

Letecký

11

modelář

LISTOPAD 1959

ROČNÍK X

CENA 1,30 Kčs

MĚSÍČNÍK SVAZARMU PRO LETECKÉ, AUTOMOBILOVÉ A LODNÍ MODELÁŘE





Soudruh N. S. Chruščov vystupuje z letadla po návratu z USA.

Telefoto ČTK

Američtí lidé se ptáli podívat na živého komunistu, aby se přesvědčili, že nemá roby" – podotkl při své návštěvě ve Spojených státech předseda rady ministrů SSSR, soudruh N. S. Chruščov. Vysmíval se tím všem, kteří se ještě dvačtyřicet let po Velké říjnové socialistické revoluci snažili vymýšlet proti Sovětskému svazu ty nejnesmyslnější pomluvy, kteří chtěli před vlastním lidem zamíchat velké úsilí Sovětského svazu v boji za mír a lepší budoucnost lidstva. Proto měla návštěva soudruha Chruščova ve Spojených státech tak velký význam. Ukázala, co všechno se ve světě změnilo za posledního půl století.

Před tou dobou vládli kapitalisté na celém světě. Prali se sice mezi sebou o to, kdo bude mít větší moc ve své zemi i v zahraničí, ale v jednom byli jednotni: společně vystupovali proti dělníkům, kteří chtěli větší politická a hospodářská práva. Dělníci nebyli tehdy ještě jednotni, nevěděli, jak za svá práva mají bojovat a jejich vůdcové byli nespolehliví. Jenom v jedné zemi byla strana, která neomylně a neochvějně vedla proletáře do boje proti vykořisťovatelům. Byla to bolševická strana v Rusku, v jejímž čele stál V. I. Lenin. Vedla dělníky a úsilně připravovala všechny lid k socialistické revoluci.

Dlouholetá neúnavná práce vyvrcholila 25. října 1917. Ruští dělníci a rolníci pod bolševickým vedením smetli vládu továr-

Dvačtyřicet let boje za mír

níků a velkostatkářů a nastolili revoluční diktaturu proletariátu. Revoluce zvířela, ale to byl vlastně teprve začátek. Dělníkům nešlo jenom o to, mít moc ve svých rukou, ale vybudovat nový stát, novou společnost, nové společenské zřízení. K tomu, aby byl v Rusku vybudován socialismus, bylo nutno zaostatlou zemědělskou zemi přeměnit v průmyslovou velmoc, zajistit dostatek výživy pro všechno obyvatelstvo. K takovému přerodu potřebovali však ruští dělníci a rolníci především mír. Proto prvním činem nové sovětské vlády byl vydání Dekretu o míru, který k jednání o míru vyzýval všechny státy, bojující v první světové válce. Tento první dekret byl také předznamenáním veškeré další politiky Sovětského svazu. A to i tehdy, když se kapitalisté celého světa vrátili společně na mladý sovětský stát, aby zbavili dělníky vlády, aby se opět stali majiteli továren a velkostatků. Byla to těžká doba pro sovětské Rusko. Dělníci a rolníci přinášeli v boji za svobodu své země nepředstavitelně těžké oběti. Vedle zkušených bolševiků stála mládež, která se v boji teprve zocelovala. V bojích vyrostlo hrdinství členů Vševazového Leninického komunistického svazu mládeže – Komso-molu, založeného na podnět V. I. Lenina 29. října 1918.

Po vítězství nad interventy bylo veškeré úsilí zaměřeno na budování sovětského průmyslu a vytváření družstevní zemědělské velkovýroby v kolchozech. Také zde, na poli pracovním, prokázala sovětská mládež skutky hrdinství.

Pod vedením bolševické strany silil sovětský stát, mohutněl jeho průmysl a rozrůstalo se zemědělství. Pracující celého světa se tak stále jasněji přesvědčovali o správnosti učení marxismu-leninismu. Rostl tak nejenom mezinárodní vliv Sovětského svazu, ale rozšiřovaly se i ideje komunismu.

Kapitalisté se však nevzdali svého plánu o pokoření sovětského státu. Poslali proti němu Hitlerova fašistická vojska, která rozpoutala druhou světovou válku. Ale ani tentokrát se jejich plány nesplnily. Naopak, Sovětský svaz vyjel z války vítězně a silněji než kdykoliv předtím. A právě vítězství Sovětského svazu bylo příkladem pracujícím mnoha evropských a asijských zemí, aby svrhli panství kapitalistů a začali budovat socialismus. Také u nás, v Československu, jsme se v květnu 1945 a potom v únoru 1948 vyslovili pro socialismus. Museli jsme překonat odpor továrníků a velkostatkářů a zlomit jejich hospodářskou i politickou moc. Dokázali jsme to, protože jsme se řídili příkladem Sovětského svazu a učním marxismu-leninismu. Na věčnou paměť nezištné pomoci Sovětského svazu slavně vstoupil v listopadu Měsíc československo-sovětského přátelství. Vyjadřujeme v něm díky za osvobození z fašistické okupace, za bratrskou pomoc při budování a překonávání všech hospodářských obtíží a za pevnou záštitu naší další mírové budovatelské práce.

Letos oslavujeme již 42. výročí říjnové socialistické revoluce. Oslavíme je mnoha akcemi v Měsíci československo-sovětského přátelství. Přitom si opět připomeneme nedávnou návštěvu soudruha N. S. Chruščova ve Spojených státech, která znamenala další krok v úsilí Sovětského svazu o udržení a prohlou-

bení světového míru. Sovětský svaz tak důsledně provádí politiku, kterou při vzniku sovětského státu vyjadřila revoluční vláda svým Dekretem o míru. Tehdy však byl Sovětský svaz hospodářsky slabou, zaostatlou zemí. Dnes je naopak jednou z nejpevnějších mocností světa, dosahující vynikajících výsledků v rozvoji průmyslovém, zemědělském a vědeckém. Vždyť to není tak dávno, co sovětská vláda dokázala svou naprostou převahu vyslání rakety na měsíc. Krátce nato – 4. října – vypustil SSSR další raketu, která splnila fantastické představy: obletěla měsíc, vyfotografovala jej a vrátila se opět k zemi.

To vše je výsledek práce sovětských lidí, kteří Velkou říjnovou socialistickou revoluci zahájili novou epochu dějin a systematicky, úspěšně jdou stále kupředu – ke komunismu.

F. LUDVÍK



Během svého pobytu v Číně lidové republiky navštívila československá strana čládní delegace dne 5. října také pionýrský palác v Sanghaji.

Na snímku nahoře první tajemník ÚV KSČ a předseda republiky Antonín Novotný si se zájmem prohlíží vystávní sanghajských pionýrů.

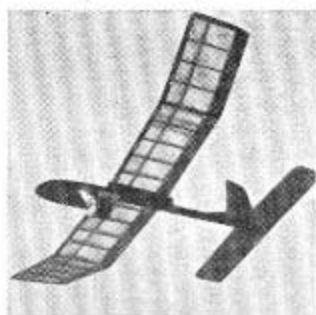
Při této příležitosti hovořili čínští pionýři se soudruhem Novotným také o našem časopise. Zmínají se o tom úřední zpráva, otištěná v Rudém právu ze dne 8. října.

První mínek: Telefoto ČTK – Nová Čína

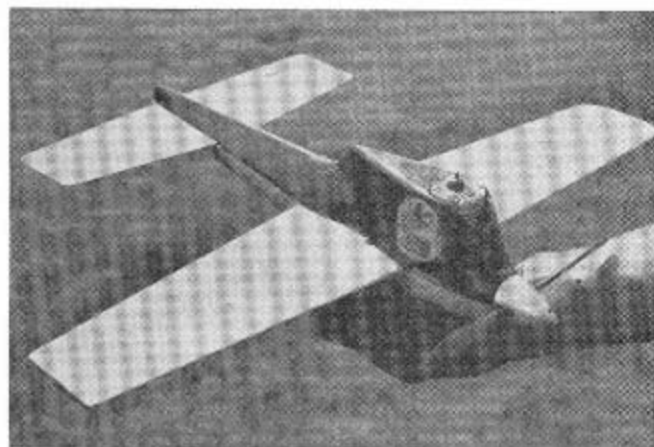


není fotomontáž, jak se snad mnohému bude zdát. Otakaru Šaffkovi se podařilo zachytit start velmi rychlého modelu pro souboj (combat) na letošním mistrovství republiky pro upoutané modely v Praze. Startuje z ruky vítěz M. Dráček z KA Praha-město.

Podrobný stavební výkres tohoto nového typu modelu bude na prostřední dvoustráně pravděpodobně v některém z příštích dvou čísel.



Co dovedou
NAŠI MODELAR



★

Modeláři na Leteckém dnu v Praze

Už při projednávání programu Leteckého dne bylo jasné, že v něm budou vystupovat i letectví modeláři. Část soutěžíla toho dne s vrtulníky a motorovými modely v Jičíně a tak byla třeba záhlavní pro účelující i program do „druhé kapy“. V pražském KA Sezonním vládně mezi řečníky soulad a náležitě nám medd na modeláře dopustit. I program na Letecký den byl schválen podle přílohaček modelářského odboru.

Na rožnan od štítníku rozedli se v KA pro maty počtů účinků. Někdy od nich jako obyčejně požadováno, aby čekali v severních kůdch na povel k pochodovali na plochu, kdy by je červná zakončení raketa zasáhla uprostřed příprav k létání. Už v 10,30 hodin se mohli připravit v oddělené části, kdy nebyl provoz; v 13,15 hodin mohli před barierami čerčnými létáním dast čekající drachy. Nejenže při tomto létání nedošlo k oclazení hlávek akce předčasnými ztrátami modelů, ale naopak!

Těch patnáct minut po oficiálním zahájení bylo ve vzduchu opravdu všechno, co mělo křída. „A-jedmýč!“ nejmladší z Praky 5 a několik „A-dvojek“ bylo ležících, co lítá potuchu. Všechno ostatní – at odpoutané nebo upoutané – česfěšilo, keřčelo a buřčelo za velkého hemžení nad zemí nebo ve výšce, že s toho zvěděna mladšímu divočstvu lla hlava holena. A přitom nastuplo jen po pěti modelářích v každé kategorii! Těžko jmenovat všechny, ale snad postarší uvedeme-li: inž. Hagič a Michaleni s „ajdřáčký“, s akrobatickým modelem nacyřil Trnka a samozřejmě v pozadí rachotil na čtyřicetimetrových lasech již pověstný Hofman. Všeobecnou vřavu se propátlá k malému pořízení vystupňující a velké radosti obecenstva. Dřížek s malíčkým „Combatem“ v provozu; osádlen ve volných motorových modelech kryl vedoucí celek akce – „otec“ Hanousek, expalický ze vzduchu různé přístroje. – Bylo to opravdu plné „vyřičení“, patnáct minut.

A tak to má být. Pražští letci modeláři už 27. září, krátce po zasedání 10. pléna ÚV Svazarmu, předloží do praxe jeden z bodů imensení: vyvíjet všech forem pro rozvoj propagandní a politicko-výchovné práce. Právem byli za účinně trvajícími po-

-hk-

USNEŠENÍ
10. PLÉNA
ÚV
V PRAXI

EVROPSKÉ KRITÉRIUM MOTOROVÝCH MODELŮ V SSSR

Z poznámek družstva napsal Vl. HÁJEK, letošní vítěz

Všechny snímky Varlanov, SSSR

Ceskoslovenští se zúčastnili Evropského kritéria (mistrovství Evropy) již po třetí. V loňském ročníku v Rumunsku, kde soutěžili modeláři vybojovali obě putovní ceny – pohár jednotlivců i pohár družstev – jsme nestartovali. Letošní soutěž v pořadí již osmá) se konala 20. září v Charkově (SSSR).*

finanční potíže nebo pro nedostatek času na přípravu. Z charkovského nádraží jsme jeli autobusem na snídani do velmi komfortního hotelu Charkiv a potom na příjezdku modelů a zalétávání. Letiště DOSAAF vzdálené asi 30 minut autobusem, je velké a rovinné, položené v plochem údolí asi 12 km širokém a asi 30 m hlubokém. Blízké okolí velmi dobré, vzdálené již o něco horší – řeky, stromořadí, vesnice, lesky.

V dvouhodinovém tréninku při větru kolem 10 m/s jsme létali s Rumuny, sovětský modeláři již netrénovali. Současně zasedala soutěžní komise, na které jsme se dozvěděli poněkud změněné propozice: Každé kolo je rozděleno na 3 dvacetiminutové intervaly, v každém intervalu musí družstvo provést jeden platný let. To znamená, že když udělá někdo z družstva chybný start s nárokem na opravu, musí udělat ještě v těchto dvaceti minutách kdekoli z družstva platný let. Pracovní čas nebyl omezen. Družstva se střídala podle rozpisu na 3 startovních.

Další zvláštností bylo, že do soutěže jednotlivců létal obhajovatel titulu Verbičuk, ačkoli nebyl ani v A ani v B-družstvu.

Po společné večeři v sobotu jsme šli na vystoupení baletu do divadla.

*) Vyznění redakce: Dosud jsme omylem uváděli, že loni se konal 5. a letos 6. ročník Evropského kritéria. Teprve podle listků na putovním poháru, jež získal letos V. Hájek, jsme zjistili, že jde o 8. ročník. V r. 1951 se konal 1. roč. v Jugoslávii, v r. 1953 2. ve Francii, v r. 1954 3. v Belgii, v r. 1955 4. v Jugoslávii. Od 5. roč., který byl v Subotici v Jugoslávii a v němž poprvé startovali čs. reprezentanti, jsme o kritériu již psali, ovšem s chybným číslováním ročníků.

SOUTĚŽ

V neděli 20. 9. jsme přijeli v 10 hodin na letiště. Vitr vanul rychlostí 10 až 12 m/s šikmo napříč údolím, bylo slunečno, kupovitá oblačnost. Na letišti byla řada stanů – depot a dlouhá vlnokosá ohraničovala místo pro diváky, kterých se sešlo hned zářna několik tisíc. Dělalí jsme pár zkušebních startů s velkým rizikem, že poněkud modely při přistání. V 11 hod. bylo slavnostní zahájení s nástupem soutěžících a modely.

ZACÁTEK 1. KOLA oznámila raketa ve 12,30 h. Nervozní nálada se vystupňovala. Prvních 5 minut je úplný klid; z nás je na startu Jarda Bílý, klidně se připravuje a startuje jako první ze všech. Letí pěkně maximum. V tomto kole byla téměř vesměs



Přechov startuje v šestém kole se svým „kovo-balový“ modelem (viz výkres)

maxima. Sovětské i naše družstvo má plný počet bodů, jen Rumuní mají ztrátu. Drama prvního kola se však odehrává za letištěm, kde Bílý i Bouchal ztrácejí modely. Bílý ještě ve všem havaruje s moto-

Pro nás začala soutěž již týden předem na soustředění v Mělníku, kde se vybíralo tříčlenné družstvo ze čtyř vybraných v jarním soutěžení. Po tuhých bojích (létalo se 10 startů za termického počasí) „vypadl“ o pár vteřin Josef Mašek. Do družstva se kvalifikovali Vladislav Bouchal, Jaromír Bílý a Vladimír Hájek. Naším vedoucím byl s. Jaroslav Kamaryt.

Do Charkova jsme jeli vlakem 2 dny a 3 noci. Dorazili jsme v sobotu 19. září dopoledne, o den později než jsme měli. Po velmi srdečném uvítání na nádraží nám začala honička s časem. Nezastavili jsme se až do večera po soutěži.

Dověděli jsme se, že do soutěže jsou přihlášeny jen tři státy: Rumunsko, SSSR a my. Ostatní se omluvili buď pro

Mistr Evropy 1957, Rumun Moldoveanu s náhradním modelem



cyklem. Když se probíral po slabém ořezu mozku, pokračuje s řidičem v cestě, vzápětí však utopil motocykl v řídce, kterou chtěl přebrodit. Jarda se pak vrací 5 km pěšky na letiště. Modely totiž létají 5 i více kilometrů daleko.

VE 2. KOLE startuje první Hájek, druhý Bílý s náhradním modelem; oba letí maximum. Bouchal se vrací až 4 minuty před koncem kola. Na startu mu již Hájek připravil náhradní model. Bouchal natáhl časovač na 11 vt., ale motor z neznámých důvodů pracuje 15,6 vt. Jelikož start byl na samém konci kola, nemůže již Bouchal udělat opravu a má první nulu.

VE 3. KOLE první zase startuje Hájek. Druhý jde Bílý. Měl model z druhého kola uvalený v hlině a musel čistit celý



Z Rameně nejlépe zatlétal Otto Hints.

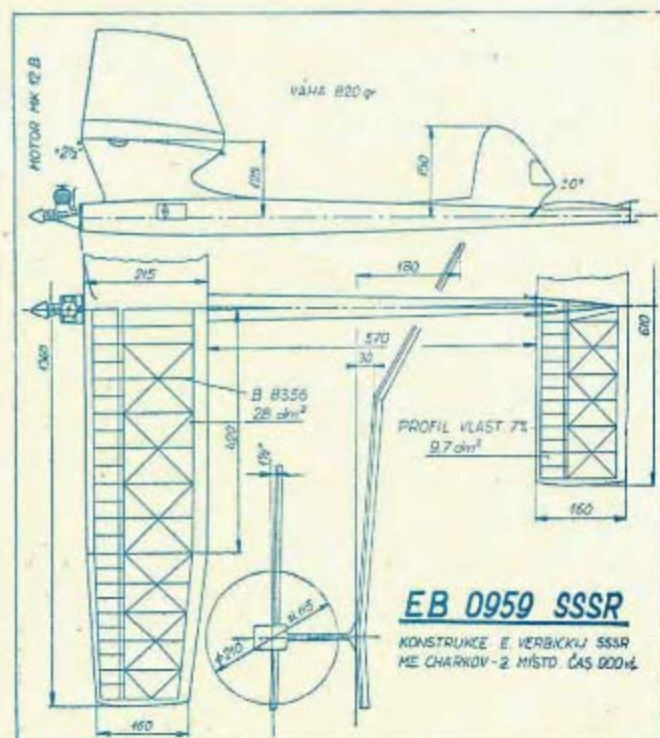
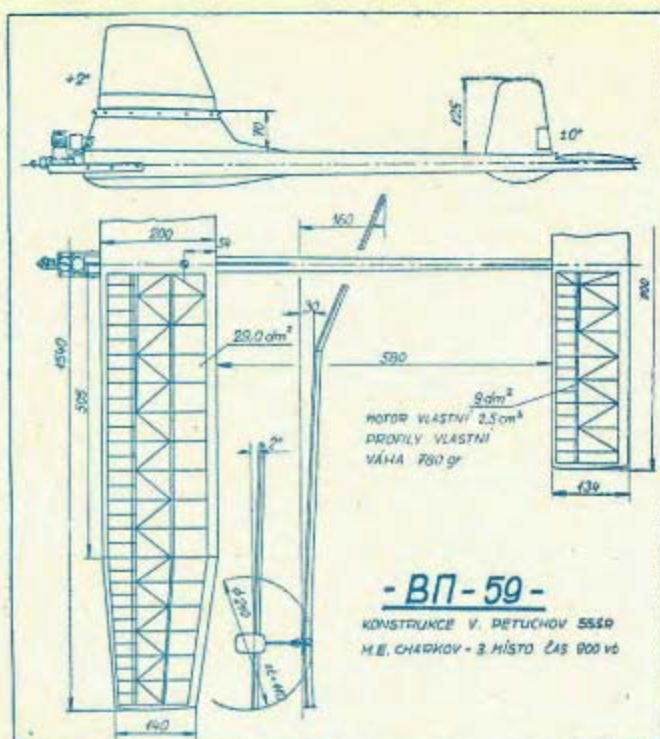
motor. Přestože časovač je natažen pro jistotu méně, běží 15,2 vt., asi vlivem prachu. Jelikož Bílý nemá na opravný start model, startuje ve zbývajících 3 minutách této třetiny kola Bouchal (počítalo se s možností návratu Bílého do konce kola). Bouchal startuje ve velké časové tísni s nesfézřeným modelem do výstřelu rakety a letí pouze 87 vteřin. Bílý se nestačil vrátit a dostal také nulu za start.

K VÝKRESŮM MODELŮ

VI. Hájek zvítězil s modelem „Kalpárek“ (novější než Raketa 5 - viz LM 10/59). Jeho výkres připravujeme k otištění na prostřední dvoustraně.

Model VI. Pětuchova má zajímavou novinku: kovo-balzový trup. Bohorýsný tvar trupu včetně smyčky je vyřezán z elektrického pláche 2 mm, v zadní části je silně vyleštěn. Na tuto „páteř“ jsou nalepena balzová překážka 15 mm tlustá, odlehčená dřevěným a opracovaná do tvaru trupu (obdělán se zaoblenými rohy). Uložná deska křídla je vytvořena nanásováním duralových ohřívků po stranách pylonu. Model je opatřen motorem 2,5 cm³ vlastní konstrukce Pětuchova; s vrtulí Ø 210/110 mm točí 13 500 ot/min.

Model Verbičského je celkem běžné koncepce. Konstrukce je zaměřena především k maximální pevnosti a tuhosti všech částí.



4. KOLO. První z našich jde opět Hájek a letí své 4. maximum. Model Bílého, který dosud létal ve větru naprosto spolehlivě, přechází po startu do pravé klesavé spirály a havaruje. Bilance: oba konce křídla na padrt, přerážena výškovka, uříznutá směřovka. Práce na několik hodin. Na pomoc přichází skupina charkovských modelářů, vedená s. Achajinem a dává se s cílem do opravy. Jardaovi dovolili jenom, aby si vytřel motor. Bouchalovi mezitím přinesli jeho první model. Má však stržený časovač, který zlobí i u druhého modelu. Na opravě časovače stržil zbytek doby do konce kola a nemohl odstartovat.

5. KOLO. Bouchal letí s prvním opraveným modelem spolu s Hájkem maximum. Jarda Bílý dostává 15 minut před koncem soutěže opravený model. Češi se však, až trochu zasněženým letištem, k lak. Pět minut před koncem startuje Bílý jako poslední v 5. kole za potlesku diváků, kteří byli informováni rozhlasem o brigádě na opravu modelu. Motorový let je skoro normální, špatný přechod, ztráta výšky bouřným - 160 vt.

Až 10 minut po ukončení 5. kola dostává Bílý neporušený svůj první model. DO 6. KOLA se kvalifikovali Verbičský, Pětuchov a Hájek. Po rakety první startuje Verbičský - pěkný let, dobrá výška. Vzápětí letí Hájek - motorový let s přechodem v přeměnu a jistou ztrátou výšky. Přesto je však model podstatně výš než Verbičského. Zatím co se první dva modely rychle

vedou, startuje Pětuchov a má nejmenší výšku. První dva modely jsou již sotva vidět na horizontě. Hájek je bezpečně nejvyšší. První přistává Verbičský, pak Pětuchov, poslední Hájek - nový mistr Evropy.

Po návratu modelářů je slavnostní vyhodnocení a udělení čestných cen. V soutěži družstev zvítězili přesvědčivě sovětské reprezentanty s velmi malou ztrátou bodů.

Večer nebyl žádný oficiální program, ale přesto byl jednotný: všichni šli spát.

V pondělí dopoledne byla prohlídka Charkova, odpoledne jsme se byli podívat na letání charkovských „upoutaných“ modelářů. Mají velmi pěknou asfaltovou dráhu se stabilní sítí a klecemi pro časoměřiče. Předvedli nám pěkné výkony, např. s teamovým modelem lety kolem

5 minut na 10 km. Večer byla slavnostní večeře s udělením cen.

V úterý ráno jsme doprovodili rumunské družstvo na letiště a sami jsme odjeli v poledne vlakem do Kyjeva, kam jsme dovezli ve středu brzy ráno. Ujali se nás soudruzi Gromov, Vědérský a Čertoryžský. Byli nám dobrými průvodci jak po městě, tak i po modelářských dílnách a klubech. Sestavili nám jednoduchý program na poznání Kyjeva, který zahrnoval i prohlídku lodí po Dněpru.

O tom, co jsme viděli modelářsky i organizačně zajímavého za svého pobytu v SSSR, napíšeme zvlášť. Bylo toho přes krátkou dobu opravdu hodně a přesvědčili jsme se o obrovském pokroku, jehož sovětské modelářství od naší poslední návštěvy před dvěma lety dosáhlo.

ÚPLNÉ VÝSLEDKY MISTROVSTVÍ EVROPY

1. Hájek, ČSR	180	180	180	180	180	=	906 + 264
2. Verbičský, SSSR	180	180	180	180	180	=	906 + 209
3. Pětuchov, SSSR	180	180	180	180	180	=	900 + 203
4. Filimonov, SSSR	180	180	173	180	180	=	893
5. Sloněvský, SSSR	180	180	122	180	180	=	842
6. Hinta, Rumunsko	180	180	77	180	180	=	797
7. Moklova, Rumunsko	180	180	66	180	180	=	786
8. Purice, Rumunsko	177	180	180	138	103	=	738
9. Bílý, ČSR	180	180	0	0	160	=	520
10. Bouchal, ČSR	180	0	87	0	180	=	447

Mimo soutěže:

1. Kosičenko, SSSR	180	180	162	180	180	=	882
2. Běz, SSSR	180	180	180	90	180	=	816
3. Žilkov, SSSR	133	180	180	110	180	=	783

Družstva: 1. SSSR A 2635; 2. Rumunsko 2361; 3. ČSR 1867 bodů. - Mimo soutěže: SSSR B 2475 bodů.

MISTROVSTVÍ ČSR UPOUTANÝCH MODELŮ

Napsala Libuše KAVANOVÁ, snímky Jiří Smola a Otařak Šaffek

Měsíc před soutěží. Pothali jsme HO: „Sláva, lítat kde máme, počítáme přihlášky. Dr. Cabalho se Šterných surovin dal udělat plakáty, to nevíte?“

Čtrnáct dní před soutěží. Zastavili jsme HO v prudkém běhu: „- - - zdrávi, sbíráme ceny, ne, LSP nic nedá, letecké společnosti ničím přispěly. Aeroline? Ne, ty nic - cizí! Máme poháry, zapalovací, alba, aktočky, knihy. Díky Šterným surovinám je propagace tak dobrá, že se lidé ptají na nemalé podrobnosti.“

ON byl jedním z desítek pražských občanských organizátorů, kteří možná ještě dnes naprovozují dobu ztracenou přípravou soutěže. Oni všichni mohli mít hřejivý pocit nejen z pozemního sluníčka, ale i z nedočkavých modelářů a premíchávků, kterých se již v sobotu natravně tisíce. Poohřálo i srdce finančníka spolupracně pořádané soutěže, soudruha Hamouska: „Tolik diváků - - - to je nejmíň - - -“

Ima, každý viděl mistrovství republiky výma očima . . .

Letošní mistrovství republiky upoutaných modelů (MR) bylo zahájeno v sobotu 10. října v 8,30 h. na stadionu Spartaku Tatra-Smíchov v Praze 16. Po uvitacím proslovu místopředsedy ÚV Svazarmu, soudruha K. Grepla, byli účastníci seznámeni s programem: v sobotu závod všech kategorií rychlostních U-modelů, rozleť-

vací kola teamů a bodování maket. V neděli zbývající kola akcí, modelů, létání maket, finále Team-racing a Combat.

Rychlostní upoutané modely

Tradičně začínaly „dvaupůlky“. Byly vlastně zleštěnosti brněnských modelářů - z deseti startujících bylo pět z KA Brno.



Mistrovství navštívili předseda ÚV Svazarmu generálporučík Čestmír Hruška. Hovoří s vítězem J. Gábříkem.

Ložící reprezentanti létali se „starými“ brněnskými modely rychlosti okolo 200 km/h. Jen mistr sportu J. Kočí dominoval v prvním startu rychlosti 214 km/h. Pořádali další: 2. zast. mistr sportu Sladký, Brno 206; 3. mistr sportu Pastýřík, Brno 200; 4. mistr sportu Zatočil, Brno 197; 5. Burda, Jihlava 191 km/h.

V „pětkách“ startovalo 11 modelářů. Zvítězil B. Studený z Brna rychlosti 226 km/h; jihlavský Kostka zůstal rychlosti 209 km/h poměrně daleko za ním. Třetí byl A. Macháček, Praha (200), čtvrtý M. Vydra, Praha (198), pátý Pařížka, B. Bystřice (192 km/h).

V „desítkách“ startovali jen tři závodníci. V poměrně snadné konkurenci zvítězil jihlavský Huďeček rychlosti 214 km/h před Urbanem z K. Var (190 km/h). Třetí - Pařížka - neodléhal.



Skupina pražských akrobatů.

A nakonec trysky. Upadají snad proto, že se neletí na mezinárodních soutěžích? – Faktum je, že na letošním MR létali v této kategorii jen tři modeláři. Zvítězil rychlostí 222 km/h pražský Závada, o němž víme, že se této kategorii věnuje skutečně svědomitě; druhý byl Urban z K. Vary rychlostí 190 km/h, třetí – Poštůvka – neodletěl.

Akrobatické modely

Létaly na druhém kruhu rovněž v sobotu. Akrobaci létá dobře stále více modelářů; startér, oznamující bodovačům praporkem uplynutí jedné minuty vymezené na odstartování, praporek téměř nepoužil.

Na modelech nebylo nic nového, modeláři se drží běžných koncepcí. Zvítězil velkým náskokem mistr světa Gábrík z Bratislavy (2098 b.), před Podaným z Liberce (1896 b.). Trnku z Prahy (1890,6 b.) připravilo o zasloužené lepší místo předčasné zastavení „dodělávajícího“ motoru. Příjemně překvapil Bartoň, Praha (1889,3 bodů), který se probíjoval před loňského reprezentanta – libereckého Kupku (1873,6 bodů). Známý pražský Herber do bojů o první místa pro pražský klubový hřídel motoru nezasáhl.

Novinkou bylo hodnocení letů. Místo obvyklých tří bodovačů jich bylo pět a vyhodnocovací komise neuvažovala nejvyšší a nejnižší počet bodů, čímž bylo zajištěno spravedlivé ocenění jednadvaceti startujícími.

Třetí kolo doletávali „akrobati“ v neděli.

Makety

Úroveň 22 hodnocených maket neodpovídala jak po stránce zpracování, tak po stránce letových vlastností přeboru republiky. Téměř polovina pilotujících nerozuměla motoru, použila nevhodné vrtule a nebyla na výši ani po stránce pilotáže. Dosud velmi málo modelářů využívalo předvápných zařízení pro minimální rychlost. – Takové bylo vyjádření bodovačů v čele s mistrem sportu R. Čížkem a známými mlaďáky Brodem a Procházkou.



Delta s motorem 10 cm³ J. Urbana z K. Vary.

Nejvyššího bodového ocenění dosáhl A. Svoboda z KA Praha-venkov s dvoumotorovou maketou Avro Manchester (892 b.). Pořadí dalších: 2. Hašek (C-104 – 756 b.); 3. Boháček (Praga B-114 – 746 b.); 4. Havlík (BE-60 Bestiola – 739 b.); 5. Novotný (Rapid – 722 b.) – všichni čtyři z KA Pardubice.

Team – racing

Letos poprvé se v MR létal team-racing jako samostatná hodnocená kategorie. Startovalo osm týmů z kruhů Praha-město, Jihlava a K. Vary. I když se u nás létá tato kategorie teprve druhým rokem, dosahují týmy Trnka-Drážek a Klemm-Gürtler výkonů světové úrovně. V sobotním a nedělním přeboru mělo teamové létání nadšený ohlas jak mezi povzbuzujícími modeláři, tak mezi diváky. Čas 5'08" vítězů finále Drážek-Trnky byl přijat bouřlivým uznáním. Druhý byl tým Klemm-Gürtler, Praha (5'13"), třetí Nosek-Minařík, K. Vary (8'21").

Combat

Modelářský soubor (combat) spolu s týmy byl nejsporně nejzajímavější částí programu MR. Největšími soupeři byli Kartos-Drážek-Studený, Brněnský Kartos vážené a do posledních okamžiků ohrožoval Drážek a Trnku. Je chvilkyhodné, že Drážek, ačkoli intenzivně trénoval s teamovými modely, dokázal postavit a úspěšně zalétat i model typu combat a v prvním kole dokonce ještě nečekaně porazit Kartose. Pořadí určily až poslední vteřiny: 1. Drážek, Praha; 2. Kartos, Brno; 3. Trnka, Praha; 4. Klemm, Praha; 5. Studený, Brno.

* * *

Mluvíli jsme o soutěži s jejím ředitelem, inž. J. Schindlerem a s náčelníkem KA Praha-město, s. Mamurovem. Oba s nimi i soutěžící, se shodli v tom, že:

- Sportovní komise v čele se zasloužilým mistrem sportu Z. Husíčkou pracovala dobře. Po celou dobu soutěže neměla důvodu zasahovat – až v posledních minutách leteckého souboje. Bude třeba zpřesnit a dodržovat pravidla této kategorie tak, aby nedocházelo k zbytečným protestům, vyplývajícím z nedorozumění.
- Propagace byla výborná a úspěšná díky pěti n. p. Sběrné suroviny.
- Mistrovství republiky mělo důstojný ráz.
- Nové jmenování mistrů republiky si tituly zaslouží a jistě to dokáží během roku výkony a sportovním vystupováním na soutěžích.

Z hodnocení stavby maket.



Karlovarští závodníci startují trysku pro filmaře.

Noví mistři republiky:

- J. Koří, KA Brno – rychl. U-modely s motorem do 2,5 cm³
- B. Studený, KA Brno – rychl. U-modely s motorem do 5 cm³
- F. Huďeček, KA Jihlava – rychl. U-modely s motorem do 10 cm³
- M. Závada, KA Praha-město – modely s tryskovým motorem
- J. Gábrík, KA Bratislava – akrobatické modely
- A. Svoboda, KA Praha-venkov – makety
- M. Drážek – J. Trnka, Praha-město – teamové modely
- M. Drážek, Praha-město – Combat.

MAKETY V LETU: Hynkova „Morava“



Haškova „C-104“



Vítězný Svoboduš „Manchester“





MLUVIL JSEM s anglickými modeláři

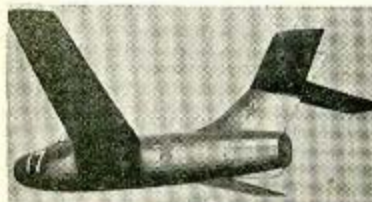
Musíme vás seznámit: autorem tohoto článku je třináctiletý pionýr Jenda Kavan. O letecké modelářství se zajímá asi půl roku, ale svými vědomostmi a živým zájmem předčí mnohé členy kroužků.

Když odjížděl na návštěvu do Anglie, zeptal se, co by pro nás mohl sehnat od anglických modelářů. Po měsíci se vrátil s nejnázornějšími prospekty, fotografiemi a pečlivými poznámkami:

„Odletěl jsem ve 3/4 4 h. Právo. Při stoupání mi pískalo v uších. Letadlo nás velmi málo. Let byl klidný, žádné houpaní. Dostali jsme brzy jídlo. Neměl jsem hodinky, ale zdálo se mi, že neuplynulo víc než 1/4 hodiny. Jestli

své modely. Měl jsem to nešťastí, že ten den jich létalo málo. Někteří byli na prázdninách a někteří na soutěži. Byly tam jen dva větrné a tři motorové modely. První startoval větrně, ale upadl mu křídlo. Druhý se vznášel červaný motorový model. Místo aby kroužil, zamířil k blízkému lesku, přeletěl jej a za chvíli se nám ztratil z očí. Majitel jej hledal víc než půl hodiny. Dobře létal žlutý větrník, ale nejlíp větrník, který startoval poletěním. Dostal se až do plného proudu, protože se chvíli byl už jako tečka a majitel se s ním v duchu loučil. Pak se ale laděš měl u blízkého lesku. Byl ve vzduchu 4 minuty a 20 vteřin.

Jestli jsem viděl, jak se žlutý motorový model zřítíl a zlomil si vrtnulku, kterou jsem si schoval. Pak jsem nasedl za pana Wellera a jeho jsme navštívili p. Olivera, jehož motory



Maketa sovětské stíhačky Lavochkin, ve které bylo poprvé použito pohonu dmychadlem.



Teprve později byl postaven model s dmychadlem stíhačky Sabre.

to byla svačina, tak byla bohatá. Jestli to byla vočeta, tak bylo dost brzo. Pak se let zhoršil, po chvíli se zase vyrovnal. Letěli jsme nad Německou spolkovou republikou. Po dvířím houpaní mě trochu bolelo břicho. Čím jsme letěli západněji, tím více jsme vyčítávali z mraků. Pod námi byla pravděpodobně Belgie – nebylo mnoho vidět. Přeletěli jsme kanál La Manche a zanedlouho potom přistáli na londýnském letišti. Celý let našim letům trval 4 hodiny.

*

Bournemouth je přímořské město na jihu Anglie. Leteckých modelářů je zde málo a sdružují se jednou měsíčně. Zastel jsem na místní sekretariát BMAS (Bournemouth Model Aircraft Society). Vedoucím sekretariátu, B. Wellers, je asi 35 let. Zavezl mě na motocyklu na pole, nádherné kilometráže za Bournemouth, kde modeláři zalétávali



Vedoucí modelářské dílny fy. Veron, Phil Smith. Jeho nejnovější prací je maketa anglického letadla Fairey Delta F. D. 2, která držela v minulém roce světový rychlostní rekord (1132 mil/h – 1821,3 km/h). Volně létající model je rovněž poháněn dmychadlem a prodává se ve stavebnici.

jsem před chvílí viděl v práci. Bydli daleko od středu Bournemouthu. Doma byl jenom jeho tatínek. Říkal, že sám je také modelář a že s ním chodí mnoho modelářů z celé Anglie. Uhádal mi také dílnu, kde pracuje jeho syn. Je to velká místnost a v ní soustruhy a plno nářadí. Všechno jsem si prohlédl, podíkoval za lástiny, pojednávající o motorech Oliver a p. Weller mě odvezl k babičce. Byl jsem se také podívat v dílně fy. Veron,

POLŠTÍ UČITELÉ VYUČUJÍ MODELÁŘSTVÍ

(sm) Aeroklub Polské lidové republiky vypracoval a uskutečňuje rozsáhlý program získávání školní mládeže pro letecké sporty. V jeho rámci během letošních letních prázdnin absolvovalo celkem 240 učitelů základních škol kurzy pro leteckomodelářské instruktory. Kurzy, pořádané krajskými aerokluby, měly rozsah asi 70 hodin, z čehož asi 17 hodin bylo věnováno teorii a zbytek praktické stavbě a létání se základními školními modely.

Školení mělo velký úspěch, v neposlední řadě také proto, že učitelé ztrávili celou dobu na letištích v přírodě a v leteckých kolektivech, které neznali. Velká většina účastníků se stala nadšenými propagátory letectví a v novém školním roce už vede modelářské kroužky.

kde se vyrábějí stavebnice modelů. Je to první firma na světě, která začala dělat stavebnice modelů s motorem a dmychadlem místo vrtnulky (tzn. „Dusted fan“ – viz obr. – pozn. red.). První model, který i tímto zařízením létal, byla maketa Lavochkina, potom amerického letadla Sabre. Oba modely postavil p. Smith, který je vedoucím a v r. 1948 byl vyjmenován pohárem od královny Anglie.

Pak jsem dlouho mluvil s tajemníkem BMAS, p. Wellers. Naše modeláře nazval. Dal jsem mu tedy fotografie, které jsem měl náhodou u sebe a přeložil jsem mu hrubě články z Leteckého modeláře a Křídla vlasti. P. Weller říkal, že v Anglii děti modeláři málo. Zjistil jsem, že do klubu berou zájemce od 12 let. Většinou prý modeláři lodi ve věku 18–40 let. Je tu prý hodně modelů lodí, ale viděl jsem jen jednu a ta nebyla dokončená. Radiem řízení a rychlostní modely zhotovují modeláři 80 mil za Bournemouthem.

Podíkoval jsem všem, rozloučil jsem se s p. Wellers, který se mi hodně věnoval a hodinu po této rozmluvě jsem už byl ve vzduchu, ve stejném letadle, kterým jsem přiletěl. Let zpátky byl velmi podobný letu do Anglie.

Dmychadla, vyráběná firmou Veron, se dají použít pro motory detonační i se žhavicí svíčkou o obsahu 0,5–3,5 cm³.



Televizní studio Praha uvádí pořad pro mládež

LÉTÁ VÁM DRÁK?

Scénář a režie
Asistent režie
Dramaturg
Produkce

Miroslav LANG
Mila MASKOVÁ
Olga PAPOUSKOVÁ
Alena TUREČKOVÁ

V přímém přenosu z Kavčích hor nad Prahou účinkují: Milan MACH a Ivan DVORÁK, modeláři z Prahy, děti a dráky a jení...



Nápad Otakar ŠAFKEL
Stavby J. Šneka a autor



Na obrazovce televizoru se objevují první záběry. Jedenáctiletý Ivan Dvořák komentuje pořad, v pozadí běhají děti s draky. Milan Mach – televizní „Vševěd“ pouští také ...stop!

Takhle jednoduše to však nešlo! Byl to vlastně první televizní pořad o modelářích. To už stojí zato, podívat se o několik dnů zpět, jak se pořad rodil.

Sedíme se soudruhy inž. Hájem a Patlejem v televizi a posloucháme režiséra pořadu Langy: „Chtěli bych začít s draky, spoustou dětí někde na pláni, někomu drak lítá, někdo s ním bije o zem, strčíme do toho besedu jak se to dělá, aby to létalo a v druhé půlce budou modeláři.“



„Říkáte, co když nebude vítr – likviduje s úsměvným klidem naše námitky – no tak draci nepoletí a budou létat modely. A když bude vítr, tak to odbudeme s draky.“

Máme před sebou scénář. Je zapotřebí asi 15 modelářů a několik desítek dětí s draky. A samozřejmě místo na létání. „Můžeme to udělat třeba na našem modelářském letišti“, navrhuje soudruh Lang. – Hledíme rozpačitě jeden na druhého a Jirka Patlejš ze sebe pomaňuje souk, že tedy jako my žijeme místo na létání poblíž nemáme a snad kudyto šlo, že by se to mohlo na- točit na Kladně nebo v Brandýse nad Labem.

„Ale kdepak nad Labem! Bude to přímý přenos z Prahy a musí

být vidět Petřín a pěkné panorama; místo najdu sám a pak se na to půjdete podívat!“

Našel. Byl ostamtud vidět Petřín, kameraman šel nad překrásným pohledem a modeláři divně zírali na svahový plácek asi 150 krát 80 m.

„Tak co říkáte, to jsem to vybral?“ – To ano! Vysvětlujeme, že potřebujeme pro volné modely více místa, ale nakonec se rozhodujeme, že obětujeme staré modely a dva „rádiáky“ to tu snad nějak odlétají. Hned vede je fotbalové hřiště, půjde tedy předvést i upoutané modely. Posloucháme učený rozhovor kameramana s režisérem: „... a tadyhle hoděj jízdu, támhle v plotu udělej díru, druhou kameru soupnou do nadhledu a třetí na špalky.“

Ještě poslední malá zkouška ve studiu a zítra se jede na ostro“.

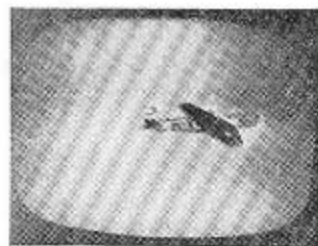
Hned ráno začíná veselé. Před Domem armády v Dejvicích už od sedmi hodin poletují děti s draky. Přijíždí auto televize a malé nadšence odváží na Kavčí bory. Zde už je všechno připraveno – kamery rozestaveny, režisér a celý štáb na svých místech.

Při generálce to šlo jako na drátku. Draci létali jako diví, Dráček a Trnka se stihali při Combatu tak náruživě, že se Trnkův model změnil v hromadu třísek. „To je krásná – raduje se kameraman, který to „doborní“ – můžete to udělat znovu, až pojedeme na ostro“ Nemožili, ale nevdalo to. Také známý obří atrakční Trenér si získal kameramany, kteří při natáčení ostatních modelů si mohli vykouřit krky. Volné modely létaly kupodivu spolehlivě



a Vláda Hájek i na malém plácku chytil model do ruky. Když se potom Michalovičovi podařilo přistát dva metry od kamery, byli všichni spokojeni a „televizoři“ tleskali.

Na obrazovce televizoru se objevují 15. září v 16,00 hodin první záběry z přímého přenosu. Jedenáctiletý Ivan Dvořák komentuje pořad... – první televizní hodinový modelářský pořad, i s nedostatky pěkný a jistě ne poslední.



MOPED DO LÍŠNICE

a dalších 49 cen do celé republiky

Vyhodnocovací komise, složená ze zástupců Vydavatelství časopisů MNO, členů redakční rady Leteckého modeláře a redakce zhodnotila ve dnech 19. a 20. října soutěžní příspěvky 557 účastníků I. velké čtenářské soutěže. Ze 70 odpovědí s plným počtem 15 bodů určila komise podle 15. otázky „Proč modelářem?“ 50 výherců.

SPRÁVNÉ ODPOVĚDI NA SOUTĚŽNÍ OTÁZKY

1. **Abolutní rychlostní rekord letajících modelů** je 31. 12. 1958 byl 300 km/h (301), **USTAVIL JEJ I. IVANIKOV, SSSR NA MISTROVSTVÍ SVĚTA V BRUSELU V LÉTĚ 1958.** (Viz LM 11/1958, str. 246)
2. **FEMA je MEZINÁRODNÍ (EVROPSKÁ) ORGANIZACE AUTOMODELÁŘŮ** (Viz „Tříletá ze světa“ v LM 5/1959, str. 116)
3. **Agulla Baby je modelářský motor MAĎARSKÝ** o obsahu 1 cm³ (Viz „Bude vás zajímat“ v LM 2/1959, str. 38)
4. **PROSLUP je PODÉLNĚ PROHNUTÍ PALUBY** u plachetnice „Poznáme loď technicky“ v LM 6/1959, str. 141
5. **Ve filmu hraje MISTR SPORTU V. HÁJEK.** (Viz „Jsem profesionálové“ v LM 3/1959, str. 50)
6. **Drahu výcviku ve Svazarmu je více než 5.** Uvádíme jako příklad nejhlavnější: cílová obrana, letectví, motorismus, radioamatérství, zákl. branný výcvik. (Uzavřeli jsme samostatně i jiné správné odpovědi)
7. **Na mistrovství Evropy pro volné motorové modely v r. 1958 zvítězil E. VERBICKÝ, SSSR, S MOTOREM MK 12 B.** (Viz článek v LM 12/1958, str. 276 a výhru v LM 2/1959, str. 35)
8. **Jako instruktor v zahraničí působil v r. 1958 B. GRULICH V BULHARSKU.** (Viz „U bulharských přátel“ v LM 12/1959, str. 273)
9. **Či. letci se chystali k přeletu Atlantického oceánu v r. 1928.** (Viz „Kniha pro každého z vás“ v LM 1/1959, str. 18)
10. **Teamový model nemí mix KOVOVÁ kola.** (Viz „O teamových modelech píše“ v LM 5/1958, str. 113)
11. **Nejstarší mezinárodní modelářskou soutěží na světě je WAKEFIELDŮV POHÁR pro modely na gumu a letos v ní zvítězil F. Deofák.** (Viz „Nejstarší soutěž na světě“ v LM 7/1958, str. 154)
12. **Rakety vznikly PRAVĚPODOBNĚ V ČINĚ, A TO PŘED 13. STOLETÍM NÁŠEHO LETOPČETU.** (Viz „Rakety a raketové modelářství“ v LM 2/1959, str. 28)
13. **Tříkolový pohybovací na fotografii patří LETADLU L-40 „META-SOKOL“, KONSTRUKCE ZD. RUBLICE.** (Viz „Poznáme čs. letadla technicky“ v LM 9/1958, str. 210)
14. **Jeden bod jsme připsali každému účastníkovi soutěže, jenž uvedl názvy tří článků z letovního (1959) ročníku, které se mu nejvíce líbily.**
15. **Zodpovězení poslední otázky „PROČ MODELÁŘIM?“ znamená rovněž jeden bod. Mnoho pomohla soutěžní komisi určit vítěze a pořadí dalších odměněných účastníků.**

Odpovědi na patnáctou otázku „Proč modelářem?“ byly velmi zajímavé. Dlouho uvažovali členové komise, než rozhodli o

POŘADÍ VÝHERCŮ:

1. **cena – moped Stadion** – Jaroslav Spurný, Líšnice 38, p. Mohelnice, studující PŠE
2. **cena – fotoaparát Flexaret** – Hana Poláčková, Třebíč 22, Třebíč, žákyně osmé třídy střední školy

3. **cena – přijímač MVVS** – Zdeněk Vachutka, Polenská 15, Jihlava, učitel
4. **cena – motor Kometa 5** – Miroslav Juříček, Berkova 70, Brno, bezp. technik n. p. Spolana
5. **cena – motor MVVS 2,5 R** – Ivan Škopek, Harantova 1642, Tábor II, dělník
6. **cena – motor MVVS 2,5 D** – Pěter Oláš, ul. Febrůvova vřezova 42, Nové Město nad Váhom, učedník
7. **cena – motor Junior 2 cm** – Pěter Půžik, Pětidomí 4, Praha 6, studující prům. školy chemické
8. **cena – poukázka na modelářský materiál v ceně 120 Kčs** – Jaroslav Líba, Karlovarská 4, Plzeň, zdravotník
9. **cena – poukázka na modelářský materiál v ceně 80 Kčs** – Milan Fuchs, Jascelská 146/33, Ml. Boleslav IV, tech. úředník AZNP
10. **cena – poukázka na modelářský materiál v ceně 60 Kčs** – Vojtěch Josef Procházka, VU 7509
- 11.–15. **cena – poukázky na modelářský materiál v ceně 50 Kčs** – Z. Vorel, Dr. Vodáka 191, Lysá nad Labem; R. Krulíš, Chomutice 99, p. Obora; M. Bošáček, Havlíčkova 1, Nýřany v Plzni; P. Mühlbauer, Šumavská 4, Brno; J. Jirásko, Město nad Nisou 472;
- 16.–20. **cena – poukázky na modelářský materiál v ceně 40 Kčs** – J. Nejezchleba, Ivanovice na Hané 575; J. Voltr, Tkalcovská 467, Trutnov; V. Chvála, Na Větrníku 1490, Praha 5; vojín R. Kalsenský, VU 9130; J. Petroušek, Nad Primaskou 22, Praha–Strašnice
- 21.–50. **cena – poukázky na modelářský materiál v ceně 25 Kčs**: M. Dolžal, ČSD-SUDOP, Pouchov Velká 93; V. Vondrák, Čs. armády 162/1, Soběslav; V. Voltr ml., Havlíčkova 1108/II, Rakovník; J. Krutík, Lublaňská 17, Praha 2; J. Hrubý, JSS Slavkov u Brna; J. Nejedlý, Dlouhý Most 45; F. Dostál, Tyršova 374, Chrást u Chrudimě; L. Mátlá, Čata, okres Želiezovce; P. Temml, Pravouhla 10, Praha 16; J. Kameník, Bakov n. Jiz. 307; Leteckomodářský kroužek při JSS, Slavkov u Brna; V. Pavlíček, Jiráskova 2, Břeclav; S. Pohl, Nám. 49, Rychnov n. Kněžnou; vojín J. Šedivý, VU 6004; J. Šípek, Prohlavců 29/23, Praha 15–Braník; M. Klimek, Gottwaldovo nám. 7, Frydlant n. Ostr.; M. Kapusník, II. chláp. domov, Gottwaldov I; A. Marhoun, J. S. Baara 85, Č. Budějovice; J. Horák, Rudé armády 951, Brandýs nad Labem; MUC. P. Peříněk, Rudé armády 308, Hradec Králové III; A. Andryšek, Polešovice 86, okr. Uh. Hradiště; K. Jansa, Děkanáská vinice I – 824/5, Praha 14; M. Dvořáček, Vrážova 8, Ostrava-Zábřeh; F. Podrázský, Stehelčev 76 u Kladna; J. Šedivec, U Nábojský 1097, Praha 16; J. Sýkora, Komenického 17, Dáblice u Prahy; J. Bláha, Jirny 274 u Kult. domu; P. Filip, Nad Kunderatou 379/21, Praha 9 – Prosek; K. Přiboda, Senice na Hané 109, okres Látovec; P. Maňh, Rychnov n. Ka. 904.

Zahraniční účastník soutěže, Ital Egido Madaglia, Via Mainasca 15, (Varese) Giubiano, obdržel zvláštní upomínkovou cenu.

O způsobu předání cen vyrozumí výherce Vydavatelství časopisů MNO v Praze 2, Vladislava 26. Výhraty z nejlepších odpovědí na otázku „Proč modelářem?“ zařadíme pro nedostatek místa až do příštího čísla. Povíme vám také, které články to u čtenářů „vyhrály“.

K získání pěkných cen vítězům blahopřejeme a „poraženým“ dáváme novou naději: pravděpodobně začátkem příštího roku vyhlásíme další velkou soutěž pro čtenáře časopisu Letecký modelář. Redakce

PRO MISTROVSTVÍ OPRAVDU SVĚTOVÉ

(it) Při mistrovství světa pro vtržní A-2, konaném letos v Bourg-Leopold v Belgii, předložil pan Roussel, prezident modelářské komise FAI, zástupcem tisku námět, jak zajistit na mistrovství světa (MS) účast modelářů z celého světa.

Všeobecně je známo, že hlavním překážkou oběhování MS je nedostatek finančních prostředků jednotlivých národních aeroklubů. Tento problém se nese především vřadě zámožných účastníků, ale i u zemí poměrně málo vzdálených bývalých válek.

Pan Roussel navrhuje, aby FAI založila mezinárodní soutěžní fond, obdobný např. fondu Davisona pokára. Předpokládá, že by se v každém státě konaly přebory, při nichž by každý soutěžící byl povinen naplnit mimo normální vklad ještě přídatný vklad ve výši asi 1 Kč. Tyto přídatné vklady by se předávaly ústřednímu výboru, který by část získaných peněz použil na diplomy pro první modeláře v národních soutěžích a většina peněz by sloužila k hrazení dopravních výloh na MS. Při hrazení cestovního modelářů z některých účastnických států by nerozhodovalo, holik tento stát přispěl do společného fondu.

Podle námětu pana Roussela by soutěžící, jedoucí na MS ze vzdálenosti do 1000 mil (1600 km), měli cestovně hrazeno plně.

Při vzdálenostech větších by soutěžící podle vzdálenosti část cestovního platili sami.

Pro ověření námětu pan Roussel doporučoval, aby se pro začátek vyzkoušel pouze pro jednu kategorii, např. A-2.

Na náměty, že by fond z „horumových“ vkladů při přeborech pravděpodobně na krytí potřebných cestovních nákladů nestačil, pan Roussel doporučil, aby se tedy tyto „horumové“ vklady pro mezinárodní fond vybíraly při všech evropských soutěžích nebo aby se počet členů reprezentativních družstev z dovozních tříd ještě zmenšil.

Zástupci světového modelářského tisku přislibili, že tento námět zveřejní, aby bylo možno zjistit názor celé modelářské veřejnosti. I my námět zveřejňujeme a očekáváme, že nám k němu do konce listopadu napíšete své připomínky. (Do dopisů redakci v této věci prosíme nic jiného nepsat – předáváme je.)

Sekretariát FAI zařadil uvedený námět na program jednání modelářské komise FAI a rozšířil jej ještě v tom smyslu, že z finančních důvodů by bylo vhodné pořádat každoročně oblastní mistrovství (kritéria) Evropy, Afriky, Asie, Severní Ameriky, Jižní Ameriky a Oceánie (tj. Austrálie, Nový Zéland apod.). Mistrovství světa pak doporučuje pořádat pouze jednou za čtyři až pět let. Ještě taktéž je podle názoru sekretariátu FAI možno zabránit tomu, aby MS nebylo prakticky pouze mistrovstvím Evropy, kde se též většinou pořádá.

Vystřelovací kluzák Delta vznikl vlastně jako zkušební typ pro větší model.

Stavba je jednoduchá a zřejmá z výkresu. Jednotlivé díly vyřezáme ze zbytků balsy a obrousíme do příslušného tvaru. Nevadí, musíme-li některé části slepit z více kusů, jde jen o to, aby kluzák byl vyvážený podle podélné osy.

Křídlo se souměrným profilem, zho-

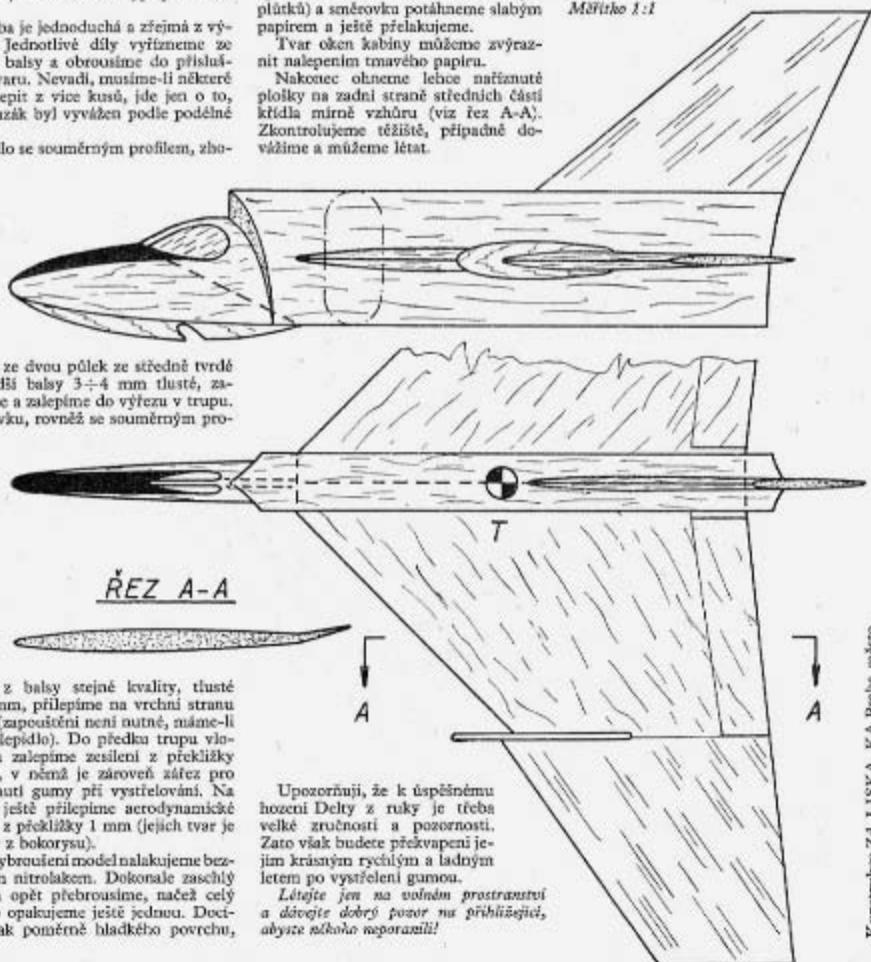
nezbytného pro získání dobrých letových vlastností. Konce křídla (od plátek) a směrovku potáheme slabým papírem a ještě přelakujeme.

Tvar oken kabiny můžeme zvýraznit nalepením tmavého papíru.

Nakonec ohneme lehce natřnuté plátky na zadní straně středních částí křídla mírně vzhůru (viz řez A-A). Zkontrolujeme těžiště, případně do-
vážíme a můžeme létat.

VYSTŘELOVACÍ DELTA

Měřítko 1:1



tovené ze dvou půlek ze středně tvrdé až tvrdší balsy 3÷4 mm tlusté, zastupíme a zalepíme do výřezu v trupu. Směrovku, rovněž se souměrným pro-

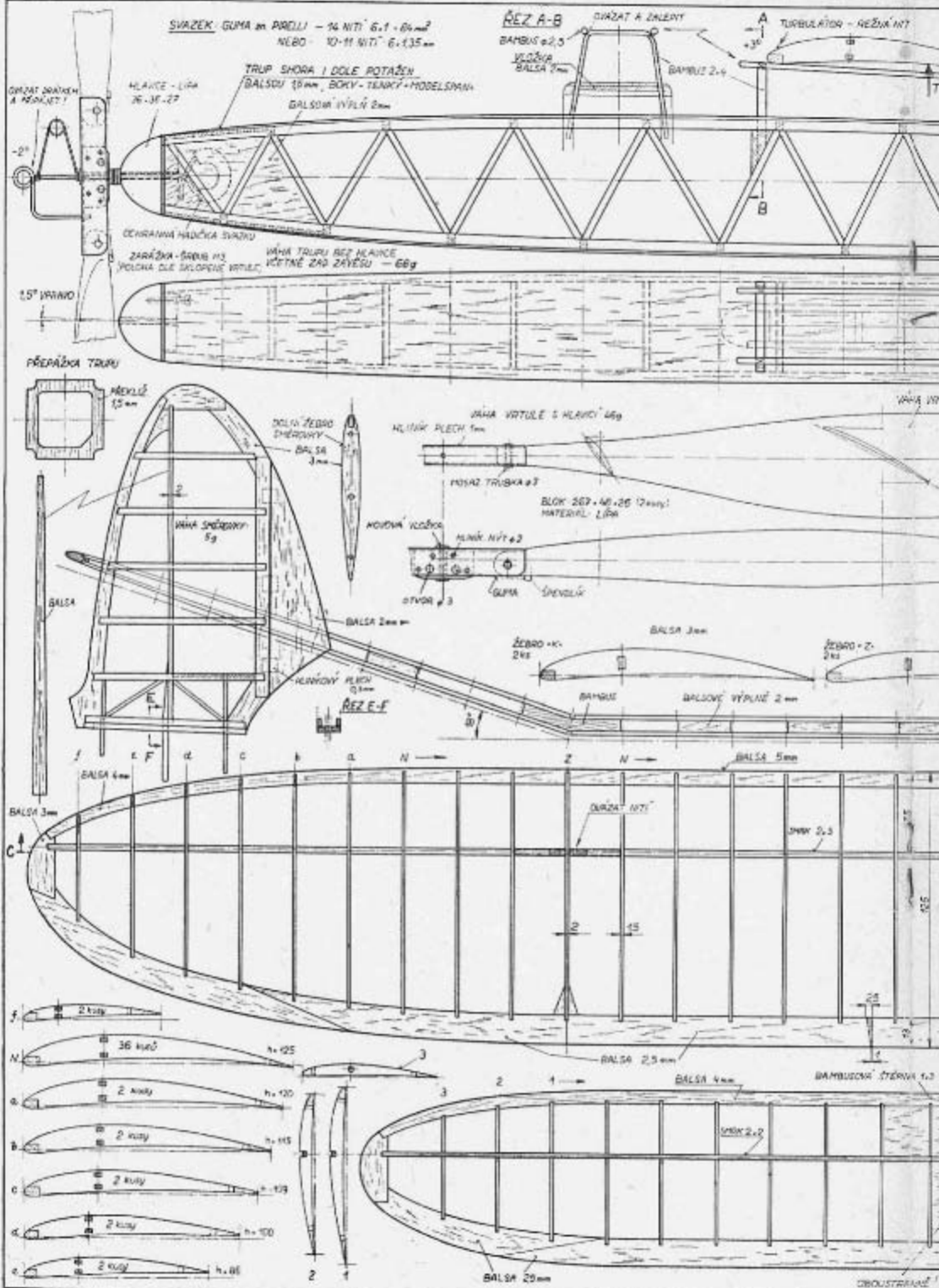
filem, z balsy stejné kvality, tlusté 2÷3 mm, přilepíme na vrchní stranu trupu (zapouštění není nutné, máme-li dobré lepidlo). Do předku trupu vložíme a zalepíme zesílení z překližky 2 mm, v němž je zároveň zářez pro zaklesnutí gumy při vystřelování. Na křídlo ještě přilepíme aerodynamické plátky z překližky 1 mm (jejich tvar je zřejmý z bokorysu).

Po vybrušení model nalakujeme bezbarvým nitrolakem. Dokonale zasychlý povrch opět přebrousíme, načež celý postup opakujeme ještě jednou. Docílíme tak poměrně hladkého povrchu,

Upozorňuji, že k úspěšnému hzení Deltu z ruky je třeba velké zručnosti a pozornosti. Zato však budete překvapeni jejím krásným rychlým a ladiným letem po vystřelení gumou.

Létájte jen na volném prostranství a dbejte dobrý pozor na přiblížení, aby se někdo neporazil!

Konstrakce Zdr. Liska, KA Praha-město



K VÝKRESU
NA PROSTRÁDNÍ
DVOUSTRANĚ

VÍTĚZNÝ MODEL

MISTROVSTVÍ SVĚTA 1959

Konstrukce R. ČÍZEK, KA Praha-venkov



WAKEFIELD „XL-59“

Čtenáři LM znají vývojovou řadu modelů „XL“, která začala typem „XL-56“, otištěným v LM 1/1957. Nejnovějším model „XL-59“, s nímž vybojoval F. Dvořák titul mistra světa letos ve Francii, nazýváme koncept křídla a ocasních ploch, jakož i řadu detailů na typ „XL-56“.

Žádný model není tak dobrý, aby sám dosáhl vynikajících výkonů. Ani přesně a dokonale postavený „XL-59“ nevyhraje soutěž, pokud jej správně nevyvážíte a pokud si v desítkách startů neodžijou správný vztah mezi použitou vrtulí a svazkem. I dobrá vrtule nemusí podat dobrý výkon, neodpovídá-li rychlost stoupání modelu stoupání vrtule a určitým otáčkám za vteřinu. Zde je největší kámen úrazu. Jistě očekáváte přesný recept a tabulku vztahů: vrtule – motor. Nuže, nemohu vám jej dát, právě pro tu značnou kolísavost energie různých svazků. Podle mých zkušeností není vhodné při gumě Pirelli připustit u vrtule vyšší otáčky než 12 ot/vt, nejlépe je letat v rozmezí 10–11 ot/vt. Podarí-li se vhodnou vrtulí prodloužit dobu motorového chodu, vždy se lépe vyzrováte s kroutícím momentem svazku, který je při počátečních otáčkách vyšší a přivádí model často do klesavých zataček.

Nemá význam popisovat obšírně stavbu celobalového modelu, protože není pro začátečníky a „ostřílenější“ modeláři si snadno poradí.

Křídlo má více plochy než předchozí typy a zvětšenou hloubku na 125 mm. Použil jsem profilu NACA 6409, i když pro klidné počasí budou jiné tenčí profily úspěšnější. Pro „soutěžní“ počasí je použitý profil výhodný vzhledem k vyšší tuhosti křídla. Zaručuje standardní výkony. Žebro N – vedle krajního žebra K – po vyřiznutí přerizované žiletkou a nalepte po ověření posouzka k němu. Žebro Z je nutno udlážit silněji, aby se zabránilo deformacím potahem. Spoj „ucha“ a středního dílu udělejte pevný, nejlépe vyhoví bambus.

Do nosové části křídla u kořene je dobré vlepí vložku z bambusu. Odrůzková liška se zesílí smrkovou vložkou 2/3. Spoj křídla z bambusu nemí mit velkou váhu v pouzdech.

Výškovka je bez zvláštností.

Trup. Bokorys je tvarově shodný s „XL-56“, v půdoryse je trup od zadního závěsu zúžen. Horní a spodní strana je

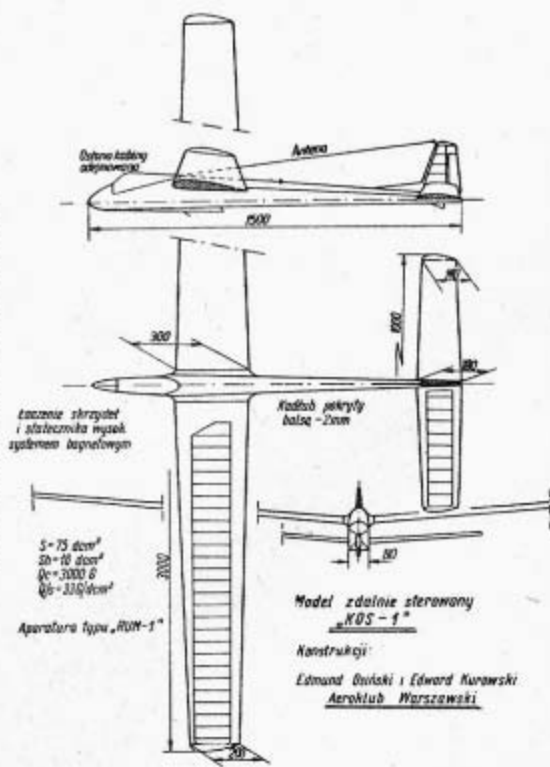
potažena balou 1,5 mm, za hlavici je ještě vyplněn z 2 mm balu na všech stranách. Baldachýn pro křídlo je celý z bambusu, velmi pevný, tuhý a lehký. Zakoven je do bočnic, u diagonálních výtahů křídlové svazky je zřejmě z žezu G-H na výkresu. Důležité je použít pro ochranu svazku gumové hadičky, nikoli např. tvrdého neoprenu, o který se guma porušuje. Hadička se vloží do svazku při jeho vkládání. Nezapomenout na opěrku výškovky – zaručuje vedení kormidla při deterministickém letu!

Vrtule. Na vítězném modelu použil F. Dvořák vlastní vrtule Ø 630 mm pro 14 niti svazku. Model bohužel zůstal ve Francii a k vrtuli není dokumentace. Vrtule nakreslená na plánu je rovnocenná; pokud je svazek nový, možno použít i 13 niti 1×6. Provedení vrtule je obvyklé. Použití kovového posouzka je samozřejmě pro spolehlivější posouvání po hřídeli. Detaily vypracovat pečlivě – je to základ spolehlivosti.

Je možno použít i vrtule nakreslené na plánu „XL-56“ (viz LM 1/1957 – pozn. red.), nutno ji však více vyříznout u středu a použít pouze 12 niti 6×1.

Svazek. Doporučuji vždy nechat gumu trochu „odležet“, nejméně 1 týden před použitím. Zabíhat s přestávkami – guma více vydrží a netrhá se v celém průřezu.

PĚKNÝ POLSKÝ RÁDÍEM ŘÍZENÝ VĚTROŠ „KOS-1“, jehož fotografií jsme již uvěřili v LM 8/58, zvidněl na letošním přeboru v Opolnu. Texty na výkrese jistě nesportěbují překlad. Výkres podle Skrzydlasta Polska



Po létání vždy promazat nebo i jen protřít a uvolnit!

Potah. Na všechny díly slabší „Model-span“, výhodně jsou alespoň dvě burvy kombinované tak, aby byl model dobře vidět ve vzduchu. Lakovat 2krát zaponovým lakem, 1krát celoucí nebo čirým lakem. Mnozí modeláři používají šablony na křídla i kormidla. Důležitým se, že při trochu pečlivě stavbě to není třeba, uhlídli se rovnoměrně vypnutí potahu. Po „vypracování“ křídla i výškovky si podrží tvar, pokud je nemecháme na prudkém slunci. V šablonách se sice udržují rovně, ale po uvolnění se mohou zkroužit za letu a pak bývá zle. Je to ovšem věc názoru a praxe. Sám používám jedno křídlo od r. 1955 a je dosud bezvadné, aniž kdy bylo v šabloně.

Za dosti důležité považuji alespoň přibližně dodržet váhy jednotlivých dílů. Na výkrese jsou všude vyznačeny. Jde o váhy po potažení a lakování.

Lety modelu „XL-59“ se pohybují v klidném, bezvětrném a beztermickém počasí od 3'10" - 3'20", při 50-55 vt. práce svazku. Při soutěži se však na toto číslo nespolehejte! Bez taktiky nebo štěstí se 5 x 180" dá těžko nalétat.

Použití stejných svazků o průřezu, odpovídajícím otáčkám a stupňům vrutle, je podmínkou úspěchu! Při použití termického „výřubu“ se snažte věs rozpoznat, zda jede nahoru či dolů!

VÝKRES MODELU „XL-59“

Modelářům, kteří chtějí stavět model dříve než bude výkres k dostání v modelářských prodejnách, dá redakce zhotovit a zašle poštou planografickou kopii výkresu ve skutečné velikosti. Kopie stojí 3,50 Kčs včetně poštovného. Platte předem poštovní poukázku typu „C“ na adresu: Redakce LM, Lublaňská 57, Praha 2. Vyzření trvá nejméně 14 dnů. — Objednávky výkresu „XL-59“ přijímáme pouze do 30. listopadu 1959. Později došle NEVYŘÍDÍME!

UPOZORUJEME
MODELÁŘE

na novou adresu ústředního skladu modelářských potřeb, který se přestěhoval do nových místností v Praze 2, Sarajevská č. 27. Na tuto adresu zasílejte veškeré dotazy a korespondenci.

PALIVA PRO MODELÁŘSKÉ MOTORY

Ústřední modelářský sklad v Praze dodává nyní do prodejen ze své doplněné výroby kvalitní paliva pro motory detonační i se žhavičkou svíčkou. V prodeji je v současné době šest druhů značkových paliv:

- D I palivo pro zabíhání detonačních motorů s vyšším obsahem ricinového oleje, 200 cm³ za Kčs 4,50
- D II normální palivo pro všechny typy detonačních motorů, 200 cm³ za Kčs 4,50
- D III palivo pro všechny detonační motory (mícháno podle návodu MVVS a zvlášť vhodné pro motory MVVS 2,5 D) 200 cm³ za Kčs 4,30
- Z I palivo s vyšším obsahem ricin. oleje pro zabíhání motorů se žhavičkou svíčkou 200 cm³ za Kčs 4,—
- Z II palivo pro všechny typy motorů se žhavičkou svíčkou (tzn. sportovní), 200 cm³ za Kčs 4,—
- Z III palivo pro všechny motory se žhavičkou svíčkou (s přidáním 7 % nitromethanu, vhodné pro motory Vitan 2,5 a 5 cm³), 250 cm³ za Kčs 7,30.

Všechna uvedená paliva můžete koupit v modelářských prodejnách nebo objednat k dodání poštou u Zásilkové služby PODSZ, modelářská prodejna 717, Pařížská 1, Praha 1.



Mezi expozicí Prvního mezinárodního vzorového veletrhu v Brně zaujímaly čelné místo i výrobky z letadla oboru. Tři výtvarníci Blahův, završené v různých letových polohách v kopuli pavilónu „Z“, zdály se být spíše velkými modely než skutečnými letadly, ať mají rozpětí křídla 16 m. Kdo vletěl neviděl, dovede si tedy alespoň trochu představit mohutnost nového pavilónu.

V přízemí pavilónu „Z“ byly letadla motory: reakční pro stíhačku MIG-15 a seřizovací pistole Walter Minor 6 a Walter Minor 4 pro lehká letadla. Dále jsme tu viděli stacionární vrutle Avia, vzdušnou pilotní kabínu s úplným přístrojovým vybavením v chodu, letištní radiolokátor, osmizákladový magnetofon Tesla pro letištní dispečink a ovšem i dokonalejší parafutistickou výstroj.

Na volné ploše blízko pavilónu „Z“ se těšila mimořádně pozornosti našich i cizích návštěvníků vystavená letadla Morava L-200, Brigádér L-60, Meta Sokol LD-49 s novou úpravou přídatných nádrží na korekci křídla, Trenér Z-226 a Super Aero 145.

Vystavené typy letadel byly v době veletrhu předváděny zájemcům na letišti v Brně-Tuřanech včetně celého dopravního letadla Avia 14 a akrobatického Zlin 326 (Trenér Master). Tovární piloti létali udrženě nad vystavěným dvoakrídlem denně v různých typech a předváděli i akrobacii.

Těch členové krajního aeroklubu Brno pomáhali v propagaci našeho autoprůmyslu tím, že za svým Trenérem vlehali velký transparent s nápisem: PRAGA-SKODA-SNA (úřední nákladní automobil).

Ze zahraničních vystavovatelů pouze Rumuni vystavovali dvouosadový a jednoosadový vrtolník standardní mezinárodní kategorie.

Bohužel jsme v expozicích 27 států marně hledali něco pro modeláře. Jen v pavilónu NDR firma Zeiss Jena vystavovala samozapalné motory Aktivist 2,5 cm³. Byly tu všechny vyráběné typy, tj. Aktivist II a IV s diskovým ložiskem a Aktivist III a V s membránovým sáním. Vkusné aranžování skříní však poměrně zanikala mezi vzrušenými optickými přístroji Zeiss a také informátoři byli zřejmě odborníky v optice a měřičích, ale méně již holdovali modelářským motorům. Dotazy zodpověděli tím, že nám předali těžitelný prospekt, v němž přejdeme, co nás zajímá. Nenahli nám ani sdělit, zda na BVV byla uzatřena nějaká kupní smlouva na motory Aktivist. Přesto je však nutno ocenit, že i modelářské výrobky jsou hodny mezinárodního veletrhu.

Zhlédnuty nás zejména rádioné expozice BVV, kde nebylo nic vhodného pro modeláře.

Velký počet návštěvníků Brna se projevil i v brněnském modelářském prodeji. Denní tržba varovala troj- až čtyřnásobně, což je neklamným důkazem, že jádro modelářů u nás zůstává stále zdravé i přes nedostatek modelářských materiálů.

Je nepochopitelnou nadálostí, že krajší vedení Brněnského obchodu DSZ nadovodlo prodejnu ani k takové příležitosti označit firmou tabulí! Následkem toho mnozí návštěvníci BVV prodejnu nemají.

Také v Modelářském výstavním a vývojovém středisku Svazarmu na TPdě kpt. Jaroslava 35 bylo mnohem rušnější než obvykle; mnozí vzorarmovci-modeláři využili návštěvu na Brněnský veletrh k tomu, aby si osobně zakepili sériové motory MVVS.

-ZN-

BUDE VÁS ZAJÍMAT...

● (js) V Jugoslávii se letos v červenci konal 5. ročník soutěže o pohár Vartex pro vrtolník A-2 a teamové modely. Kromě jugoslávských modelářů létali Maďaři, Švédové, Poláci a Francouzi.

Ve vrtolník A-2 zvítězil ze 140 soutěžících M. Vuklečić, Jugoslávci s 900 vt. před S. Paulim, Jugoslávci (900 vt.) a E. Frigyesem, Maďaři (874 vt.).

Z celkem 14 teamů byl nejrychlejší jugoslávský team Varjače (pilot) - Knoch (mechanik), který ve finále dosáhl času 5'08". Druhý byl rovník jugoslávský team Ivanček-Sluhan (5'49"), třetí maďarský team Tóth-Benedek (5'53"). Při třinácti překonal vítězný team jugoslávský národní rekord, když proletěl 10 km trasu za 4'55".

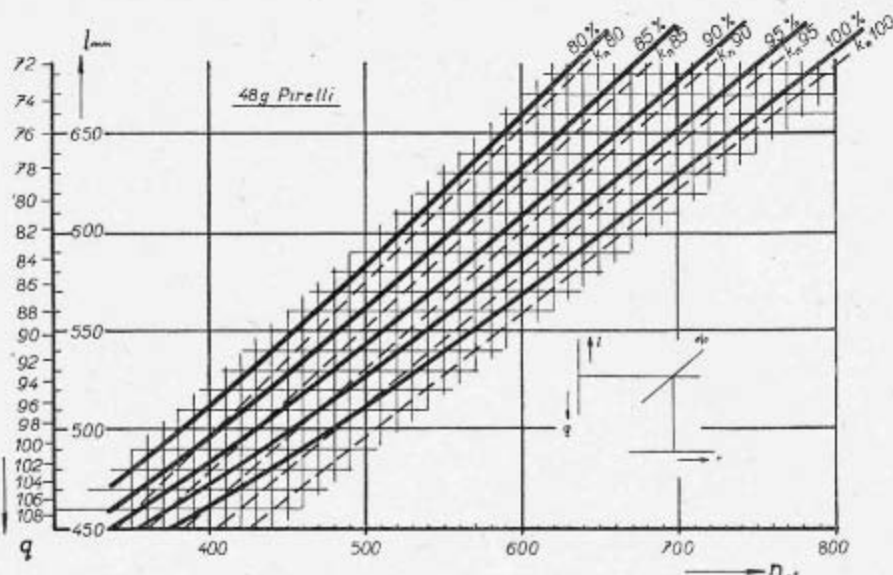
● (sm) Tvůrce známých polských sériových motorů Jaskůla a Sokol - St. Górski z Mielska - zhotovil a zkouší detonační dvourázec pro rádiem řízené létající modely, automobily a čluny. Motor má dva ležaté válce proti sobě, obsah 2 x 4,75 cm³ a váží holý 340 g. S vrutlím Ø 240/140 mm točí 12 000 ot./min. Výkon je asi 0,7 k při 7800 ot. za min. s vrutlím Ø 320/160 mm.

● (js) V srpnu se konalo ve Splitu v Jugoslávii soutěž vodních modelů, nazvaná „IV. Jug. Hidro Kap“. S modely na gumu startovalo 18 a v vodních motorových modelech 37 soutěžících z Jugoslávie, NSR, Monaca a Polska. Létalo se v hladině mořské vzdálenosti od vln po kotla. Modely měly včetně jeden hlavní plovák vpředu a dva pomocné vzadu.

V kat. Wakefield zvítězil Zalkowski s 386 vt. z pěti startů před Zigičem (365 vt.) a Smolem (298 vt.); všichni Jugoslávci.

Motorové modely: 1. Bury, Pol. 433; 2. Ginalski, Pol. 363; 3. Merkes, Jug. 335 vt.

Napřesroh bude rovněž začátkem úspu a rozšíření o rádiem řízené modely.



V minulém čísle jsme uvedli rozdílné zahraniční gu Pirelli. Očekává se ještě další náhlá, která přijde do prodeje. V zájmu hospodárnosti zacházet s touto gumou získanou za devízy je třeba, aby modeláři znali její vlastnosti a uměli s ní zacházet.

* * *

Pro stanovení maximálních otáček existuje velmi jednoduchý (a předpokládáme i vícobecně známý) vzorec

$$n = k_n \frac{l}{\sqrt{q}}$$

kde n = otáčky, jež možno natočit
 k_n = součinitel, závislý na jakosti gumy, mazání svazku a způsobu natáčení
 l = délka svazku v mm
 q = průřez svazku v mm².

Tento vzorec nám však v praxi není mnoho platný. Koeficient k_n lze totiž brát jen odhadem, neboť se nedá předpokládat, že by někdo byl ochoten obětovat svazek z nové gumy Pirelli na zkoušení, nebudě k tomu, že i rozměry vláken jsou u každé dodávky gumy poněkud jiné, takže průřez svazku se obtížně zjišťuje.

Když jsem se u aktivních „gumáčkářů“ s tímto problémem opět setkal, vzpomněl jsem si na 4 roky staré záznamy z anglického modelářského časopisu o zkouškách gumy Dunlop a Pirelli. Přepočítal jsem hodnoty na nynější poměry a sestavil do nomogramu. Platí pro 48 g gumy Pirelli o specifické váze 0,973 (praktické od-

chyly budou zanedbatelné) dobře ošetřované a mazané, řádně zabíhané a správně natáčené. (O správném natáčení viz dále.)

Vycházel jsem z předpokladu, že modelář, který dělá první svazek z nové gumy, si nejprve odváží příslušný kus gumy a pak teprve z ní navine svazek.

Na grafu je v pravé části svislé osy stupnice pro délku svazku l mm, vlevo pro odpovídající průřez q mm²; ve vodorovné ose jsou pak otáčky n .

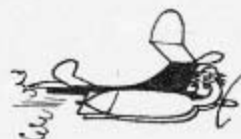
Sámké přerušované přímky ohraničují hodnoty dané početními koeficienty ($k_n = 80, 85$ až 100), plné křivky pak vyznačují hodnoty dané zkouškami. Čára označená 100 % udává otáčky na mezi pevnosti, ostatní pak v procentech podle označení.

Platnost nomogramu je pochopitelně omezená, a to jednak opotřebovaností gumy, jednak její kvalitou, v níž jsou jisté rozdíly. Přesto však myslím, že nomogram našim modelářům dobře poslouží.

* * *

Správné natáčení má velký vliv na výkon a trvanlivost gumy a na její schopnost pojímat co nejvíce otáček. Postupujeme tak, že během prvních asi 15 % otáček vytáhneme svazek asi na čtyř- až pětinásobnou délku, dalších 15 až 20 % natáčíme v tomto stavu, zbytek pak při rovnoměrném zkracování. Natáčíme zvolna, asi tak 8–10 otáček za vteřinu (vrtače, ne vrtačky). Při dotáčení raději zpomalíme přiblížování, aby se nenadělaly velké uzly, které se pak třou o stěny trupu, brzdi roztažení a poškozuji svazek.

Zpracoval Z. LÍSKA, KA Praha-město



TLUMIČE VÝFUKU U MODELÁŘ- SKÝCH MOTORŮ

Je známo, že hlavním zdrojem hluku běžického motoru jsou tlakové vzruchy, způsobené prudkými, rychle se opakujícími úniky stlačených výfukových plynů výfukovým kanálem do atmosféry. Usměrňujeme-li výfukové plyny tak, aby jejich únik do atmosféry byl pomalý a pokud možno plynulý, snížíme tím podstatně hladinu hluku.

K tomuto účelu slouží

TLUMICÍ KOMORY

Nejvhodnější tlumičí komorou se zdá být u modelářského motoru děrovaná trubka, vedoucí souose vřetovou expanzní komorou, která může být buď přídavná (obr. 1) nebo vyplněná ocelovou či skleněnou vlnou (obr. 2). Tlumiče podle obr. 1 neklade téměř žádný odpor úniku výfukových plynů (až na tření v trubce), při

čemž má díky paprskovitému úniku plynů do expanzní komory velmi dobrý tlumičí účinek. Vyplněním expanzní komory (obr. 2) dosáhneme ještě většího utlumení, zvláště škodlivých vysokých tónů, ovšem za cenu zvýšení odporu průchodu plynů a tím i určitého snížení výkonu motoru.

I přídavná expanzní komora může velmi dobře tlumit hluk, pokud je dostatečně objemná. Její rozměry ji však činí pro mo-

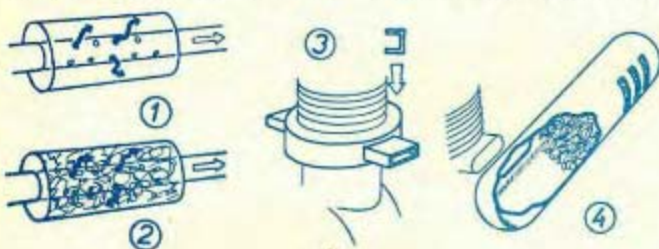
Modelářské motory jsou velmi hlučné. Jak známo, je to ošklivý problém zejména u upoutaných modelů, s nimiž se lidé poněkud na hrátek v blízkosti obydli. Hluk motorů rudi obyvatel a proto jsou modeláři „pronásledováni“. To vedlo v cizině i u nás k pokusům – více či méně úspěšným – snížit hluk motorů tlumiči výfuku.

delšístvi téměř nepoužitelnou. Objem komory má být totiž asi 50 násobkem zdvihového objemu motoru. Pro motor 5 cm³ to je 250 cm³, tedy např. válec Ø 50 a výšce 130 mm. Takový tlumič by byl příliš veliký a těžký.

Frekvence a tedy i výška konečného tónu je dána celkovou délkou výfukové trubky. Bude-li tato frekvence shodná

jmén se tlumič připevní na výfukový nátrubek motoru a upevní se kolem válce šroubovou pružinou. V opačném konci bude několik štrbín pro únik výfukových plynů. Tento konec byl vyplněn ocetovou vlnou. Tlumení prý bylo dosti účinné: praskot motoru se změnil na hukot želeho stroje.

Budoucnost si patrně vyžádá soustav-



s frekvencí výbuchů (u dvoutaktu = otáček), může být tón dosti hlasitý. Tohoto ozvučného efektu bude tedy dosáhnout jen při určitých otáčkách. K dobrému utlumení hluku je třeba naladit frekvenci tlumiče délkou výfukové trubky mimo frekvenci provozních otáček.

Než se rozhodneme k použití tlumiče, musíme si ověřit, zda vůbec konstrukce motoru jeho připojení dovolí. Tak např. pro motory, u nichž spodní hrana pístu odkrývá v boční úvrti výfukový kanál, nejsou tlumiče vhodné, neboť by se výfukovým kanálem místo čistého vzduchu nasávaly do klíčové skříně výfukové plyny. To by mělo pochopitelně za následek nižší výkon motoru.

Připojení tlumiče k motoru závisí na konstrukci motoru. Má-li motor jeden výfukový kanál, je to celkem snadné. U motoru se dvěma výfuky můžeme tlumič rozdělit do dvou komor s požadovaným celkovým objemem. U motorů s výfukovými otvory na 360° musíme připojit nejlépe sběrač (obr. 3) a k němu pak vlastní tlumič samotný.

U malých samopalných motorů do obsahu asi 1 cm³ lze dosáhnout zřetelného snížení hladiny hluku použitím svěřacího prstence s připojenou delší trubicí o vnitřním průměru nejméně 5 mm. Doba běhu motoru s tímto tlumícím systémem je omezena asi na 30 vteřin, jinak hrozí nebezpečí roztavení trubky. Výkon poněkud poklesne vlivem zvýšeného odporu úniku výfukových plynů.

Tlumiče výfuku nejsou u modelářských motorů ničím novým. Již asi před deseti lety byl v USA na trhu tlumič značky American Mart-Lee (obr. 4). Byla to na obou koncích kulovité ukončená trubka z hliníkové slitiny o průměru asi 25 mm, dlouhá např. pro motor 5 cm³ asi 130 mm. U jednoho konce byl v boku vstupní otvor,

nějí řešení problému omezení hlučnosti modelářských motorů.

V současné době se používají tlumiče hlavně v lodním modelářství a částečně u modelů letadel řízených rádiem, kde tlumič působí současně i jako sběrač odpadního oleje, který jinak model nepřijemně a někdy i nebezpečně znečišťuje.

Těž při zkouškách a zabíhání motorů v místnostech by měl být „organizovaný“ odchod výfukových plynů samozřejmostí. Zpracováno podle časopisu Aeromodeller.

EVROPSKÉ KRITÉRIUM PRO U-MODELY

(mih) Těsně před uzavěrkou jsme dostali neoficiální zprávu z Belgie o letošním mistrovství Evropy pro upoutané modely. Konalo se ve dnech 26.—27. září na bruselském letišti Etterbeek za účasti reprezentantů Belgie, Finska, Francie, Itálie, Jugoslávie, Maďarska, Norska, NSR, Španělska, Švédska, Švýcarska, V. Británie a jednoho modeláře z Austrálie v akrobacii.

V rychlostních 2,5 cm³ zvítězil Ital Rossi U. s 222 km/h před Maďarem Beckem (214 km/h) a svým bratrem Rossi C. (210 km/h). Celkem bylo hodnoceno 25 závodníků.

Nejlépe akrobati: 1. Grondal, Belgie 2010; 2. Egervary, Maďarsko 1943; 3. Edinger, Švýcarsko 1856 bodů. Celkem hodnoceno 20 soutěžících.

Ve finále teamů zvítězil Bernard, Belgie, za 4'37" před Azorem, Maďarsko, který ve finále neodstartoval, ale byl mu započítán čas 4'58" z prvního kola. Třetí byl Lenzen, NSR, s časem 5'03" z druhého startu. Čtrnáct teamů mělo čas pod 6 min., celkem bylo hodnoceno 20 teamů. Nejlepšího času dne — 4'27" — dosáhl Bernard.

• JIŽ PODRUHÉ ŠTASTNÝ MAJITEL ZBRUSU NOVÉHO MOPEDU • 203 DÍTÍ SOUTĚŽILO 27. ZÁŘÍ NA LETECKÉ PLÁNI V PRAZE



Stalo se již tradicí, že všechny podniky, které jsme s n. p. Sběrné suroviny pro naše modeláře pořádali, byly vzorné. Také tentokrát. Viděli me dokonale organizovanou a propagovanou soutěž, dotovanou navíc pěknými a hodnotnými cenami. Obětavý propagační referent dr. Cabačka zajistil všestranně propagaci: na soutěž dráků zvaly vkusné plakáty, letáčky, nálepky, pozvánky, relace v rozhlasu i v televizi. Nechyběly ani diapositivy v pražských kinech a pravidelné zprávy v denním tisku a světelných novinách na Václavském náměstí. Škoda, že jeden z pořadatelů — aeroklub Praha-město — musel na tentýž den určit Letecký den na Točném. Přesto se na Letecké pláni sešlo v neděli ráno kolem 1500 diváků, kteří se zájmem sledovali boje mladých závodníků.

Draci startovali pomocí 50m šňůry jako lodi. Zvířecí mohl závodník, který co nejdříve vytáhl draka na plnou šňůru a vrátil se zpět na start. Létalo se celý den a chlapi i děvčata absolvovali 32 rozletávacích a 11 finálových startů.

Vítězem tohoto „maratónu dráků“ se stal čtrnáctiletý Jiří Kašpar z Prahy XI, který si odvezl hlavní výhru a navíc jako vítěz kat. nejstarších dostal motor Start 1,8. Stejným motorem byl odměněn i vítěz kategorie 4.—6. tříd Ladislav Hladík a vítěz kategorie 1.—3. tříd Luboš Blecha,

kterému unikl jen o vlásek titul absolutního vítěze závodu. Druzí v každé kategorii dostali stavebnici „Kondor“ a třetí stavebnici „Iljulin“; kromě toho tři v každé kategorii obdrželi upomínkový diplom.

Vzhledem k Leteckému dni na Točném byli náročnou organizací Dne dráků pověřeni modeláři z kroužků v Praze 6 a z kroužků při ÚDA. Mladé, převážně 11—14leté organizátory je třeba pochválit: svého úkolu se zhostili dobře a připravili tak závodníkům soutěž, na niž se nemohli.

J. PATLEJCH



Startuje vítěz závodu dráků, Jiří Kašpar z Prahy

Zádáme čtenáře, aby si laškové opravili menší chyby ve „Vysvětlivkách k obrátům a manévřům pro dálkové řízené modely“, která vznikla nedopatřením překladatele. Jde o LM č. 9/59 na str. 211, v druhém odstavci státé „Přiblížení a přiblížovací manévry“ ve větě: U přistávací kruhu, na počátku čtvrté zatáčky, atd... má být správně: U přistávacího kruhu, po ukončení čtvrté zatáčky, atd.

Poznááme historická letadla

STÍHAČKA AVIA BH-33 L (BA-33)



Ze značného ohlasu, který měl mezi čtenáři článků „Hledáme zájemce o historická letadla“, otištěný v LM 7/59, vyvstává, jak velký zájem o tato letadla je v řadách modelářů.

Na přání čtenářů zájemců se naomazáme pouze na proslavené historické typy z období I. světové války a pokud budou k dispozici podklady, otišíme i nejznámější čs. historická letadla z let 1919–1930. Začínáme stíhačkou Avia BH-33L, která je svou koncepcí jako stíhačka pro upoutanou maketu.

bojové hodnoty našeho stíhacího letectva. Později byl nahrazen modernějšími typy B-534, rovněž z továrny Avia.

TECHNICKÝ POPIS

BH-33 L byl dvojpláštník smíšené konstrukce, jednomotorový, s pevným dvoukolovým podvozkem.

Trup měl základní kostru svařenu z ocelových trubek. Její průřez byl obdélníkový a byl doplněn lehkou dřevěnou karoší na průřez oblého mnohoúhelníku, potaženého plátnem. Pouze hřbet trupu před pilotním prostorem a motorový kryt byly zhotoveny z plechových odnímatelných panelů. Pilotní prostor byl otevřený, opatřený větrným štítkem. Okraj pilotního prostoru byl lemován kůží a v zadu doplněn operkou pro hlavu pilota. Před pilotním štítkem vystupoval táhlý kryt kompasu.

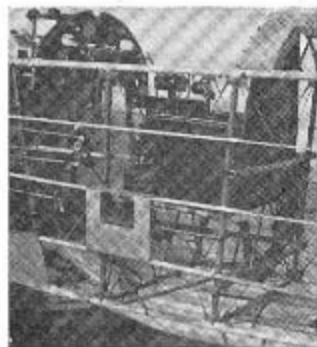
Křídla byla stupňená a měla nestejné rozpětí – u horního křídla bylo větší. Horní polky křídla se napojovaly na baldachýn. Kostra křídla měla dva dřevěné skříňové nosníky a dřevěná žebra, potah byla plátěná. Jednopřihradové vyztužení mezi křídly bylo vytvořeno vzpěrami tvaru „N“ a dvojími ocelovými lanky. Křídla měla s kostrou z ocelových trubek byla pouze na spodních nosných plochách. Nesla charakteristické odlehčovací plochy na krátkých vzpěrkách.

Ocasní plochy byly samonosné. Stabilizační plocha měla kostru dřevěnou, ostatní plochy měly kostru svařenu z ocelových trubek. Potah byl plátěný.

Přistávací zařízení tvořil pevný dvoukolový podvozek s dělenou osou. Obě poloviny osy byly výkvně nezávislé na sobě a byly spojeny pod trupem na vrcholu vzpěrové pyramidy. Tlumení nárazů obstarávaly gumové provazce, navinuté na spojích osy kola a podvozkových vzpěr. Kola měla plátnem krytý drátěný výplet. Ostruha byla ocelová, tlumená gumou, později se vyráběla z listových pružin.

Výstroj: Mezi bloky válců bývaly uloženy dva synchronizované pevné kulomety vz. 30, ráže 7,92 mm, střílející kanály v kapotě nad motorem. Zamiřovač kulometů byl montován před větrným štítkem kabiny, vyosen na levou stranu. Pod trupem bylo možno zavést šest závěsníků vedle sebe. Každý z nich nesl jednu pumou po 10 kg.

Motorová skupina: Motor byl třířadový dvánáctiválec do „W“, zn. Škoda L o 500 k. Chladicí byl uspořádán jako čelní, s žaluziovým ovládním chlazení. Chladicí vzduch vystupoval větracími štrbinami na bocích a hřbetě motorových kapot. Palivová nádrž byla instalována v trupu. V baldachýnu horního křídla byla malá rezervní spádová nádrž. Potah baldachýnu pod nádrží musel být vyztužen třemi povrchovými profily. Vrtule byla dvoulistá, dřevěná s nestavitelnými listy. Olejový chladicí měl tvar dvou dutých válečků pod motorem.



Část trupu se sedadlem před potažením

Barvové schéma: Letadla Ba-33 československého vojenského letectva byla natřena na všech plochách shora hnědozelenou barvou (křídla), zespodu stříbrnou. Výsostně červenomodrobílé znaky na křídlech i na směrové ploše měly modré orámování. Na boku trupu byl bílý obdélník pro vyznačení příslušnosti letadla k jednomu z leteckých pluků – buď český lev nebo moravská či slezská orlice anebo slovenský kříž. Na zádi trupu bylo červeným křížem v bílém kroužku vyznačeno umístění lékařnické. Vrtule měla barvu přírodního dřeva.

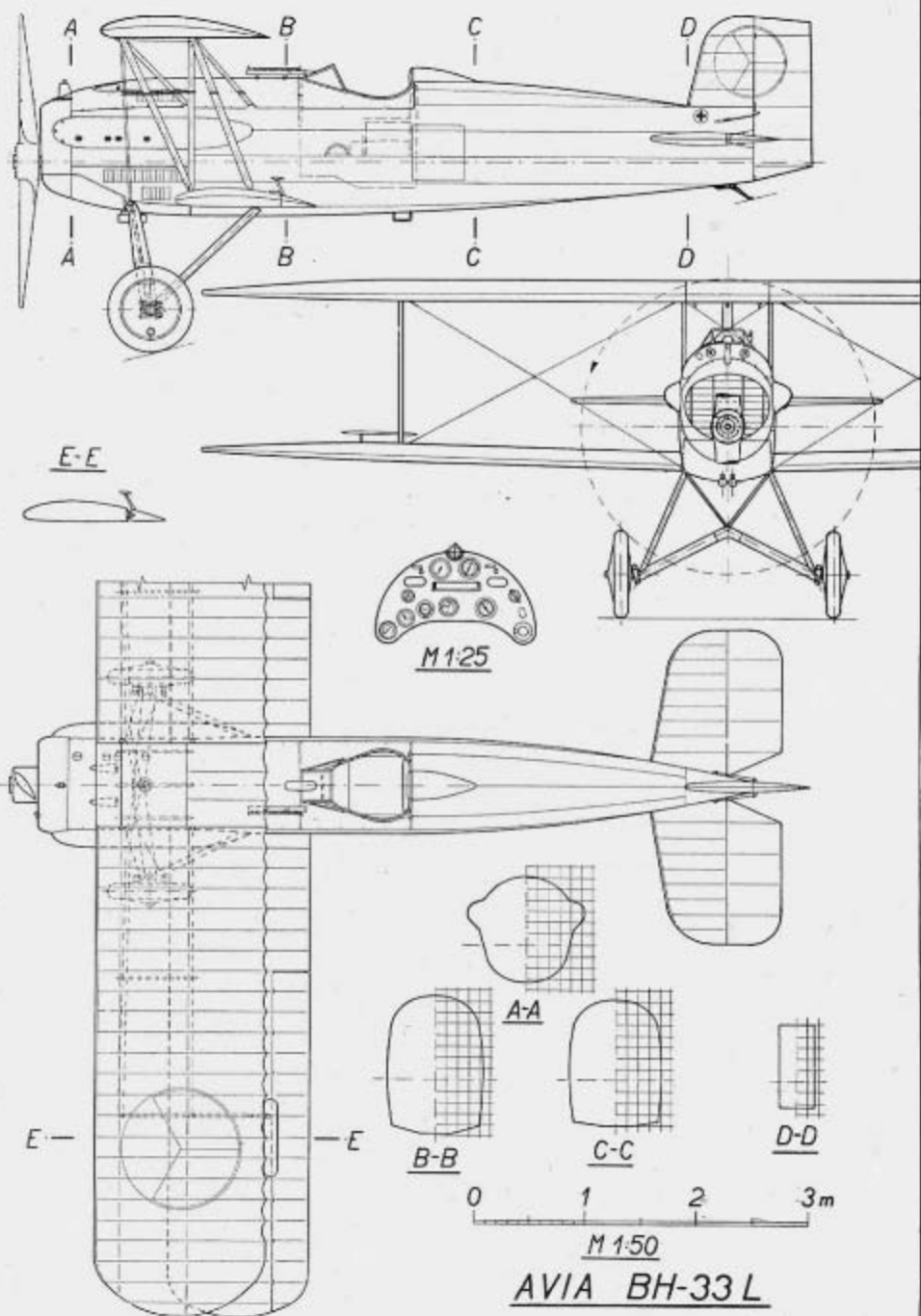
Technická data: Rozpětí 9,5 m, délka 7,225 m, výška 3,135 m, nosná plocha 25,2 m², prázdná váha 1120 kg, v letu 1540 kg, plošné zatížení 61,1 kg/m², nejvyšší rychlost 298 km/h, cestovní 262 km/h, přistávací 98 km/h, dostup 8700 m, výstup na 5000 m za 8 minut 14 vteřin, dolet 450 km.

Text V. NEMEČEK, výkres J. BROŽ

Konstrukční inž. Beneš a Hain vytvořili počátkem dvacátých let pro naši letectvou továrnu Avia několik velmi výkonných stíhacích letadel. Zprvu prosazovali koncepci dolnokřídleho jednoplošníku, ale když narazili na naprosté nepochopení vojenských úřadů, přešli k dvojpláštníkům. Z nich si dobyl světového jména typ BH-21, stavěný v licenci i v Belgii. V roce 1926 byl u jednoho z těchto letadel pokusně vestavěn hvězdicový motor Walter „Jupiter“, namísto řadového Škoda HS 8 Vb (300 k). Tím započal vývoj k nové stíhačce, která se zrodila o rok později a dostala označení BH-33.

Obě verze typu BH-33 se osvědčily nejen v našem letectvu, ale i za hranicemi. BH-33 s dřevěným trupem stavělo v licenci Polsko, kovovou BH-33E Jugoslávie. SSSR zakoupil tři kusy pro vyzkoušení a jedno letadlo se dostalo až do Mandžuska. Československé letectvo však nemělo mnoho BH-33E s hvězdicovými „Jupitery“. Plzeňská Škodovka tehdy končila výrobu dosti zastaralých třířadových dvánáctiválců Škoda L o 500 k a přičinila se o to, aby MNO tyto motory objednálo pro pozmeněnou verzi BH-33 L, neboli podle vojenského označení Ba-33. A tato letadla se stala na přelomu dvacátých a třicátých let hlavním kádrem našich stíhacích peruti. Těžký motor si vynutil některé konstrukční změny a Ba-33 nebyla už tak dokonalým strojem, jako BH-33E, ale i tak dosahovaly naše sériové stroje dobrých výkonů a byly zárukou vysoké







PRÁCE ŠESTNÁCTILETÉHO

Do STTM jsem zhotovil polomaketu automobilu Tatra 603 o délce 45 cm. Model je poháněn elektromotorem 24 V a ovládan z příruční skříňky podobné, jako prodávaná hračka modelu Škoda 1201. Karosérii jsem zhotovil kaštráním do formy, vyladil jsem ji a nalakoval.

Libor KOŠTÁL, žák JŠŠ Brno



AUTOMODELÁŘSKÝ CHAMPIONÁT EVROPY

(sm) V italském městě Torino uspořádala mezinárodní organizace FEMa dne 2. srpna VIII. championát Evropy pro

rychlostní upoutané modely automobilů. Závod, jehož patronem byla italská automobilka Lancia, byl dobře organizován a

propagován, o čemž mi, svědčí vydání upomínkové pohlednice s příležitostným poštovním razítkem.

V připojených nejlepších výsledcích jsou v závorkách značky použitých motorů, hvězdičkou jsou označeny nové světové rekordy.

Třída 1,5 cm³: 1. Burghardt, NSR (vlastní konstrukce) 120,482; 2. Ricci, Itálie (Oliver) 114,943; 3. Salomon, Švýcarsko (Oliver) 113,780 km/h.



▲ Maketa závodního vozu, jak má vypadat. Jde o typ Ferrari 2000 a maketu postavil na motor Supertigre G 20 2,5 cm³ italský modelář Mario Alberani.

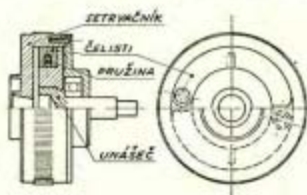
III. ŠTRUNG SPOJKY PRO MODELÝ AUTOMOBILŮ

Sportovní i rychlostní modely se konstruují převážně s přímým spojením motoru s hlnací šňůrou, případně s použitím převodu. Konstrukce je sice jednoduchá, má však tu nevýhodu, že model se musí buď roztáčet nebo s motorem v chodu vhodit na dráhu.

Někdy se proto používá odstředivých spojek, a to buď

a) s čelistmi na setrvačnicku nebo
b) s čelistmi na umáčeči. Čelisti jsou při určitých otáčkách přitlačovány odstředivou silou k bubnu nebo setrvačnicku. Otá dravý spolek pro různé obrazy motorů byly již vyvolány.

Spojka s čelistmi na setrvačnicku (obr. 1) má dvě čelisti podobné čelistem automobilové nebo motocyklové brady, které jsou možné uloženy na přední upravených v setrvačnicku. Tyto čelisti jsou unášeny spolu se setrvačnickem a při určitých otá-

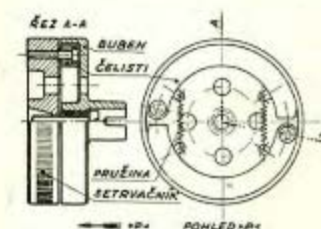


Obr. 2.

prutem spojku, jelikož pružiny odstáhnou čelisti od bubnu.

Spojka s čelistmi na umáčeči (obr. 2) sestává z odložených součástí jako spojka předtím. Setrvačnicka trvá v tomto případě součástí bubnu, na který jsou čelisti stále přitlačovány pružinkami. Čelisti jsou upraveny na čepch na umáčeči. Po spuštění musí sice motor přemáhat tření mezi čelistmi a setrvačnickem, ale pokud není model v hlně, se toto tření snižuje, působením jen pružinkami. Model s motorem v chodu se položí na zem, hlnatí kola se přidrží a model se roztáhne postrčením. Jakmile se hlnatí kola počnou otáčet, přidrží se čelisti silněji na setrvačnicku a se stupující rychlostí modelu se přitlačovací síla zvětšuje. Po zastavení motoru čelisti prokloužou po tření zpět setrvačnicku.

Velikost a síla pružin v obou případech závisí na více modelu a je nutno je stanovit zkoumno. Výhodou spojek je plynulé roztáčení a zastavení, které přechází dojem skutečného automobilu.



Obr. 1.

kách se odstředivou silou přitlačí k umáčeči bubnu, který je spojen s hlnací koly. V hlně jsou čelisti odhazovány od třecí plochy bubnu pružinkami. Čelisti mohou být kovové, případně uloženy k vyztužením tření. Po zastavení motoru dočká model s vy-

● (b) Výška umáčeči Trofeo Supercorte-Magione, pořádaná na automodelářském stadionu v Monze (Itálie) je zatím nejvyšší hodnota dráhy. K dosažení rychlostí se přitlačují nadřazenosti 80 % pro třídu 1,5 cm³, 50 % pro třídu 2,5 cm³ a 20 % pro třídu 5 cm³. Ve třídě 10 cm³ se do výše dráhy naplňuje jen proud doušené rychlosti.



Vítěz třídy 2,5 cm³ - Peyer.

Třída 2,5 cm³: 1. Peyer, Švýcarsko (Oliver) 155,039*; 2. Stuhler, NSR (Oliver) 153,584; 3. Eirardo, Itálie (G. 20) 153,321 km/h.

Třída 5 cm³: 1. Zahnd, Švýcarsko (Dooling) 187,305*; 2. Berner, Švýcarsko (Dooling) 184,426; 3. Rosellen, NSR (Dooling) 183,113 km/h.

Třída 10 cm³: 1. Streun, Švýcarsko (Priro) 227,848; 2. Streun, Švýcarsko (Priro) 227,560 km/h.

Podle Rassegna di Modellismo 37/59.

● V mezinárodním úmluvě a trojských automobilových modelářů letos v květnu v Zurichu bylo dosaženo těchto nejlepších výsledků:

1,5 cm³ - Burghardt, NSR 121,222 km/h.
2,5 cm³ - Salomon, Švýc. 143,426 km/h.
5,0 cm³ - Zahnd, Švýc. 178,217 km/h.
10,0 cm³ - Streun, Švýc. 226,428 km/h.

Připravujeme se na zítřek

Pražskou výstavní síň u Hybernů zaplnily modely. V přízemí předváděly radioamatér – žák průmyslové školy – krátkovlnnou vysílačku, zdálky model slavného historického křídla Aurora; pod stropem visel větroň; na nízkém podiu v prvním poschodí čekala na rádiové povely Tatra 603... Modely, modely, modely...

Postavili je v zájmových kroužcích nebo jednotlivě žáci průmyslových škol a odborných učilišť. Přihlásili se s nimi do každoročně pořádané Soutěže technické tvořivosti mládeže; výzvě práce z krajských soutěží sdružil Československý svaz mládeže s Ministerstvem školství v celostátní výstavě „Připravujeme se na zítřek“, instalované ve dnech 19. 9. – 18. 10. 1959.

Model tkalcovského stroje na stlačený vzduch, stroj na výrobu lupínkového ledu, televizní přijímač, zkoušeč elektroniky, laboratorní přístroje – zkrátka čtyři sta prací mladých z celé republiky ukázalo veřejnosti technickou výpověď učňů a žáků.

Nás pochopitelně zaujalo nejvíce několik modelů lodí, aut a model větroňů. Kdo je zhotovil? – Tak třeba z kovu litý model Aurory učni ze Závodů V. I. Lenina v Plzni, model větroňů učni z Nové Paky... V poměru k celkovému počtu vy-

stavovaných prací jich bylo však málo a všem modelům chyběl „modelářský cit“. Představovali jsme si, jak dobře by se tu vyjímaly soutěžní modely našich leteckých, lodních a automobilových modelářů. Zešla jistě by zde našly uplatnění všechny nádeje řízené modely a makety. Vždyť účelem Soutěže technické tvořivosti mládeže je podněcovat a rozvíjet tvůrčí myšlení mládeže na školách a učňovských zařízeních, seznamovat mládež s novými poznatky vědy a techniky a tak pomáhat spojení školy s životem a praxí. Kromě toho má soutěž ještě specifické poslání – seznamovat žáky ze základů výroby, organizaci výroby a učít je aplikovat teoretické poznatky při řešení praktických příkladů z technických oborů, seznamovat a učít je základním řemeslným dovednostem.

To všechno modelářská praxe splňuje. V rozhovoru s vedoucím výstavy, soudruh M. Hovorkou jsme si povzdýchli, že modelářské exponáty by v příštím roce mohly a měly Soutěže technické tvořivosti mládeže obohatit. Modeláři by tak spojili dobrou stránku věci ještě s tím, že by víc ukázali veřejnosti, jak se připravuje na zítřek mládež ve Svazarmu.

—ll—

SOUTĚŽ MAKET V BÍLOVICÍCH

Okrasní výbor Svazarmu Brno-venkov uspořádal na malém stadionu v Bílovicích nad S. dne 12. a 13. září III. ročník Memoriálu M. Sebely.

U sobotní přejímky se sešli modeláři z kraje Olomouc, Pardubice a Brno s velmi dobře zalétanými maketami. Velmi pěkné byla



S maketou námořní stíhačky Chance Vought „Corsair“ létal třebíčský závodník Pivo

provedena maketa Morava L-200 s. Hynka a Čáp s. Jakubčík; obě makety zůstaly po 370 bodech.

V prvním kole nejlépe zalétali Vymazal s. Blauška (329 b.) a Křenek s. Olomouc (299 b.). Druhé kolo se létalo odpovídajícím; nejlépe opět zalétali Vymazal, Křenek a s. Novotný s. Pardubice.

VÝSLEDKY

1. A. Novotný, Pardubice (Člunčův Rapid) 817; 2. M. Jurek, Brno (SB 5A) 710; 3. V. Hasek, Pardubice (G-104) 690; 4. J. Vymazal, Brno (Sokol M 1 D) 686; 5. J. Hynek, Olomouc (Morava L-200) 684; 6. B. Novotný, Pardubice (Praga E-114) 667; 7. J. Křenek, Olomouc (Spitfire 7) 659; 8. J. Nečas, Brno (Piper Vagabond) 645; 9. J. Jurek, Brno (Fokker D 8) 593; 10. J. Nečas, Brno (Praga E-114) 587 bodů. Bylo hodnoceno 17 soutěžících.

SLAVOVÉ VĚTROŇE MEZINÁRODNĚ

V italských Alpách na Sommo alto – Folgaria se v srpnu konal 6. ročník soutěže Coppa Stella d'Italia s mezinárodní účastí. Soutěže se zúčastnilo 15 zapísaných družstev z NSR, Rakouska a Itálie. Soutěž oběhla pouze dvě startovací kola, třetí starty odpady po bouři.

V jednotlivcích i družstevch bezpečně zvítězili Němci. Po technické stránce byla soutěž na výši; četná byla provedení křidel a výškových kormidel z plně balsy, při velkých štihlостech. Trupy se vyznačovaly velkými poměry ramen (stabilitní poměr – podélná stabilita, poz. překl.). Jazyky uchycení křidel byly převážně vodorovné kvůli snadnému uvolnění při nárazu, celková váha modelů většinou slabě nad povoleným minimem. Mnoho modelů bylo konstruováno podle vzorů nejlepších německých specialistů. Názorové rozdíly se objevily pouze ve vzhledu křidel. Vyskytly se konstrukce jak s přehnaným vzepětím do „U“, tak i konstrukce s téměř rovnými křídly. Některé modely měly nedokonalé vyčištěné duralisacími zařízení, takže bylo vidět celé série přemetů.

Umístění jednotlivců: 1. Friedrich, NSR 569; 2. Schmidt, NSR 562; 3. Marangoni, Itálie 530 bodů.

Družstva: 1. družstvo Gersfeld (NSR) 1476; 2. Aero Club Trento G. A. R. (Itálie) 1314; 3. družstvo Kolibri (Rakousko) 1270 bodů.

Přeložil a zpracoval inž. DREXLER

„VII. CENA VYSOČINY“ V TŘEBÍČI

Jedenáct set spokojených diváků přihlíželo ve dnech 19. a 20. září na lehkostatickém stadionu v Třebíči již VIII. ročníku závodu upoutaných modelů o „Cenu Vysočiny“. Pořadatelem byla ZO Svazarmu Západomoravských strojůren v Třebíči, zúčastnilo se celkem 48 závodníků.

Absolutním vítězem se stal B. Grulich z Prostějova, který se výkonem 225 km/h

a rychlostí „pětkou“ nejvíce přiblížil národnímu rekordu.

Největší pozornost diváků se těšily pěkně vypracované makety, zejména vítězka Morava L-200 soudruha Hynka z Olomouce.

VÝSLEDKY

Rychlostní 2,5 cm/s: 1. Pastyřák, Brno 200; 2. Zatočil, Brno 194,59; 3. Borda, Jihlava 191,49 km/h.

Rychlostní 5 cm/s: 1. Grulich, Prostějov 225; 2. Sudný, Brno 223; 3. Koutný, Jihlava 209,30 km/h.

Rychlostní 10 cm/s: 1. Hudáček, Jihlava 227; 2. Urban, K. Vary 192; 3. Drátská, Třebíč 171,42 km/h.

Makety: 1. Hynka, Olomouc L-200 Morava; 2. Boháček, Pardubice Praga E-114; 3. Ticháček, Olomouc TOM 8; 4. Akrobatické modely: 1. Trnava, Praha 1.975,61; 2. Čani, Bratislava 1.934; 3. Konek, Jihlava 1.287,3 bodů.

Teamy: 1. Drátská, Praha 5.20; 2. Klem, Praha 5.40; 3. Drátská, Třebíč 7.35; 4. Combat: 1. Drátská, Praha; 2. Sudný, Brno. Hlavním rozhodčím byl zasl. mistr sportu Z. Husička z Brna.

Z. VYTOUPAL, ZMS Třebíč

MODELÁŘI PAMÁTKE ZWIRKI A WIGURY

(sm) Na letišti Silesko akrobatické v Katowicích učili letci modeláři a celého Polska a skupina č. modelářů z Ostravy v III. ročníku memoriálu památky tragicky zahynulých polských letců Zwirki a Wigury. Celkem 70 modelářů tu soutěžilo v neděli 6. září za větrného počasí s volně létajícími modely.

VÝSLEDKY větroňů A-2: 1. Sulisz A. 838; 2. Polak 806; 3. Jurczyński 801 vt. – vítězný Polsko. – Ostravští soutěžící: 5. Prokop 715; 12. Krumpolc 557; 13. Vahala 547 vt. Celkem 35 soutěžících.

Modely na gumu: 1. Kucharski, Polsko 829; 2. – 3. Honěk, CSR 806; 2. – 3. Zavad, Polsko 806 vt. – 5. Kalina, CSR 659; 7. Sebesta, CSR 613 vt. Celkem 22 soutěžících.

Motorové modely: 1. Sulisz Z., Polsko 900; 2. Vašek, CSR 783; 3. Kudelko, Polsko 711 vt. – 5. Kudla CSR 603; 8. Novák J., CSR 435 vt. Celkem 20 soutěžících.

Pro LM A. KONIAKOWSKI, Zabrze, Polsko

IV. ROČNÍK MEMORIÁLU J. BARTOŠE

V neděli 13. září 1959 uspořádal Okresní modelářský klub ve spolupráci s OV Svazarmu v Semilech tradiční Memoriál J. Bartoše. Soutěž větroňů A-2 se létala na letišti v Mnichově Hradišti za pěkného počasí; zúčastnilo se jí 35 modelářů z šesti krajů. Pro liberecké modeláře byla soutěž současně krajským přeborem. O dobré úrovni svědčí nejen výsledky, ale i všeobecná spokojenost s organizací a průběhem soutěže. Díky závodům Technolom, Železnobrodské sklo, Tofa a Český nábytek bylo šest vítězných účastníků odměněno hodnotnými věcnými a upomínkovými cenami.

VÝSLEDKY

1. E. Bela, Liberec 906; 2. M. Neumann, Liberec 883; 3. V. Spulák, Pardubice 870; 4. V. Hurný, Hl. Králové 837; 5. C. Pásek, Praha město 817; 6. I. Petoušek, Praha město 812; 7. K. Hošek, B. Budějovice 791; 8. I. Šperl, Praha město 774; 9. L. Socháček, Liberec 718; 10. J. Jira, Hradec Kr. 713 vt.

V družstevních seniorech se umístil první KA Praha město s 2903 body před KA Liberec s 2310 body.

V družstevních juniorech zvítězil KA Liberec s 2309 body před KA C. Budějovice s 2112 a KA Praha město s 1620 body.

J. DOUBA, OMAK Semily

CELOSTÁTNÍ SOUTĚŽ V POLSKU

(js) Letošní leteckomodelářské mistrovství Polska, v pořadí již 24., bylo uspořádáno ve dnech 3.—5. září v Białymostku. Ve třech kategoriích volných modelů startovalo celkem 67 soutěžících v 25 družstevních aeroklubech.

Větrnou A-2: 1. Krupa, Wrocław 420; — 2. Utracik, Mielec 341; — 3. Adamczyk, Slask 338 bodů. Hodnoceno 23 soutěžících a 1 mimo soutěž.

Wakefield: 1. Blaskowski, Grudziadz 524; 2. Köhl, Gliwice 411; 3. Stegowski, Aeroklub Podkarpacie 406 bodů. Hodnoceno 25 soutěžících.

Motorové modely: 1. Czapl, Białostok 780; 2. Sokół, Mielec 631; 3. Chropot, Lubelsk 518 bodů. Hodnoceno 19 soutěžících a 4 mimo soutěž.

Podle Skrzzydlatka Polska 39/39

„TRINÁCTÉ ŽEHROVICE“

Tradiční soutěž uspořádala ZO Szasarny v K. Zehrovicích v neděli 13. září za pěkného počasí.

Z 30 juniorů v kat. A-1 zvítězil J. Šaffek s 505 vt. před R. Kowalczykem (429 vt.) a M. Zikmundem (423 vt.) — vítězi z K. Zehrovic. Čtvrtý byl F. Samonil (398 vt.) z Prahy, pátý J. Hrdlička (363 vt.) z Rudné.

Wakefield: 1. Dvořák 900+253; 2. Čížek 900+211 (oba K. Z.); 3. Liffba, Praha 833; 4. Kratina, K. Z. 836; 5. Horák K. Z. 830 vt. — Hodnoceno 23 soutěžících.

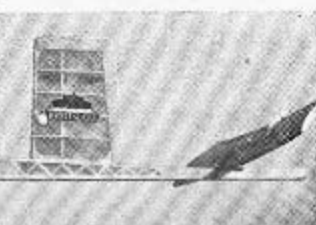
IV. JEŠTĚDSKÝ POHÁR

Dobře organizovanou soutěž modelů Wakefield uspořádal v neděli 27. září KA Liberec na letišti v Mnichově Hradišti. Při



pěkném klidném počasí startovalo 28 modelářů. Pořadí poněkud ovlivnilo silné turbulentní ovzduší.

Vítěz Harapát, stejně jako Dvořák, Peterka a Čížek létali s osvědčeným modelem XL-58 nebo XL-59 s nově tešenou vrtulí. Přijemné překvapili Bratislavčané Sitr a Čunderlík. Měli modely s nápadně dlouhým trupem a rychloběžnou vrtulí a dosahovali motorové největší výšek. Čunderlík připravil o lepší místo silný „klekák“, na fotografii jeho modelu vidíte časovač, jenž ovládá vyklápní výškovky.



VÝSLEDKY: 1. Harapát, Kladno 879; 2. Sitr, Bratislava 851; 3. Dvořák, Kladno 850; 4. Kutl, Liberec 835; 5. Peterka, Kladno 822; 6. Čížek, Kladno 819; 7. Šimerda, Hradec Králové 811; 8. Plachý, Pardubice 796; 9. Vondrák, Liberec 786; 10. Rohlena, Praha 786 vt.

Vecluk dobré výkony modelářů na této i jiných letošních soutěžích dávají naději, že napřesrok na mistrovství světa, které bude pravděpodobně v Československu, se nám podaří obhájit těžce vybojovaný Dvořákův mistrovský titul.

POMÁHÁME SI

KUPON Leteckého modeláře 11/59

Kupon vystihníte a naplňte k oznámení, které chcete uveřejnit. Jeden platí na 15 slov.

POZOR! Platí jen kupony 11/59!

PRODEJ

● 1 Volný motorový model za 80; větrnou A-2 za 70; U-motory za 40; motor Junior za 120 Kč; V. Havel, Stadolná 478, Třebíč. ● 2 „Speed master“ (sedmizářková řízení) kompletní za 150 Kč. F. Hrána, Na Větrných 16, Praha 7. ● 3 Nový tachometr na řídící kole za 40; fotopapír Plošný s posuvným za 35; krytka a sluchátka za 80 Kč. R. Dalejší, ul. Z. Nejedlého 468, Seznamovo Ústí. ● 4 Motorový „havlík“ 5 cm³ za 250; Ipre Ikar 7,5 cm³ za 20; svíčka za 220; letadlo Letmo MP 250 za 120 Kč. A. Letný, Vojenská 15, Olšt. 12-11-39, okres Příbram. ● 5 Nový motor 30 cm³ a vrtulí, cena podle dohody. J. Holanec, Návětrná 1, Praha II. ● 6 Motor Junior 2 za 100; sportovní jízdní kolo za 350 Kč. J. Bláha, Jímny 274. ● 7 Kvadrant zposuvný Haginova řede k průměru 414 za 80 Kč. Z. Vachová, Polenská 15, Jihlava. ● 8 Nový det. motor Tatum 2,5 cm³ s kuletem za 180 a novou elektrickou pistolovou vrtulí za 380 Kč. A. Müller, Bolejšane 32, C. Těšín. ● 9 Model větrnou A-2 za 65 Kč. P. Roháč, Kukučínova 168, Maláky. ● 10 Nový motorový kompresor za 100; kolo za 300 Kč. Z. Novotný, Větrná 571/16, Praha Kobylisy. ● 11 Motor AMA 1,8 cm³ zabudovaný s pípou za 175; motor AMA 2,5 cm³ nový za 180 Kč; větší množství gumových. R. Mil, Pašádky 52, Jihlava. ● 12 Radiomateriál v ceně 300 Kč. s seznamem záloh, případně podle dohody výměnám. J. Matyáš, Na Zkracce 390/21, Praha Hlavořat. ● 13 Nový fotoativ za 100 Kč. P. Šigut, 115, Tl. Ruďe armády, Frydek. ● 14 Motor AMA 1,8 cm³ za 120 Kč. J. Nejtek, Kyjevská 7/36, Praha 6. ● 15 Nový motor AMA 1,8 cm³ za 220; kompletní větrnou Křídla vlastní roč. 1955—1957 a 45 Kč. V. Bican, Blanická 862, Vlešín. ● 16 Motorový AMA 2,5 cm³ nový za 150; MVVS 2,5/D nový za 180; kompletní radioceprav MVVS — přijímač za 150, vrtulí za 60; zářez za 60; akumulátor za 30 Kč a jiné. Seznam záloh. Do redakce L.M. ● 17 Skrzzydlatka Polska 1956—58 a 45; roč. 1955 a 35; Modelář 1956—58 a 15; Letecký modelář 1956 za 13, 1957 za 12 Kč. L. Šnajder, Elsetova 22, Poltka. ● 18 Měruka Trenza Z-28 (rozpětí 2 m, síla trupu 1,40 m, povrch reflexní a plátno) a motorem 21 cm³ za 800 Kč. K. Šolný, Sedlčická 32/21, Praha 8. ● 19 Řádím řízený motorový model o rozpětí 1800 mm; kompletní radiové řízení Standard; volný motorový model (balza) s motorem MVVS 2,5 D; 1 přerušovač a časovač; ang. pneumatický časovač Elmec za 80; 10 aršíků Modelspanu; zahraniční modelářské časopisy — seznam záloh. B. Trnka, RA 242, Tisovec. ● 20 L.M. 1950, 1951 a 8; L.M. 1956 vz. za 15; L.M. 1957, 1958 a 10; Věda a technika mládeži 1957, 1958 a 25; T 58 a 30; Křídla vlastní 1956 za 20 Kč. J. Olšava, Jihmarnov 176.

KOUPE

● 21 Odliet motoru Wehra 1,5 cm³. J. Hušek, ZTŠ Litoměř. ● 22 Odliet desmátného motoru 1,5 cm³ (v LM 7/57). P. Husák, Komenského 78 B, Nové Město n. Metují. ● 23 Uplnět ročník časopisu „Zelenička“, „Der Modellisenbahrer“; soubor katek, katek 5—6 mm. Zelený, Poříčí n. Sáz. ● 24 Hlídkový ploch ul. 2 mm s motorem M 3. L. Dvořák, L. Dvořák, L. Dvořák. ● 25 Odliet na modelářský motor. A. Müller, Bolejšane 32, C. Těšín.

VÝMĚNA

● 26 Motorový NV-21 a Start 1,8 + volný motorový model za motor Vízvan 5 cm³. J. Koráček, Zlaté 361, P. Trutnov. ● 27 Motor 250 cm³ + reproduktor (ve skříni) + elektromotor 60 V s převody za fotografický zrcátkový přístroj. K. Hruška, Zlatá 4, L. Dvořák. ● 28 Skrzzydlatka 5000 z, gramofon, el. pračka 25 D n. 220 V za elektrickou ruční vrtulku na 220 V. J. Procházka, Na Pankrži 626, Praha 14. ● 29 Jednosměrnou vrtulku pro pípou 27 MHz za dobrý servomotor do 4,5 V nebo cívky malý kroužkový roč. K. Pavlík, Zlatá 4, L. Dvořák. ● 30 Polský modelář nabízející za každý čl. modelářský plán dva výstupy časopisu Skrzzydlatka Polska, za celoudu 400×200×0,5 až 0,3 mm tři výstupy časopisu. Adresa: Wocich Kryniewicki, poczta Szczecin, pow. Krasicki Lubelsk, woj. Lublin, Polska.

RŮZNÉ

● 31 Polský modelář si chce dopisovat s čl. modelářem nebo modelářem. Adresa: Tymazyn Leszek, ul. Młodzieńca 3, Wroclaw, POLSKA. ● 32 Dopisovat se zájemci o letecké modelářství a vyměňovat zkušenosti si chce bulharský modelář. Adresa: Dinko Pavlov Dinev, ul. Dimitrova 32, Město Vidin, BULGARIA. ● 33 Německý modelář si chce dopisovat s čl. modelářem nebo modelářem. Adresa: Jürgen Rössler, Karl Marx Str. 8, Guben, 214, DDR.

ZTRÁTY MODELŮ

● 34 Dne 12. 9. 39 ulétl ze Středolábského sověrnem na Kraslav ul. Vlk. model větrnou A-1 „Polišán“, Někde hlásí na adresu: J. Šich, Sídelská 18 v Prahy. ● 35 Dne 13. 9. 39 byl v okoli Sobotky nalezen model větrnou. Popis: trup a výškovka černá, křídlo žluté, na kuncích červené. Adresa náleze: J. Šamšíř, Podkost 45, P. Libušev. ● 36 Dne 9. 9. 39 ulétl z Letavské pláň sověrnem na Prahu-Liběň model větrnou A-2 „Křídla“. Popis: trup hlubší a červenou hlavič, křídlo potažené káblem, výškovka bílý papír. Nález hlásí na adresu: J. Šech, Pohraniční ul. 14, Praha 6. ● 37 Dne 26. 9. ulétl model A-2 „Válka“ ze Západu u Kladna sověrnem na Řepčovic. Popis: trup a článo 4 na směrce černé. Křídlo a výškovka potažené káblem, uhlí bílé vlnité směrky Někde hlásí na adresu: J. Votava, Zvězdy, p. Buřelhrad u Kladna.

SDĚLTE ADRESU

Modelář a Dětenic, který poslal dne 24. 9. redakci pozice na staré článo L.M., nechtěl redukovat adresu a napíše, která článo chce.

VOLNÉ MODELÝ S ELEKTROMOTOREM?

(sch) Podle časopisu Aeromodeler 9/59 se vyvíjejí a zkoušejí v NSR a Japonsku velmi intenzivně volné letá-jící modely, poháněné elektromotorem. V Japonsku jsou již v prode-ji stavebnice modelů o rozpětí až 75 cm, poháněných miniaturním elektro-motorem se převody a s tužkovým člán-kem jako zdrojem energie.

Výzkum v NSR je zaměřen na zcela nové členění modelů, které se mají pro-dávat hotové. Mají létat běžně až 5 minut. Dobu letu bude omezovat časový spínač, zapojený v elektrickém obvodu.

Srdcem německých modelů je moto-rek nové konstrukce, zn. Gnom T 03, se zabudovaným převodem 15:1. Ne-zatížených točí 21 000 ot/min, při na-pájení 3 V. Při napájení ze zdroje 4 V (dva miniaturní akumulátory) pohání vrtulí o Ø 350 mm 700 ot/min. Mo-torek se rozbíhá již při napětí 0,05 V. Letová váha modelu je 140 g.

DO VAŠÍ KNIHOVNIČKY

Kdy už budete létat? Jak budou vypadat? — Řada podobných otázek napadne každého z nás při myšlenkách na letadla a stonožný pohyb, o nichž občas požadujeme zprávy v tisku. Na všechny tyto otázky dává, zajímavě odpovídá trojice sovětských autorů Neuzhenko, Sobolev a Sužkov v knize „ATOMOVÁ LETADLA“.

Vážený výzkum o rozsahu 131 stran stojí 9,30 Kč. Ukázat jeho je dlužen autorům, jaké je její polovina, a jakýsi úvodní vydání — to bylo cílem J. Čvicha v knize „K OBHRANĚ VLASTI VZDY PRIPRAVENI“. Přibývá z bojů na východní frontě druhé světové války i dramatické příběhy se současnou lůvkou, výzkum a služby příslušníků čs. armády jsou zpracovány beletristicky formou a jiné a je se sámem přetváří. Vážený výzkum o rozsahu 135 stran stojí 10 Kč.

Obě knihy vydalo nakladatelství Náše volno.

LETECKÝ MODELÁŘ. Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spolupráci s armádou ve Vydavatelství časopisů MNO, Praha 2, Vladislavova 26. — Vedoucí redakce Jiří Semel. Redakce: Praha 2, Lubánská 57, úřadovna 328-52. — Administrace: Vydavatelství časopisů MNO, Praha 2, Vladislavova 26, telefon 2212-47. — Cena výtisku 1,30 Kč. Předplatné na čtyři čísla 5 Kč. Přeshraniční předplatní novověj služba. — Objeví-li nějaký příjizm každý potvrdit úřad A-23970. — I dovozní. — Nevýhlední rukopisy se nevracují. — Tiskárna Grafická Ústí, ul. p. Prahy. — Tisk čísla vyšle 11. listopadu 1959. PONS 198



▲ Pohled do historie: V týdeníku Český svět z dubna 1910 jsme našli tento obrázek. Text k němu vysvětluje, že jde o „závěsné modely aeroplánů v Paříži – tyto hračky vzletnou až do výše 50 metrů“.



▲ Manželé Novotných z Pardubic nahazují motor makety Cihákova historického Rapida. Model zvládá v soutěži maket v Bltkovicích n. Svlt. (uvnitř čísla).



▲ Makety letadel jsou v četných zemích oblíbeny jako u nás a více. Např. v NSR se konají pravidelné „soutěže elegance“ s větším důrazem na vypracování než na létání. Naš snímek makety Chipmunk s motorem Wabra 2,5 cm³ je z podobné soutěže v Gentu v Belgii.



▲ Tohle dovede tryska, když se utrhne! Snímek je z letošní soutěže v Třebíči (uvnitř čísla).

Letošní mistrovství Polska pro lodě vynikalo četnými prvotřídně zpracovanými modely. Další snímky ještě uveřejníme. – Na snímku vyjždí model obchodní lodi. ▶



▲ Krásnou maketu Meta Sokol s jednokanálovou rádiovou aparaturou postavil chekovský modelář B. Piltonko (SSSR). Váha 2 kg, motor Kometa 5 cm³.



SNÍMKY: Bedřich, Bily, Český svět (archiv A. Štorm), Harber, Marciak, Svazarm ZMS Třebíč.