše mnohem takříkající než Poláci. Výsledkem jsou jednací první tří místa jednotlivců – Mrázek 900; Šebesta 842; Mužník 751 – jednací bezpečné prvenství ostravského družstva v poměru 2493 : 1870 vt.

V motorových modelech pak byla převaha ostravských modelářů uplná, jak ukazuje vteřinový poměr 1879 : 771. V individuálním hodnocení byl nejlepší Steffan (687 vt.) před Novákiem (679) a Vaškem J. (513) – všechni z Ostravy.

Celkově podlehlí katovičtí modeláři ostravským v poměru 4 925 : 6 557 vt., alekto proti lónskim se zlepšili nejméně o třídu. Poště soudržci byli dobré vybaveni po stránce materiálové a měli dobré vypracované modely. Nedovedou však dosud dobré zvládáním techniku startů a takto létání.

O našich modelářích je vcelku možno říci, že reprezentovali dobře. Dosáhli průměru 728,5 vt. z 900 možných na jednoho člena družstva. Výsledek mohl být ještě daleko lepší, kdyby byly „zabalené motoraři“. Bohužel, téměř se dosud v Ostravském kraji až na jedince nedafí!

Pořad přátelé přijímali celou výpravu velmi příjemně a se svou známou pohostinstvím, at v Katovicích či v městě Sosnowiec, kde se ostravští reprezentanti prohledali své pomocí zbudovaný stadion pro 50.000 diváků s pádkovou věží, dílnami a dráhou pro U-modely.

Současně s utkáním Ostrava–Katowice se konal i II. ročník Memoriálu Zwirka a Wigury, polských letců, kteří tragicky zahynuli na území Ostravského kraje. U příležitosti této modelářské soutěže pořádli čs. reprezentanti k památníku letců květiny a spolu s množstvím polských občanů se zúčastnili oslav.

Václav BESTA

B. BYSTRICA OZNAMUJE

• Modelářský súťaž „V. ročník cenky KA BYSTRICA“ v kategorii makiet a akrobatických modelů je odložená na jarné měsíce 1959, protože na pôvodne stanovený termín 28. 9. 1958 sa prihlásil malý počet súťažiacich.

• Záujemcom o stavbu makiet oznamuje, že máme dispozícia v mér. 1: 10 týchto typov lietadiel: Avia BA 33 L, PWS 26, Gee-Bee, Cook Clelands F-6-G, Curtiss Kittyhawk, Fairchild UC 86K a v mér. 1: 20 II-14.

Využite ich k stavbe makiet cez zimné mesiace a pripravte sa na budúcu súťažnú sezonu. Môžete si ich objednať tak, že poštovou poukázkou poukážete za každý objednaný typ na dole uvedenú adresu čiastočku 10.— Kés a na druhú stranu poukážky napíšete, aký typ žiadate zaslat. Objednávku vybavíme behom 5 dní.

Adresa: Model, odbor KA B. Bystrica, nám. Národného povstania 13.

Soudruh HRUBÝ ze Slavkova sděluje, že nemůžete odpovídat na žádost, které dostal po uveřejnění modelu Rondo v LM 10/58.



NOVÉ KNIHY

radicans *radicans* Nalewak

Jedná o významných publikací te
kouke J. VÍZNÍKU ČSR, upřednostnil Historicko-
vědní sítového ČSAV. Jejich se řadí mezi neopracované historické
studie a článek, v nichž je akcent na dělnické
sociální politiky a jejich charakter býval dělnické
politiky v roce v ČSR. Tak už náš historický sítový
článek o průběhu 14. a 27. října 1918, kdy začal
dělnický průběh v prvních větších vánkách závažně
významnou roli hrát, byl přesněji nazvaný „Dělnický
průběh v roce 1918“ a v rámci sítového článku
historického sítového článku „Dělnické vánky v prvním
světovém vojně“ všechny jeho významné
sociálně politické momenty k období mimořádného stavu proti habe
borové monarchii, členství ležákům legnickým a krušno
horským. K poznání většinovitosti a vlastního postu
ČSR přispěla studie o třídučím odstavu; sítově
článek zachycuje vývoj dělnického hnutí na Plzeňsku
a Hradec Králové, aby na konci vyučovat různých věd
byly uvedeny specifické výroby dle věd výroby studie.
Sítový článek o vývoji dělnického hnutí v ČSR, kterou
významnou stránku dějin místních radnic v letech
1917–1920 – v tomto smyslu, ještě M. Němcovou

Kdesi v Krušných horách ...

Nás letecko-modelářský kroužek byl založen koncem letošního února. Místní národní výbor v Dubí nám dal k dispozici místnosti, které jsme si upravili v dílně. Za peníze, které jsme dostali od základní organizace Svatopluk, jsme si koupili materiál na první modely. Začátkem jara se stavbou školních kluzáků „Čeňka“ a „Hro-“

U příležitosti Branného dne Svatováclavského v Dubí jsme již divákům předvedli větroně A-1, „gumáky“ a volné motorové modely. Kroužek má 12 členů a v současné době stavíme soutěžní modely A-2.

Zasíláme vám snímek hromadného nástupu z našeho prvního vystoupení. To je zatím všechno, co můžete v LM o našem kroužku zveřejnit.

POMÁHÁME SI

KUPON Leteckého modeláře 11/58

Kupen vystřílenou a maloupe h oznámen, které chce
moc se nechat. Jeden zlat na 15 zlou.

PRODÉT

- 1 Makem s motorem MV-21 na 100 Kč. Svatý, Dřívězec 4, padim u Jíčina. • 2 Temný model s dvojmotorem Pfeiffer 2,5 cm³ na zadních kolaích u 200 Kč. M. Závára, Nář. oborany 29, Praha 6. • 3 Čáry metný, speciální balení, L. Plašek, Jirkovská 105, Turnov. • 4 Letecí modelní rok 1955-58, Křížka vlastní 1955-57, Levec 1936 až 38, Mladý letec 1930-37 – letcecos a modelářskou literaturou a pláky na makety letadel. Semanín základní. J. Pačák, Pojihovací vedení 91, Praha 5. • 5 Model Vltava 3 nový za 180 Kč. J. Jíša, Vinohrady 45, Olomouc. • 6 Růžma číslo časopisu: Lenecký model. Rosler, Lenecký oborec, Mladý letec. Let. modelářství, Lenecký modelář, chemia, Hradec Králové. • 7 Detalní stav výkresy makety Piper Aeroc 125 na motor 2,5 cm³, plán na strojířskou modelku Matador, O. Kauder, Ostravský nádraží 2, Ostrava II. • 8 Nosy det. motor Bultaco 2,5 cm³ na 100 Kč. K. Nikník, Vysočanská 3, Nitra. • 9 Anodované baterie 60/75/90 cm³ na 25 Kč. Do rámečku 10. • 10 Dva černošné modely s motory Avia 250 a Bui-Frog 2,5 až 250 a 200 Kč nebo bez motoru po 95 Kč. J. Kalina, Kubelkova 25, Praha 11. • 11 Nový det. motor Junior – vrtule a 3/4 l směsi za 120 Kč. J. Čeliš, Plzeň I-Plzeň 130. • 12 Modely A-2 a 200 po 60 Kč. mezinárodní modely s motorem po 120 Kč. C. Radovický. • 13 Motorový model. T. Hurník, Brno, řad. letecká 100 m, 0,21 l je silněnovou vrtulí, náhradními díly na 300; poslední typ ALFA 1 za 180 Kč. J. Blažek, Kamionov 9/Obř. 903, c/o Uhr. Hradisko. • 14 Propagační maketa Tenzel 2,26, váha 6 kg, moter 21 cm³, rychlosť 72 km/h. S. Soliva, Přemyšlenská 197/63, Praha 8, Kobylisy. • 15 Zdekorovaný plášťový soupravy ALFA za 150 Kč. M. Peroutka, Černý 10, Rájčany. • 16 Plánky letadlových maket – semanín základní, maketa Praga E-114 na motor 2,5 cm³ za 250 Kč bez motoru. Z. Krucik, Královice 2, Praha 13. • 17 Motory: nový Vltavan 2 za 150/180 Kč. J. Paclík, SPUSZ, Kostřínská 40, Praha 10. • 18 Akumulátory 250 cm³ za 200 Kč. V. Šimánek, Šternberk 10, Pardubice. • 19 Vlastní 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 15, 17, 19, 20 Kč. M. Šimánek, Šternberk 10, Pardubice. • 20 Weisnerova 16, Olomouc. • 21 Každou čas. letadel a motoru na 25 Kč a 6 ročním Radiosmatrize 1932-7, J. Závada, uloz. prostor 224, Dýřina XIII/2, 2. č. Praha. • 22 Nový motor. Jurado, Václavská 2, Praha 1. • 23 Nový motor. Jurado, Václavská 2, Praha 1.

90, 110 mm po 5, 10 a 15 Kč kus; překladač 1 mm po 30 hal 1 din²; cylindrická tříhradka kožená 9 mm a tloušťková 12 mm (na modely do gumeny) po 2 a 3 Kč. V. Hudák, Rybnářská 107, Kojetice n/Orlí.

KOUPÉ

• 27 Stavební plán modelu automobilu Mercedes-Benz od bry. fr. Moutka, J. Pogáčil, Krocova 90, Brno 15. • 28 Plánky srovnávacích a osobních automobilů, makety, J. Gregora, Brandlova 8, Olomouc. • 29 Elektronometr 23F/24V na stojanovém proruč. V. Halásek, Gouvalovská Malenovice 270. • 30 Tryskový motor Letma PM 250, J. Vlček, Smrkova 33, Bratislava. • 31 Pragid 4 x model, Modelářský temný nebo zelený. J. Vosálek, Dolešl 79, VÝMĚNA

• 32 Motor Mac COY Red Head 35 (3,7 cm³) na vrtuli a trojplech. plášťový soupravy. Samov. OK. Svatošovice. • 33 Kryptykána a schachty za jacykoly mořské v chodu, V. Pohlík, Dnešov 109, p. Červenec v Hořovic. • 34 Přešovávka s trojplechou a lištinou kolej za moter 1,8 až 5 cm³ v dobrém stavu. G. Kehálek, Dnešov 42, p. Červenec v Hořovic. • 35 Dva závěsní motory, modely za det. moter 2,5 cm³. A. Melleř, N. Pelešanská 30, Č. Těšín. • 36 Motor Letma 6,3 se závukou, vrtulí za moter Junior 2 cm³ nebo AMA 1,8, Plp, prodloužen na 140 Kč. J. Diviš, Barvíkova 363, Benešov. • 37 Vzdušník PLDV-2 a nový nosový propeler. Přesýp s brzdou za model, moter nebo modelářský materiál. Plp, průšedna, Černec, Smečna 256, o. Karviná. • 38 Motor Vltavan 5 + předložka 100 Kč. V. Šimánek, Šternberk 10, Pardubice. • 39 Fugapásový lisiblýk s hrušnicí za det. moter 2,5 cm³, nezvratka IVTS/1958, AMA nebo Vltavan. A. Kvasný, Orlovič 111/68, o. Karviná. • 40 Motory NV-21 a Start na tryskový moter v chodu, nejradičejší. Pavel Frim, Hlazicova 77, Ostrava V.

RŮZNÉ

• 41 Carrera ZO SVazařská Republiky v Přešticích. o. Podobříšek vznikající, že možné opatření modelového oříšku z jediných slitin, zejména na modely, vyráběné výrobcem. Podobříšek dodává skutečná dobrých modelů, dodávaná vlastním manuálem, dok. ihned určitým 3 týdny – nejdříve

VOLUME

- 27 Stavební plán modelu automobilu Mercedes-Benz od bý. fr. Moutka, J. Pospíšil, Kralova 90, Brno 15. • 28 Plánky závěsných a osobních automobilů, i makety, J. Gregora, Brandlova 8, Olomouc.
 - 29 Elektronoskop 281/24/V na stejnosměrný proud, V. Halada, Gotvaldov - Malenovice 270. • 30 Tryskový motor Letmo MP 250, J. Vlček, Šimrešská 13, Bratislava. • 31 Předložka s 4 mm. Modelistická 13, Bratislava.

schrodin.]

- 32 Motor Mc COY Red Head 35 (5,7 cm³) za stan a trojčípou plíšku, T. Samek, OV Svažec, Svitavy.

• 33 Krystalka s lacháčkou za jacyčího můstek v chodě, V. Přibík, Družstvo 109, p. Čerhovice u Horšovské, Š.

• 34 Přežvachováku s trojkolekem na lodičce na motor 1,8 až 5 cm³ v dobrém stavu, G. Kebdlo, Družstvo 42, p. Čerhovice u Horšovské, Š.

• 35 Dva závodní motor, modely za den, motor 2,5 cm³, A. Möller, N. Beložany 32, C. Tělin.

• 36 Motor Letka 6,5 cm³ z hran, vršku a vrtáků za motor Junior 3 cm³ nebo AMA 1,8, Příp. prodej na 140 Kčs, J. Divíšek, Brno 363, Beneš.

• 37 Vzduch, plnící LIOV-2 a nový fosařský Pionýr s brusenkou za model, motor nebo modelářský materiál. Příp. prodej, Černá, Sonček 256, o. Kavinská.

• 38 Motor Vltava 5 + připoj. za motor Orlik a s krytem krytým, všechno v krabičce, 10 cm³, Stalingradova 26, Blatná pod Drážďany, A. Toman.

• 39 Vzduchový Lushák s brusenkou za den, motor 2,5 cm³, neprázdný MMVS 1984, AMA nebo Letmo, A. Kvasnický, Orlíkova III/68, o. Kavinská.

• 40 Motor NV-21 a Stanza za tryskový motor v chodě, nejrudší Letmo, Pavel Brun, Bělehradova 77, Ostrava-V.

RÚZNIK

- 41 Červík ZO Svazarmu Regulu v Pečkách, o. Podporuje ekonomiku, že může opatřit menší množství odlišností z lehkých slitin, změna na model, moceky, vyříznuté svěpemoci. Podmínky: dodání vlastních dobrých modelů, dodání vlastních materiálů, dod. lhůta určující 3 týdny – pokud má

www.Easy-Money.it

- Dne 14. září uletěl ze Slaného nápadným smarem větrov A-2. POPIS: trup červený, křídlo a výškovka potažené bílém Modellipasem (tvorové shodné s modelem Cernis-55). Nářez hladký za odkrouženou na

ROZTOCZENIA

x subricta Pamáhama si-

Titulek „Pomáháme si“ v tomto čísle je současně kuponym, jímž si můžete zajistit uveřejnění svého oznámení v této rubrice v knižnicikolik a nejméně 6. října roku 1950.

Jeden kupon platí pro oznámení o rozsahu do 15 slov. Za jedno slovo počítáme i předložku a dvoumístné číslo. Do rozsahu oznámení se počítají i adresy.

Chcete-li tedy, abychom zazádili do některého příslušného čísla LM vaše oznamení v rubrice Pomáháme si, postupujte takto: Společte si, kolik máte vaše oznamení slov, nalepte k němu příslušný počet vystřízlených kuponen a poslete oznamení redakci, která je zazádá do nejbližšího čísla.

Od 15. listopadu 1958 přijímaté pro rubežní Pomáháme si jen oznamení s nalepenými kupony; ostatní bez odpovědi odložíme.

REDAKCE

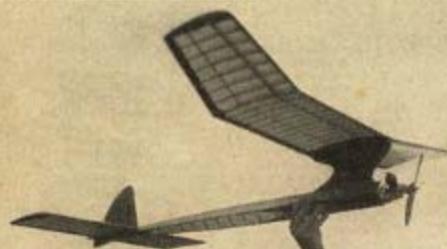
LETECKÝ MODHLÁR. Vychází měsíčně. — Vydává Slezský spolek pro spoluúčasti ve Vydavatelství časopisu MNO, Praha II, Vlachovická 26. — Vedoucí redakce: Ing. František Šimek. — Redakce: Praha 2, Lublaňská 57, telefon 526-37. — Administrativní a vydavatelské časopisu MNO, Praha II, Vlachovická 26, telefon 212-17-67. — Ceník ročního člena: 15 Kčs. Dopravné na české země (3 čísla) 3,90 Kčs. Roční členství Postovního úřadu s platností když poštovní úřad přijme číslovanou korespondenci. — Úprava: Zdeněk Šimák. — Poštovní úřad: L1295. — ISSN 1234-1111.



▲ Rádiem řízený letající člun na motor 2,5 cm³. Postavil jej norský modelář a výrobce modelářských motorů Jan Davin Andersen z americké stavebnice.



▲ Japonská firma Ogawa Model comp. prodává stavebnici této rádiem řízené polomakety sportovního letadla D. H. Puss-Moth na motor O. S. Max-15.



▲ Volný motorový model italského modeláře E. Padovano z modelářského kroužku FIAT Torino. Obsadil 2. místo ve 4. kole letošního Championátu Itálie, pořádaného v Catanií.



SNÍMKY:
Aeromodelle-
England;
Chinn,
Model
Airplane News



Zajímavě řešený italský motor Super-Tigre G. 31 o obsahu 1,47 cm³. Klikový hřídel je uložen ve dvojitém kuličkovém ložisku, sání klikovým hřídelem vzadu. Výkonost asi 0,16k při 16.000 ot/min.



▲ Motorový model Emila Fresia z Jugoslávie, s nímž letos startoval na MS v Cranfieldu. S celkem 717 vt. byl na 37. místě.



Nový americký „vice-rychlostní“ karburátor pro motory na rádiem řízené modely. Ovládací páčka je při nojivce se-šikrceném přívodu paliva dole. Na snímku jsou schematicky vyznačeny různé polohy páčky až k poloze „plný plyn“. Celé zařízení lze po úpravě snadno hrudnímontovat na běžný motor.

