

# Letecký modelář



12

PROSINEC 1958

ROČNIK IX

CENA 1,30 Kčs.

# modelář

měsíčník Svazu pro spolupráci s armádou



# LETEČTÍ MODELÁŘI O EFEKTIVNOSTI A HOSPODÁRNOSTI

Nebojte se, nebudeme v dlouhých úvahách vyvádět a hovořit o významu této slova. Jistě však s námi budete souhlasit, když si něco řekneme o tom, jak se efektivnost a hospodárnost – o nichž jednalo 6. plenáře ÚV Svatazu, a která jsou nyní důležitá nejen při činnosti Svatazu, ale v celém našem národním hospodářství – dotýkají přímo naši letecko-modelářské činnosti.

Mnoho již bylo napsáno o tom, jak se modeláři dívají: jenom za své – čili „co se nekopá“, to nemá!“ Nyní při své práci denně vidíme – a často si to ani neuvedomujeme – jak se modeláři dnes. Všechno od modelářského materiálu pro první model, přes speciální materiál až k účasti na celostátních či dokonce mezinárodních a světových soutěžích dostáváme zdarma. Mnohdy už bereme jako samozřejmost třeba cestu na obyčejnou soutěž z Čech až na Slovensko nebo naopak. Také nad zájemem vrtuli (jedna stojí 6,50 Kčs) nebo nad zkaženým materiálem mnohý mávl rukou s poznámkou: vždyť je toho dost a je to zdarma. No vidíte – a už jsme u toho.

Místo snahy o co nejlépe využít prostředky poskytovaných modelářům, nastupovala někdy nefertnost v hospodáření peněz i s materiálem. To si rozhodně nesmíme dovolit zvláště dnes, kdy celá naše republika stojí před vážným úkolem – dobudovat socialismus.

Proto se letecko-modelářská sekce ÚV svazaru zabývala již loni např. problémem zbytného cestovního napříč republikou na méně významné soutěže a zcela správně stanovila cestovní oblasti pro tyto soutěže. Na druhé straně ponechala účast na významných soutěžích modelářům z celé republiky, aby bylo i nadále zaručeno porovnávání výkonnosti a vzdálenou výměnu zkušenosí. Zhodnotime-li nyní po ukončení sportovní sezóny toto opatření, zjistíme, že právě zde jsme objevili a využili jednu možnost z hospodárně naší činnosti. Musíme však hledat další – abychom i při snížených nákladech mohli dobré pracovat a dosahovat stejných úspěchů jako v letech minulých.

Zastavme se v KA Praha-město a přemýšlejme s jejich modeláři o tom, jak a kde se nehospodařilo právě nejlépe.

Není možné vyhnout se úplné ztrátám materiálu, které vznikají hlavně ve školních kroužcích a u začátečníků, že začínají modelář v počátečním nadšení rozpracovat model a pak přestane do kroužku docházet. Je také jasné, že „kdo nic nedělá – nijezkává“ a proto se musíme smířit i s nějakou tou zlámánou luppenkovou pilkou, nosníkem nebo zkaženým profíkem. Tyto ztráty lze ale zmírnit. Jak?

Zakládat kroužky jen tam, kde jsou pro to předpoklady – zájem, dobrý instruktor a pracovní prostředky. Přijatelnou formou zdůraznit cenu materiálu a dbát jeho správného využití. Nepokouš se snad žádny modelář u vás v kroužku vyrábíout si profily z velké tabule překláky a zbytek odložit? Nebo si „vyfiasovat“ láhev acetového lepidla na „Vosu“ a divit se, že do přední bodiny vyschlá, protože zitka spadla pod lavici a nechtělo se jí hledat? Nezaníme někdy instruktora svou špatnou docházku znechucené práce celému kroužku a tím znehodnocení spousty materiálu?

Musíme však být spravedliví – není vždycky vína jen na modelářích: je věcná škoda prací postaveného modelu, který se po potažení špatným papírem po prvním startu rozbije, protože popraská papír? Nášlo se možná domněvá, že je papír jako papír. Celý letošní rok však nebyl k dostání žádny potahový papír, protože se u nás nejen vyrábí, ale dokonce exportuje! A co kvalita nostiček, lepidla (ta cena), lepkový olej v palivových směsích, motorky Vltavan 2,5 cm<sup>3</sup>? Dost, nemůžeme probrat celou hospodárnost v zásobování modelářským materiálem, i když obě otázky spolu úzce souvisejí. Z toho bude muset být zvláštní článek...

Zastavme se ještě chvíliku u uskladňování materiálu. Současnou hospodářství na OV, nemyslete, že modelářský materiál se vám na té skřini v tom prachu zklouzí? Ze už tam je dva roky? Aha – to také známe: zájemné číslo výčiku jste dostali, potřebný materiál také – ale modeláři nejsou a podmínky pro jejich výcvik také ne. Také se to stane. Nemá ale pak lepší začít v tomto případě obráceně, současnou krajskou instukci? Nejdříve zajistit podmínky a členy a potom dozvat materiálem?

Nechtěl bych takto vyhozený materiál za

jeden rok v celé republice platit. Vy také ne? A kdo ho tedy plati? – My všichni!

Cestovní modeláře, který si postavil první model a jel 300 km na soutěž, aby ke prvnímu startu rozobil a zase jel 300 km zpět, je už skončeno rozhodnutím sekce, jak jsme se zmínilí na začátku. Také ostatní případy, o nichž jsme psali, se již letos stávají zlidka. Splyní výcvik a zachovat sportovní úroveň je možné i při menších finančních nákladech...

A když jsme u těch peněz – myslíte, že by to nestalo za trochu náhaly a přemýšlení jak peníze získat? I zde mali modeláři KA Praha-město letos radu možností: propagální lečtiny s upoutávanými modely, různé výstavy z modelářské činnosti, spolupráce modelářů při sběru surovin, event. zavedení malého poplatku za přidělovaný materiál, získání cenného materiálu z výfazených sportovních letadel (větronů) a jiné...

Náleží malá prověrka konci – doufám, že jen v tomto článku. Jistě u vás, až již je to v kroužku, na okrese nebo na kraji, bude probíhat dál... Napíšte nám o tom!

Místo sportu R. CERNÝ  
KA Praha-město



JÍZ V KVĚTNU PRÍSTIHO ROKU BUDOU OKRESNÍ SPARTAKÁDY. Jestli už plně nenarcisujete, máte poslední příležitost se v těchto dnech přihlásit. Desetitisíce našich mladých i dospělých občanů nastoupí k návratu II. Českostátní spartakiády už začátkem října. Jak již víte, rozváženci se budou na spartakiádě podílet dočasná skladbařství, obojí ukazují na význam a poslání Svatazu.

Autor minulku zastíhl na Trojském ostrově v Praze díky při návratu skladby pro dny dospělých. Osm dítek předvedli II. oddíl skladby, jejž má název „Bravouzí k mizu“.

# Nové modely

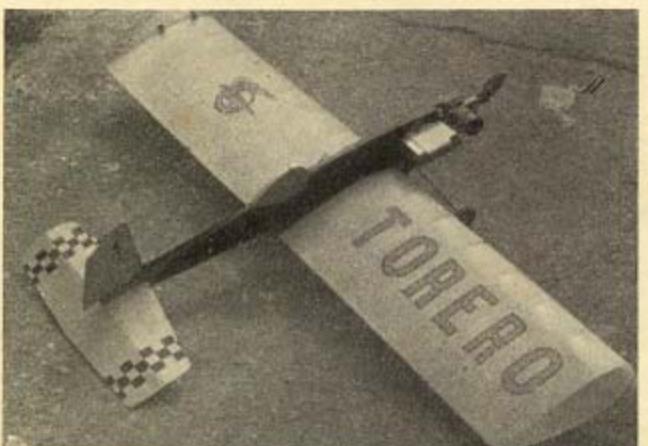
## ČESKOSLOVENSKÝCH MODELÁRŮ



Upoutaná maketa sovětského sportovního letadla Jak-18 na motor 7,5 cm<sup>3</sup>. Při rozpětí 1300 mm váží celkem 1900 g. Postavil ji Luděk Kubel z Kladna.



Model na gumi typu Wakefield Ing. M. Kubaly z KA Ostrava. Je pozoruhodný tím, že nad trup slepěn je ze čtyř balisových průseků dřevem bez dalších výstav.



TORERO je školní akrobatický model na motor Vltavan 5, který zhvoučil K. Holý z KA Č. Budějovice. Rozpětí 1200 mm, vaha 1150 g, rychlosť 116 km/h na dráze 18 m. Model, na němž není vůbec použito balisy, je schopen celé akrobatické sestavy.

### Z letecko-modelářské sekce

(la) Letecko-modelářská sekce při ÚV Svazarmu projednala na řádné schůzce dne 23. října tyto záležitosti:

- Podklady pro čs. delegaci na listopadovou schůzce mezinárodní letecko-modelářské komise (CIAM FAD). Československo zastupují soudruzi Marek a Husíčka. – Zpráva o jednání komise přineseme v LM 1/59.

- Kalendář soutěží a závodů v roce 1959. Doporučuje se pořádat od příštího roku CMS podobně jako světové mistrovství, tj. o jeden rok pro volné a řízené modely. V roce 1959 doporučuje sekce pořádat CMS pro modely řízené (kruhový let a rádio).

Sekce doporučuje zařadit pro rok 1960 do plánu mezinárodních akcí pořádání soutěže rádiem řízených modelů pro lidové demokratické státy.

Kalendář sportovních podniků na rok 1959 bude uveřejněn po schválení sekretariátem ÚV Svazarmu, pravděpodobně v LM 1/59.

- K vydání tiskem pro modelářské prodejny byly doporučeny tyto stávění plány: akrobat „ABC Trenér“, školní kluzák „Včelka“, teamový model „Meteor“ a větron A-1 „Kája“ s konstrukční úpravou.

Zamítnut byl plán A-2 „Komár“ pro nedořešenou konstrukci. V KA Praha-Venkov bude přezkoušen větron A-1 „Čmelák“.

- Zhodnocení letounů účasti čs. modelářů na mezinárodních soutěžích pověřila sekce trenérskou radu, rozšířenu o jednoho reprezentanta z každého zájezdu.

- Pro výběr reprezentantů na rok 1959 doporučuje sekce trenérské radě tento zásadní postup: Vybrat podle výsledků soutěží roku 1958, počet reprezentantů hned zpočátku omezit na minimum, zaměřit se především na kvalitu přípravy.

- Sekce konstatuje, že není plně usnesen pléna ÚV Svazarmu o zlepšení v zásobování modelářským materiálem a situace se zlepšila jen nepatrně. Soudruh Parážek ověří situaci v ústředním skladu a podá zprávu jednak na příští schůzce sekce, jednak na zasedání 8. pléna ÚV Svazarmu.

Soudruh Parážek projednal výrobu menšího počtu silikonových vrtulí, které přijdou do prodeje na zkušobu pravděpodobně začátkem příštího roku.

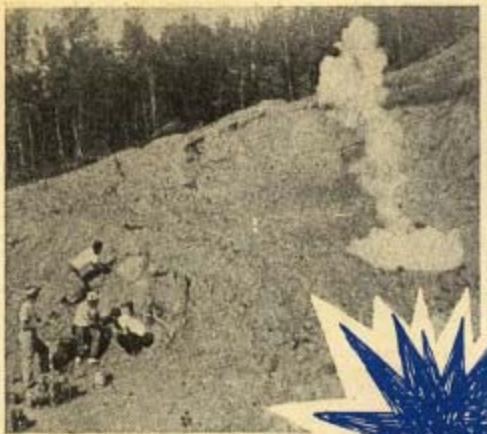
- Sekce projednala plán Modelářského vývojového střediska Svazarmu v Brně a dala doporučení pro výrobu malých sérií motorů jednotlivých kubatur v roce 1959.

- Podle výsledků letočních rychlostních závodů doporučuje sekce právo přednostního nákupu závodních motorů MVVS pro přední závodníky.

*Máte-li k některému bodu připomínky, poslete je redakci - předám je sekci.*

### K TITULNÍMU SNÍMKU

Skupinu pterovských modelářů začátečníků vede zdatná mladá instruktorka Zdeněka Uhrová. V práci ji pomáhá Ivo Karas (na snímku uprostřed). – O pterovské okresní dílně si přečtěte na straně 279.



V současné době sputníků, mezikontinentálních raket, nového množství raket různých druhů a typů, vzrostl i význam zájmu lidí, zejména mládeže, o toto odvážné techniky. Nechci rozšiřovat, čím vším je tento zájem způsoben, protože o tom by mohla být napsána studie. Jisté je na to mají vliv i vnější efekty (hlavně hřmot), elegantní vzhled, dosahované výkony a zdánlivá jednoduchost získávání hnací sily.

Současně se zájmem se objevují i snahy zkoušet amatérsky na vlastní pěst raket nebo jejich modely a pohonné látky nejrůznějších druhů. Tak zvané raketové amatérství je dnes rozšířeno téměř ve všech technických vyspělejších státech. I v našem tisku se objevily zprávy o mladých nadějných, jednotlivcích nebo skupinkách, kteří v různých místech využívají své raketky. Eleganční LM dosáhl množství dopisů, týkajících se raket a pokusů s nimi.

*Téměř všechni amatéři, aniž si toho byli vědomi, zkoušeli a ráda se, že tak doufají, opravdu s našením vlastního života.*

Oboz to totíž s téměř raketami není tak zcela jednoduché. Předtěte si několik výňatků z článku o empatických pokusech s raketami, který otiskl letoš v srpnu americký časopis Model Airplane News:

- V Brooklynu vybuchlo jednomu středoškolákovu raketu v ložnici. Výbuchem byl nadosmrtně zmrzačen...

- Student university v Marylandu měl směs raketonového paliva. Při náhlém výbuchu utrpěl těžké popáleniny rukou, obličeje a zad...

- V Jacksonville byl mladý hoch zabit výbuchem své raketky v garáži...

- V Kanadě zemřel další chlapec na otravu z výparů chemikálií, které chtěl použít na výrobu kapalínové raketky...

#### V ČEM JE NEBEZPEČÍ

Jaké je tedy skutečně nebezpečí, spojené s raketonovým amatérstvím, když se současně v Anglii, ve Švédsku a v jiných státech prodávají v obchodech s hračkami známé raketonové motorky "jetex"?

Odpověď na tu otázku je poněkud obširnější. Především je možno bez nadázký říci, že každý, kdo si začne sám sestavovat vlastní pohonnou směs pro raketu a není při tom inženýrem-specialistou, měl by být okamžitě potrestán. Jde o to, že jde 0,1 g pohonné směsi může způsobit vážné škody jemu i ostatním! Je vůbec nemyslitelné, že by amatér-záchránce vymálel nějaký nový druh kvalitní raketonové pohonné látky. A měl by směs podle receptu, byl by využíván a uvedených v některých odborných časopisech, zůstáva stejně nebezpečným pošetilcem, protože potřebné tvorivé zařízení včetně nutných bezpečnostních opatření doplní stejně nema.

Přece však v zásadě je možné věnovat se raketonovému modelářství bez většího nebezpečí než je např. při střelbě z malorážky ve střeleckém kroužku Svazarmu. Raketonové motorky Jetex jsou volně prodávány proto, že jejich spolehlivé hnací náplně jsou vyráběny v odborných závodech. Vlastní raketonový motor Jetex je rovněž vyroben tak, aby spalování hnacích složek probíhalo bezpečně.

Obrajte vám technicky alešpon stručně příkliny smrtelného nebezpečí při neoborném sestavování hnacích směsí.

Raketové modelářství můžeme rozdělit na dvě hlavní skupiny:

První skupina se zabývá stavbou modelů samotných raket od

nejmenších rozměrů až do velkých třístupňových raket, jejichž reprezentantem byl např. model, vypuštěn letos Moskevským domem pionýrů do výšky 250 m. Cílem těchto modelářů je vlastní vypuštění raket a dosáhení co největších výkonů.

Druhá skupina se zabývá raketonovými motory, pokud možno s delší dobou hoření, určenými pro pohon modelů letadel, lodí a automobilů. Cílem je tedy využít nové moderní pohonné jednotky pro pochyby modelu.

Oběma skupinám je společná nebezpečnost paliva (raketové pohonné směsi) zvláště při nesprávné výrobě a neoborném použití.

Všechny směsi, smíchané z různých prášků, jsou naprosto nevhodné pro raketonové modelářství. Každý prášek, i sebe jemnější, se skládá ze zrnek různé velikosti. Při začlenutí vzplanou téměř všechna zrnka, každé po celém povrchu. Součet všech těchto povrchů – celkový povrch hoření – je velmi veliký. Hoření probíhá

## RAKETY

### a raketonové modelářství

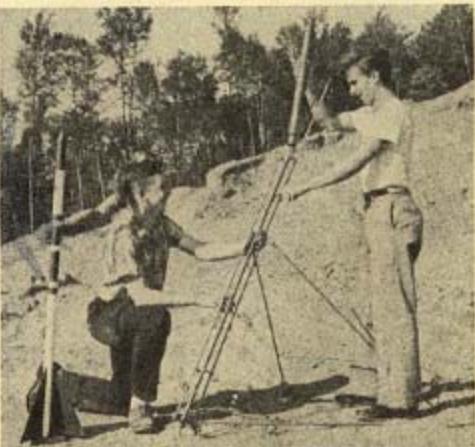
značně rychle, u jemných prášků často i ve zlomku vteřiny. Je i velmi nepravidelné, takže ve spalovací komoře vznikají tlakové rázy. Ve většině případů pak už vůbec nejde o hoření, ale o rychlé a náhlé vzplanutí celé napínavé, nebo přímo o výbuch.

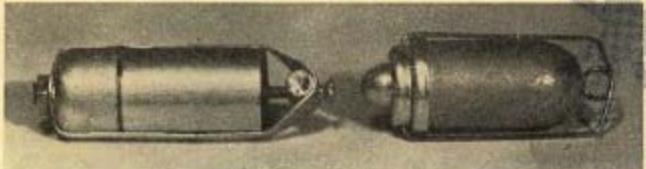
Někdy již při smíchání snadno zpálívat látka, z jejichž chemických vlastností zná domácí raketonový kutil obvykle jen obecné názvy, dojde k samovznícení.

Fokusime-li se domácími prostředky slosovat práškové směsi, abychom dostali hutnější slož, mohou nastat dva případů: Buď nám to vybuchne již při lisování, anebo už při hoření ve spalovací komoře. Tam totiž výlisek popraská nebo vlněním vzdutových bublin se opět náhle zvětší povrch hoření, tim i tlak a zase to vybuchne.

Již toho nějaké východisko? Je, jen jediné: *V žádném případě se nepokoušej o testování jakékoli hnací směsi pro raketu. Spolehlivě fungující pohonné náplně může navrhnut a zrobít jen inženýr-specialista s praxí v tomto oboru. Kdožkoli jiný jen rizikuje své zdraví!*

**OBRAZKY** na této straně ukazují americké raketonové modeláře, kteří si dali říci, upustili od soukromých pokusů a pracují organizovaně. Jsou to členové rekreačního oddělení klubu Fairlan, kteří pracují na raketech a konají s nimi pokusy v opuštěném lomu pod stálým dohledem odborníků.





Prototypy československých raketových motorů typu Jetex, vytvořené členy ZO Svařaru VCHZ Synthesis, Semtin.

Jelště než si fikneme, co je tedy všechno možné podnikat v raketovém modelářství, bude dobré, když se seznámíme alespoň s jednou významnou vlastností raketových motorů.

V předcházejících odstavcích se ho všovilo o celkovém povrchu hoření paliva. Pro správnou funkci raketového motoru je velmi významný poměr plochy celkového povrchu prachu k ploše nejmenšího průřezu výtokové trysky. Tento poměr se nazývá zahrázení a má rozhodující vliv na hoření paliva. Pro lepší objasnění si to ukážeme na jednoduchém příkladě:

Máme třeba náplň z hezdemátného prachu ve tvaru válce, která uhorívá na čelní stěnu. Průměr čela je 2 cm; jeho plocha je tedy 3,14 cm<sup>2</sup>. Nejménší průměr výtokové trysky motoru je 2 mm. Plocha průřezu trysky je tedy 3,14 mm<sup>2</sup>.

Zahrázení Z je potom

$$Z = \frac{Fp}{Ft} = \frac{314 \text{ mm}^2}{3,14 \text{ mm}^2} = 100.$$

Při jakékoli změně tohoto zahrázení se okamžitě změní i hoření a tisk. Pro každý druh hnací náplně je nutné jiné zahrázení, které se musí nejdříve předčasně teoretičky stanovit a potom pokusně ověřit.

Použijte-li se na místě celistvého prachového elementu (váleček, trubice) zrnitého prachu, znamená to, že zahrázení se potom rovná poměru plochy povrchu všech zrn dohromady k ploše průřezu trysky. Jakmile zrna po zaplnění jen trochu ohří, změní se ihned jejich povrch, kdežto průřez trysky zůstává stále stejný; tím klesá rychle zahrázení a prach zhasne nebo volně šofr bez výkonu. Chceme-li tomu odpomoci, tím, že předem zmírníme průřez trysky, aby hoření počínalo již s velkým zahrázením, může se snadno stát, že pod vlivem pravé velkého zahrázení stoupnou hned z počátku velmi prudce tlaky v komoře. Tím se tak zrychlí hoření, že okamžitě počkává prudký vzestup tlaku až k roztržení komory.

Další a podobnější objasňování by zde zabralo příliš mnoho místa. Budeme se však snažit v dalších článcích důkladněji vysvětlit tyto i jiné problémy raketového modelářství.

#### JAK TO BUDE U NÁS?

Raketové modelářství u nás bude asi možné provozovat jen ve speciálních kroužcích Svařaru za vedení výškolených odborníků. Předem ovšem budou muset být ještě prozkomunány všechny podmínky.

Nejdříve snad bude možné zahájit činnost té druhé skupiny, která by užívala miniaturních raketových motorů pro pohon různých modelů. Hnací náplně do těchto motorů a zpočátku i motorů samotně bude muset dodávat odborný oprávněný výrobce. To však v republice dosud neexistuje.

Na podnět redakce LM byl urychlen aktivitický vývoj modelářského motoru, prováděný odborníky v ZO Svařaru VCHZ Synthesis, abychom ani v tomto oboru nezůstali příliš za světovým vývojem.

V současné době jsou vyuvinuty dva prototypy raketových motorů typu Jetex. Jeden o celkové váze asi 11 g (váha náplně 2,5 g). Doba hoření je okolo 15 v. Druhý větší motor váží asi 24 g (váha náplně 6 g) a dává tah okolo 15 g po dobu

15 v. Prakticky byly prototypy zkoušeny na malém člunu na vodě a v celku se ověděly. Pracuje se na zkouškách v letajících modelech.

Vývojoví pracovníci se pochopitelně budou snažit upravit motorky tak, aby mohly být dodávány modelářským kroužkům Svařaru. Od prototypu je ovšem ještě určitá cesta k konečnému sériovému provedení. Hlavní však je, že bude možné i u nás postupně zahájit činnost raketového modelářství.

Hnací náplň pro uvedené motorky byla vyvijena tak, aby byla spojehlavá a v provozu dostatečně bezpečná. Samotný vývoj byl zajímavý a opět potvrdil, že bez potřebného měřicího vyrobení a bezpečnostního zařízení je nemyslitelný. Než byl nalezen správný způsob ovládání hnací náplně, dokázalo několikrát jen párem gramů rozhodit kolem sebe řadu nepříjemně rychle letajících střepin.

#### NA ADRESU RAKETOVÝCH POKUSNÍKŮ-AMÁTERŮ

Chápeme plně vaš zájem i nedočkovost a nepovažujeme za tělecinu vám vaše pokusy zakazovat. Dovoláváme se však vašeho zdárného rozumu:

*Přestaňte se ihned zabývat testováním vlastních hnacích náplní. Než bude možné dodávat motor využívající náplně pro první i druhou skupinu, musíte se teoretičky připravovat!*

Buděli zájem, mohl by v příštím ročníku LM vycházet kurz raketového modelářství. Začal by teorií a končil by až konstrukcí raketových motorů s tuhým palivem, které by dodával odborný závod. Projete-li si to, například do konce roku redakci LM, kterež podle počtu zájemců kurz zařadí či nikoliv.

Věříme stejně jako vy ve skvělou budoucnost raket, kterou si zatím ještě zřídí dovedeme plně představit. Jste však právě proto přesvědčeni, že je ikona oslepnoty nebo zahynutí při nejákém primativním pokusu s amatérskou raketou a nedozít se zařízavého vývoje a doby širokého mizerného využití raket.

Pro LM napsal František RUMLER,  
ZO Svařaru VCHZ Synthesis, Semtin.

Miroslav HERBER



#### AKROBAT AKROBATUM

#### o mistrovství světa v Bruselu

jste o něm četli v LM. Byl to anglický zdrodník, kterému motor na startu „flytaktoval“ a plný plyn dosáhl až když model naletěl a zádlo se, že je obratnější než „Thunderbird“. Plný výkon „Noblera“ jinde však nemá možnost ihned využít. Noblera zlobila nádrž a proto nelétal tak efektivně. I při této „flytaktování“ létat i modelem všechny obraty. Snad je to tim, že výchylka křídla na odtoku z hranic hřívky činí plných 45°, jako na výškovce.

**MOTORY - NÁDRŽE - VRTULE**  
Obrať motoru se na mistrovství poohýbal až na několik případů v rozmezí od 5 do 6 cm<sup>2</sup>. Nejvíce byly zastoupeny motory FOX.  
Hodně je oblíben čistě paliva, uložený

*Jako člen reprezentačního družstva pocestovali za svou povinnost říci modelářům akrobaci, že všechny záplně a na co jsem byly zvědavé i my před startem v Bruselu. Je pochopitelně rozdíl o někom jen čist nebo z něm utkat v roli sportovního soupera.*

#### TYPY MODELŮ

*Škoda, že se letadlní mistrovství nezúčastnil také američtí modeláři, o nichž je známo, že jsou v akrobaci nejvyšpilí. Viděli jíme však aleponí letat americké modely, které byly popisovány v LM 3/58. Mnoho modelářů v různých zemích - stejně jako u nás - si oblíbilo elegantní model „Thunderbird“ konstruktéra Palmera. V Bruselu létat v několika exemplářích z různých zemí, většinou postavený ze starověké. Jen v jednom případě se však tento orvolděný typ stotožňoval s tím, co*

mezi motorem a nádrží. Měl průměr asi 10 mm a byl u dva hornoučky nališované čely k sobě. Jedna část je z lehkého kovu a druhá z plastického materiálu je nališovaná na část hovoru; mezi tímto debrna částmi je vloženo obyčejně velmi jemné sítko – viz obrázek.

Nádrže běžně používaných trávají jsou plechové, objemu 100–150 cm<sup>3</sup>.

Zatím se blížně užívají dřevěných vrtulek 10 × 5 a 10 × 6". Zdálo se však, že dřevěné vrtule začínaly být vytlačovány vrtulemi z plastických kovů, které jsou velmi spolehlivě a nejsou tak choulostivé na nájedoucí kblepmutí, ať již do prstu nebo o zem.

### PODVOZKY

jsou na naše poměry trochu odvážny. Jsou z ocelové struny a nejvyšší odložení balsu do trávají podvozkové nohy, a to ani u modelů velmi elegantních. Většinou jsou vzdálenosti mezi podvozky desítkami, uvnitřní se neblíže k rádiu modelu. Výjimkou byly modely spadlášek, které maly klasický trikolórový podvozek, upravený tak, že model stojí na startu měrně natlačen. Starty s ním nejsou

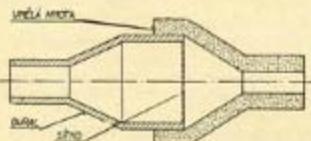


Schéma čistého paliva, o němž je řeč v článku.

sice tak efektu, ale mají výhodu, že při přistávání modelář při prvním dotyku se zemí model postál i ten neodskočí.

Podvozková kola mívají průměr 50–70 mm; jsou z polovrstvé gumy, duté, nenaftkovací.

### KONSTRUKCE A STAVBA

Akrobatické zahraniční modely jsou většinou nerazíkladaci, i když rozdíl mezi některými bylo větší než 1500 mm. Užitočně se profilují NACA 16 a NACA 18, a to jak u modelů s křídly, tak u modelů oválnádých, jen výjimečnou. Většinu jsme si, že modely s křídly byly většinou tříšti a pomalejší. Budeváci, jak se zdá, dajíte daleko větší důraz na pamatu let, když rázem všechno ohodnotí. To bylo v Bruselu přímo tuho, žádáte-li součetné, ač těžké čisté, nebož tak ohodnocení jako jejich kolegové, kteří těžká pomařají – jak už o tom byla řeč v minulém čísle.

Ale potomu modeli měla křídla potažená papírem, druhá polovina pak nylonovou nebo silikonovou thixotropiou. Co do pevnosti v tom není vůči rozdíl, pokud ovšem je papír prozrácený, sítidlo vlnkami.

Trupy akrobatických modelů řeli konstruktori podle svého vlastního, nečekaného náročnosti, jiného zákonodáře, českého „modelářského“. Je všem charakteristický rozdíl mezi trupy modelů s křídly nebo bez nich.

Spočívá v tom, že předek trupu od následné hrany křídla k motoru je u modelů s křídly delší.

Kormidla modelů byla většinou běžného druhu i jednovým směrovkou. Jednou výjimkou byl můj nadřízený model s tzv. plavečníkem rýžovkovou. Byl však nový a měl málo vyzkoušený. K plavečníku výškovce se snad jen vrtání později, bude-li to stát za to.

Není ani třeba ohlásit vysípanost, že všechny zahraniční akrobatické modely jsou celobalovové a že se na ně dokonce vybírá ta nejekvalitnější balsa narušovělé barevy, tj.

### Poznámky o Indii

Monstrum – prudké lítající, vody už po kolena, strašně chrtíč i domy. Země 14 jazyků, 40 náročí, mnoha kast a září ještě země bohatých i chudých. Indie. Z Českohovenska na sedm tisíc kilometrů vadoušnou čarou...

Meteorologické podmínky jsou tu pro letecké modeláře značně nepříznivé; od června do listopadu bouře a výtrvale deště. Jen od listopadu do konce ledna je pekelné; počasí ve zbyvajících měsících střídavé. Tedy „pod psa“, tekli by nás „motoráři“ při čtyřiceti stupňovém vedru nebo „vetrořádi“ – když vál monsun rychlosti 100 km/h.

Ne tak smyšlivě indičtí modeláři, ne-pochybne meteorologickým podmínkám přizvýkli. Letecko-modelářskému sportu se věnují se stejným zaujetím jako nasi – jenže v různých podmínkách. Pracují hlavně v leteckých kadetických učilištích (výchova důstojnického dorostu) ve větších městech – Kalkatě, Dilli, Bombaji, Kanpuru. Většinou ve školních dílnách. Výchova začátečníků se zabývají dobrotovní instruktorky, zatím neškolky. Včetně začátečníků (od 11 let) je v současné době v Indii celkem asi 2.000 modelářů. Nejrozšířenější jsou volné motory, upoutané a rádiem řízené modely. Motorky? Německé Webrsy, Taifany a v poslední době i československé. Ostatní kategorie se v důsledku počtu pěstují málo.

Právě v tomto měsíci se indičtí modeláři připravují na vrcholnou soutěž – celostátní – která bude uspořádána v prvním týdnu ledna v Kalkatě. Na sportovních leteckých a všech příbuzných objektech, v nejrůznějších částech



indické země se léta výběrové soutěže; jejich vítěze deleguje do celoidnického píseku mistří letecký sportovní klub. Finanční náklady účastníků na celostátním píseku si hradí modeláři sami – výjima struvování. To platí jeden z podpůrců letecko-modelářského sportu, pan K. L. Roy. Ze obětuje modelářství hodně, je zřejmě z počtu účastníků na CMS, který se pohybuje mezi 150–200 modeláři a soutěž je pořádána od roku 1950 každým rokem.

Sedíme v hale na Ruzyněském letišti. Za dvacet minut odletí do své vlasti pan Biran Roy, poslanec Všeindického parlamentu, vydavatel časopisu Indian Airman a hlavně – korelující podporovatel leteckých modelářů a celého indického leteckého. On to byl, kdo se rozpostídal čítanou angličtinou o indických modelářích. Počáteční očekával malý systém výcviku, organizace soutěží a výkony našich modelářů.

„Jednou i indičtí modeláři dosahujou výkony, odpovídající věkostí triků sedmadvaceti milionové nové Indie. Od vás se budeme věřit“ – skončil příjemně posezení.

Nabídl, že nás bude pravidelně o práci indických modelářů informovat.

Tak jsem to zapsal – v Praze, v Ruzyni, 26. října 1958 v 13,30 hodin.

Lábute KUČEROVÁ

velmi lehká, ale pevná. V tom je tahé celé tajemství těch „10–15 deka“ které my většinou pracně řezáveme zcela vlastnoručně zcela vlastnoručně. Model je v současné době v dílci s pravidelnou nejdlepší laky jak barevnými odstíny, tak kvalitou. Jejich hlavní přednost je v tom, že jsou netekně včetně methylekoluolu, také nemají zapotřebí lakovaný povrch přestříkat ještě ochranným nástronom.“

Barevně lakovaný celý model je neprůzračně bílý, než model potažený různobarevným papírem (třeba ještě doma barevným) až model lakovaný „šelcové“ z obavy, aby špatný lak neudělal skvrny. Císařova práce je však vidět v každém případě a v tomto ohledu jsem přes materiálový handicap nebyl v Bruselu rozhodně mezi posledními. Zajímají modely Jošky Gáborové byly zpracovány „jako z cukru“.

### COMBAT

Jedl se krátce zmínil o modelářském souboru (Combat), nebož zahraniční modeláři akrobatičtě užívají modelů typu Combat k tréninku postřelu a ziskávání cílu. Patří tedy jaksi „do rodiny“ akrobátů.

Combat se létá daleko rychleji než akrobacie, někdy značně nad 100 km/h. Modely jsou rychle vlastnoručně konstruovány, kterové výzdy samokřidla, která oproti trupovým modelům jsou značně obratnější – jak jsme viděli.

Někdy je až komické, když jednomu z pilotů v kruhu „posvili nervy“, a to klasově v případě, když se podaří kresl na startu usířitou kresu stylu. Při „austrálnou“, neboť je to doslovně. Model je řazen tak, že nejdovlečně rovně do stylu, včetně protitíkacího modelu, rýbří podlaze nedá nadlouhé stylu a ostrom elipsou ji doslova utříše (vertuli). Byly jiné rozběly případu, kdy při rovněž maléravém do stylu se začalovat motor.

Je-li pilot při modelářském souboru v nezávislosti, nemáte se jako u akrobacie získat výšku, ale naopak „namáče“ model co nejmíni a tím ukrámat na červíku svou stylu a rizika čas.

Myslim, že jsem vám v hlavních rysech řekl všechno, čeho jsem si jako akrobatičtí modeláři mohl vyslovit. Přestože jsem neviděl nejlepší – americké modeláře – myslím, že bude-li u nás akrobacie vyučovat jako dosud a bude-li dostatek kvalitních motorů a materiálu, nemusíme se bát o budoucnost. Nejen proto, že nás reprezentant získal zasloužený mistrův titul, ale i proto, že nás modely nejsou nejhorší a nikdo na světě nemá ve sportu na nic patent – všechno se lze naučit.



## ZAJIMAVOSTI

### rádiem řízených modelech

**MEZINARODNÍ SOUTĚŽ** rádiem řízených modelů byla uspořádána ve dnech 19.–22. září v Darmstadtu (NSR). Startovalo 11 motorových modelů vícopovelových, 16 jednopovelových a čtyři větroně. Podle názoru komentátora anglického časopisu Aeromodeller „byla soutěž zácně nudná a je škoda, že se nezúčastnilí sovětskí závodníci“.

V kategorii vícopovelových modelů byla to vlastně jen soutěž tří nejúspěšnějších modelářů – K. Stegmeiera, J. Gobeauxa a H. Bernhardta. Zvítězil Stegmeier s 3247 body před Gobeauxem, který měl jen o dva méně (3245). Třetí, Bernhardt, v prvním startu spustil seřídlo motoru a hned po startu přistál. Ziskal za to jeden 200 bodů. Ve druhém startu ziskal však 1654 bodů a tím si zajistil třetí místo. Nemít smůlu v prvním startu, byl by pravděpodobně zvítězil. Daleko za Bernhardtem byl nejlepší britský reprezentant Olsen, jenž za oba starty ziskal jen 1401 bodů.

V kategorii jednopovelových modelů byl první E. Berglund ze Švédské, v kategorii větronů R. Campolongo ze Švýcarska.

Technické podrobnosti nejsou zatím blíže známé; Stegmeier a Bernhardt měli pneumatické řízení, Gobeaux americké zarizení Orbit, poněkud doma upravené.

Letos se objevilo i na této mezinárodní soutěži mnoho dalších dolnonoklidových. I jinak konzervativní Gobeaux startoval s dolnonoklidovým modelem, který však měl „ali“. Bernhardt měl krásnou dolnonoklidovou maketu, stejně jako loni. Dokonce i v kategorii jednopovelových letál Švéd Dilot s krásnou dolnonoklidovou maketou.

Britský závodník Olsen měl sice hornoplošník, zato však téměř bez vzepětí se zcela symetrickým profilem. Z předních reprezentantů tedy jediný Stegmeier letos letál s ortodoxním modelem.

\*\*\*

**NA MISTROVSTVÍ USA** pro rádiem řízené modely bylo letos 280 soutěžících. Mnoho z nich však startovalo v rychlostním závodě a v závodě kolem pylonu, které u nás zatím neznáme.

Do finále v vícopovelových modelech se kvalifikovalo 21 soutěžících, z nichž 19 mělo modely s řízenými křidélky. Prvý čtyři místa obsadili Bob Dunham, Howard Bonner, Bill Dean a Kaamierski, všechni s dolnonoklidovými modely typu Astro-Hog, s polosymetrickým profilem. (Viz Víděno objektivem v LM 5/58 – poz. red.) Zdá se tedy, že i američtí modeláři se u akrobatických modelů rozhodli jednoznačně pro dolnonoklidový typ.

\*\*\*

**V ANGLICKÝCH MODELÁŘSKÝCH KLUBECH** zjevně probíhala velká diskuse o vhodnosti symetrického profilu pro rádiem řízený model. Způsobil ji jistě Ch. Olsen, který je třeba nejlepším v Anglii a pouze na křídlech zcela symetrických profili. V zářijovém čísle časopisu Aeromodeller se o tom dokonce psí a je tam vyvražecen názor, že symetrický profil

nemůže mít dostatečný vztah. Zároveň se zdůrazňuje, že model se symetrickým profilem má stejně dobré letové vlastnosti až s nosným profilem, je však poněkud rychlejší (což je výhoda) a má stejně (nebo alespoň podobně) vlastnosti i v letu na zádech.

\*\*\*

**V ROČENCE** časopisu Aeromodeller je popsán jeden z nejúspěšnějších lidíků radiových systémů minulé sezóny, dvojité proporcionalní systém dr. Waltera Gooda. Tento systém dovoluje ulívat směrovky i výškovky současně s libovolně velkou výšky. V západě jde o vysílač dvou modulačních kmitočt, jednoho nízkého, asi 100 c/s a druhého asi 500 c/s. Tyto kmitočty se střídají. Výškovka reaguje na výšku tónu, směrovka na poměr výššího a nižšího tónu. Pokud se žádny tón nevyšla, vrátí se kormidla pomocí zvláštního relé do neutrálu.

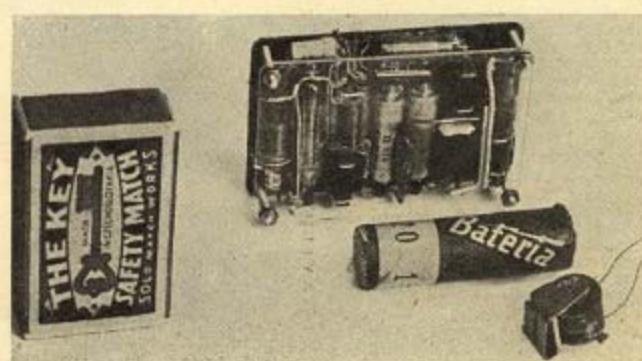
\*\*\*

**V ZAHRANIČNÍM TISKU** se objevily zprávy o nejnovějších vyvíjených typech rádioregulací zařízení v USA. Jazyková zařízení byla brzy nahrazena upraveným zařízením (např. Orbit), kde je možno vysílat dva libovolné povely současně. Počet jazyků byl zvýšen na deset. Je však velký tlak se strany spotřebitele, aby byly vyrobeny zařízení pro plynulou výšky kormidel, a to pro několik současně. Současná zařízení totiž potřebují k rozkmitání jazyků značnou dobou a pochyb kormidla nemají plynulý kormidlový kmitají poměrně nízkým kmitočtem.

Podle nejnovějších zpráv má již firma C. G. Electronic Corporation v letových zkouškách trojíto proporcionalní soupravu pro současný pohyb všech kormidel.

Na druhé straně pro široké masy zájemců jsou stavěny stavebnice jednopovelových rádiem řízených modelů, dokonce i z umělé hmoty.

*Na snímku je nový přijímač ing. Jana Hajíče v porovnání s krabičkou zápalu.*



## KAM VEDOU VÁLEČNÉ CHOUTKY

Americká válečná malinérie, pracující na plně obrátky, začala od letošního jara zpracovávat soustavné dokonce i modeláře. K tomu účelu byly vytvořeny četné, státem podporované společnosti, které mají usměnit a zintenzivnit dosud „dětské“ pokusy tak zvaných raketýrů. Primitivní makety raketových střel typu Explorer, Vanguard, Thor, Bomarc apod., které se vypouštějí ruky a jsou pohnány malými raketovými motory „Jetex“, mají být nahrazeny naše poměry nepochopitelně velkými raketami o délce 0,8–3 m, které jsou odpalovány ze svých ramp elektricky a dosahují výšky až několika tisíc metrů. Menší typy těchto střel o délce 0,6–1 m s doletem 50–150 m jsou pořádány různými druhy výbušných směsí v prahu; největší dokonce směsi tekutého kyslíku a kerosenu!

Zde už končí podle našeho názoru všechn sport a záčinná hra se smrtí. Anebo se čteži muži z mysu Canaveral se svým pokusem dočkat dalších výbuchů, nebudou-li moci ani tuto akci usměnit, kam by tak rádi chtěli?

*Podle amerického tisku zpracoval Láďa SVOBODA, Mlýnek*

\*\*\*

**V POSLEDNÍCH NOVINKÁCH**, popisovaných v americkém časopise Model Airplane News, se objevilo i několik ultralehkých přijímačů pro 2 článek, tj. 3 V. Potřebné napětí pro elektroskop se významně zvýšilo, aby se mohlo využít v transistorovém měniči. Váha těchto přijímačů je velmi nízká, se zdrojem a s výbavovacím kolem 120 g.

\*\*\*

**PŘEBORNÍK REPUBLIKY** Ing. Jan Hajíček z Prahy vyuvinul pro pokusy o rekord speciální jedinokamalový přijímač, napájený pouze z jednoho článku, tj. napětím 1,4 V. Přijímač s napájecím článkem (výdrž 2 hodiny) a s výbavovacím váží 48 g. S malým stříbrozinkovým akumulátorem o váze 30 g může pracovat nepřetržitě 30 hodin.

-HH-

## VOJENSKÝ PATRONÁT POMÁHÁ



## NOVÉ MINIATURNÍ

### AKUMULÁTOŘY

(sch) Ve Velké Británii byly dány do prodeje „knoflíkové“ nikl-kadmiové akumulátory DEAC, vhodné pro rádiem řízené modely. Mají napětí 1,2 V a jsou vyráběny v kapacitách od 50 mAh do 23 Ah. Pro modelářské použití jsou nejvhodnější typy 100 DK (tj. 100 mAh) až 450 DK (450 mAh).

Charakteristiky dvou typů:

<b>Typ akumulátoru</b>	225 DK	450 DK
Kapacita mAh	225	450
Vybíjecí proud mA		
po dobu 10 h.	22	45
Nabíjecí proud mA		
po dobu 14 h.	22	45
Váha g	12,5	33
Průměr × výška mm	25 × 8,6	43 × 7,5
Cena Kčs (oficiální kurs)	4	6
<b>Typ nabíječe</b>	SCR 1	SCR 2
Cena Kčs	10	25

Při zkouškách na větrní zatížení byly akumulátory 450 DK zatěžovány proudem 130 mA (doba úplného vybití byla 3,5 h.) a proudem 200 mA (doba úplného vybití 2,5 h.). V obou případech bylo nabíjení a vybijení vícekrát opakovaná a akumulátory pracovaly zcela spolehlivě.

Články jsou řezány ve tvaru kulatých „knoflíků“, přičemž jedna strana je kladná, druhá záporná. Baterie o výšce napěti se vytvoří jednoduše naskládáním článků na sebe.

Nové anglické akumulátory nejsou u nás v prodeji – ceny jsou jen informativní.

### SHÁNÍTE STARŠÍ ČÍSLA?

Na oznamení pod tímto titulkem v LM 10/58 se přihlásilo několik zájemců, že jsou zdále všem nemohli využít.

Vlém žadatele, jimž jsme neodpovídali, sdělujeme tímto způsobem, že už žádná starší čísla nemáme.

**Současně upozorňujeme, že náklad LM v r. 1959 bude omezen.** Doporučujeme proto všem čtenářům, aby si časopis předplatili, jinak nelze zaručit, že se na každého dostane. **STARŠÍ ČÍSLA NI-KDO NESKLADUJE!**

Redakce

Modelářský kroužek při ZO Svatováclavském ve Slavoníně u Olomouce absolvoval letos úspěšně několik soutěží. V kroužku pod patronátem VÚ 5728 pracuje již druhým rokem 12 pionýrů výkonnostního stupně „A“, 6 modelářů – pionýrů stupně „B“ a jeden „očekává“.

Nejlepším modelářem je svazák Rudolf Ticháček, který nedávno absolvoval ve Vrchlabí instruktorský kurz; zajímá se intensivně o upoutané makety a v jejich stavbě dosahuje stálé pěkných výsledků. Tak v krajské soutěži této kategorie se soudruh Ticháček umístil na druhém a v soutěži v Brně na třetím místě.

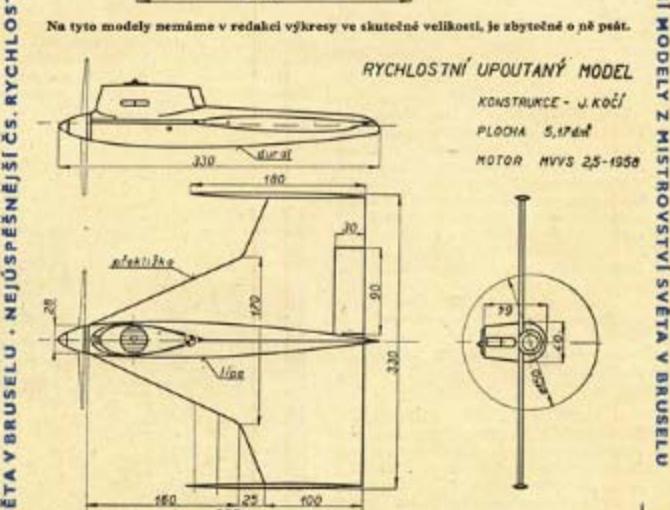
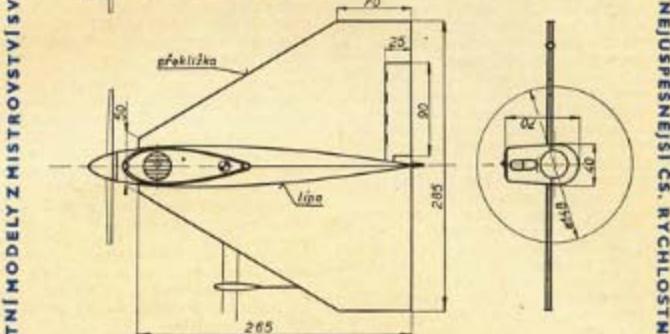
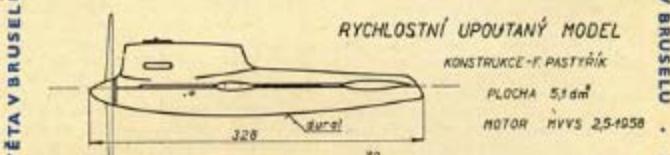
Členové kroužku pracují pod vedením zkušeného instruktora Miroslava Navrátila.

Jak? – To ukazují pracovní výsledky: Pionýři Bohumil Svoboda, Josef Smrká a Jiří Švestka splnili do 1. května příštího roku výkonnostní stupeň „B“; do kroužku se přihlásily (už pracují) sestry Odehnávky a jejich příklad přivábí další pionýrky. Ministerstvo školství a kultury spolu s Ustředním výborem ČSM udělilo kroužku čestný diplom Celostátní výstavy mladých techniků za model na gumu R. Ticháčka a školní tyčkový kluzák VOSA P. Navrátila.

Patronátní vojenský útvář a olomoucký krajský pionýrský dům věstranné práci slavonínských modelářů podporují. Dosuděné výsledky jsou i jejich zásluhou.

—sm—

## NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ ČS. RYCHLOSTNÍ MODELY Z Mistrovství světa



## NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ ČS. RYCHLOSTNÍ MODELY Z Mistrovství světa





## U BULHARSKÝCH PŘÁTEL

Byl jsem vybrán ÚV Sezaru a jako modelářský instruktor k tomu, abych pomohl našim bulharským soudružím rozšířit a zlepšit letectvomodelářský výcvik. Přijal jsem tento úkol rád, i když s určitými obavami, které se později ukázaly bezpečně.

Silné dejiny z mého pobytu, návrat do „normálních kolejí“ a práce zapříčinily, že jsem se k napádu článku odhodlal teprve po dlouhém časovém odstupu.

Z Prahy jsem odletěl 9. června. Jaká bude cesta, přejít, jak se domluvíme, co bude mým hlavním úkolem, obstojejm-li před vybranými modeláři z celého Bulharska – takové a podobné otázky se mi honily hlavou celou cestu.

V Sofii mě očekávala s. Tabova. Přivítání bylo velmi srdceňné a mě obavy z dorozumívání byly po chvíli pryč. Jen jsem litoval, že neumím pořádně azbulku, což jsem pilně v hotelu dohnáš. Krátce nato se mne ujal ústřední modelářský náčelník ppk. Bogdan Bonev, jenž mi byl průvodcem, rádcem, tlumočníkem a přítel v jedné osobě. V jeho společnosti jsem si prohlédl Sofii – krásné a velmi čisté město. Za dva dny jsem odjel do svého hlavního působiště, Musačevo.

Musačevo, vzdálené asi 18 km od Sofie, odpovídá co do účelu našemu Vrchlabí. V nové škole jsou pořádány veškeré ústřední kurzy a soustředění, včetně instruktorského modelářského kurzu. Je zde centrální aeroklub bulharské branné organizace DOSO.

Byl jsem zahrnut otázkami a zajímam 30 modelářů, kteří se nespokojili jen létat, probíranou v kursu. Každá volná chvíle byla vyplňena rušným hovorem a prohlížením věci mnoha přivezených. Létali jsme převážně večer, kdy se utkal vítr. V Musačevo mají bezvadnou betonovou dráhu pro U-modely. Nejoblibější kategorie jsou skrobocké modely.

Mohu říci, že bulharští modeláři jsou neúnavní; často jsem je nutil k odpočinku. V mnohem je musím dát našim modelářům za vzor: dovedou si využít nástrojů, materiálu a možnosti naučit se něčemu novému. Dřevo dovedou zpracovat velmi zručně. Pracují hlavně s materiálem domácím. Guma je madarská i italská, mo-

Cas v milém prostředí ubíhal rychle a při zakončení kurzu s přesními zkouškami a propagacním vystoupením na hřiště v Sofii mi vůbec nepřipadlo, že jsem daleko od vlasti. Tak jsem přivýkl učebce, dílny, růžovým záhonům pod oknem mého pokoje i otevřeným bulharským přátelům a bulharskému jazyku.

Kurs skončil. Srdceňné rozloučení, tradiční výměna odznaků, adres, fotografií, poslední zamávání a opouštění Musačevo, abych zde zanechal kus svého modelářského života. Pak už jde všechno ráz na ráz. Návrat do Sofie, návštěva modelářského odboru ve Varně, moje – pláž, slunce a cesta zpět do hlavního města. Ještě několikrát jsem potkal své přátele z letiště, dokonce i kursisty. Na cestě mne doprovázela můj přítel Bogdan. Mívali jsme tuhle tolk řeči, ale toho posledního ránu nám to oběma nějak nešlo...

Letadlo do Prahy startuje směrem na Musačevo a v zatačce vidím jasné letiště, modelářskou dráhu i školu, kde jsem byl. Meziříčí v Budapešti. A Praha.

V Praze je zrovna takové horko jako v Sofii, jen český hovor mi důrazně připomíná, že jsem doma.

Tepřve cestou do Prostějova si začínám plně uvědomovat: Jak bylo krásné, kdyby nejen modeláři, ale všechni lidé na celém světě byli všechny doma a mezi svým! Pak by byl život pro všechny takový, jaký byl pro mne měsíc mezi bulharskými modeláři!

Bruno GRULICH, Prostějov

### „HC - dvojky“ K VÁNOČUM



V desátém čísle Letectvomodelář psala redakce o létajícím modelu Sikorského vrtulníku, jehož obrázek byl na titulní straně. Poznámkou končila otázkou, zda bychom padobně létající makety, například naří HC-2 nebo vrtulník Mi-4, nemohli vyrábět i u nás.

V době, kdy čtenář dostal do rukou desáté číslo časopisu, byl už dávno vyzábrděn a „zulátkem“ prototyp modelu HC-2 a dokonce se nový „stroj“ dostal i do sériové výroby.

(Tisku to podstatně krátké dobu, než zavedení skutečné HC-2 do výroby!)

Výrobce modelu vrtulníku HC-2 je n. p. IGLA, závod Trhové Sviny. K výrobě bylo použito množství plastických knotů a tak je vrtulník prakticky nerazitelný. Pro odstartování slouží „startér“, s jehož pomocí se roztáčí rotor na poslední otádky a vrtulník prudce vzletí. Startovací páka je automaticky svíre.

Na obr. Mil. Kocara je maketa vrtulníku HC-2 v okamžiku, kdy se zvedá ze startéra („pilotem“ je ředitel závodu, Šimák).

V. TOMAN



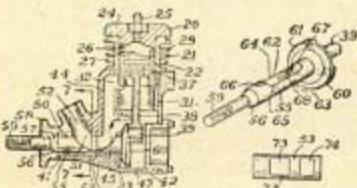
## RADI ZAZNAMENÁVÁME

(5ch) Litopadové číslo časopisu Aeromodeller přineslo plánky „Raketa-3“ mistra sportu Hajka. V průvodcích textu se psalo, že Vladislav Hajek je „všechny dokončený“ a že se ho konstruktér vzdal od dalšího dvojitého závodu, který vyplýval z účasti na mistrovství světa v Rakousku. Početnou sítí v Cracovském je fiktivní, výrobený typem zdejší značky „modely Rakety“.

Těch několik užitých modelů v skladě u mne, jenž je nál sloužení mistru sportu těm v mezinárodním roce.

## VÝZNACNÝ PATENT

(5ch) Vynález poskytuje jednotku a mala modelní ovládání frézové konstrukce vrstevnic klasického hřídele, množstevní funkci rotativního loskopu. Používá běžného zadání kanálu, ovšem v klasickém hřidle je vlast využití jako obložkovitý drážka (t. k. kanál, vedoucí od zadního kanálu dovnitř klasické skříně). Ložisko klasického hřídele je známé prodlouženou dovnitř klasické skříně a na vrchol čási má otvor, odpovídající kanálu v hřidle. Skrytý kanál hřidle a ložisko se dvěma otvory. – Činíme z patentového spisu:



„Hlavním účelem tohoto vynálezu je zvýšit délkou malých dynamických motorů zmenšením výkonu spojky klasické skříně (t. zdeplňování kanálu dovnitř klasického hřidle), zvýšit protokarby protéže vedení směru do výše a dosítit pětinné, krátkého přesunu směru od výstupy paliva přes zadní kanál až do valce.“

Potent U. S. A. 28332556 - Ernest G. Maynard, datum přihlášky 31. ledna 1957.

(Zpracováno podle Aeromodeller 11/58)

## NOVA ZAICOVA ROČENKA

(5ch) Litopadové číslo časopisu Aeromodeller „Model Aeromodelu“ Yury Iljukin zpracoval amerického politika Franse Zerka v ročníku konkurujícímu po výsledkách 20 let a patří k nejpopulárnějším ve světě. Nové výsledky 1957-58 ohlašuje na 226 stránkách 160 výkresů modelů a 57 fotografií z nejrůznějších leteckých modelářských výrobců i výrobců současných modelů, jenž autor nekolektoval.

Oznamuje z úvodu příslušné věty, nad kterou by se mohly vysouvat různé myšlenky, když je zadána a příspěvek: „Souda bude, kteří pouze chtějí brát a posilovat silnějších nejméně v nichž se připraví vlastní.“

## A-2 RÍZENÍ RADÍEM

(1b) V NSR byl proveden zájemný pokus s přestavbou výškovního větrona A-2 na rádiem radím. Model pak v testování spusťen výškovou výškou 790 a (přiřízené výšce zdrojů 250 g) a nacházel si dobré letové vlastnosti. Po další pokusech bylo zjisteno, že pomocným motorem 0,5 cm<sup>3</sup>, který umožňuje, že se větronu po startu vzlene do výšky vedenou letu.

## NEJMENŠÍ RÁDIEM RÍZENÝ MODEL

(1b) Berlínský modelista Puschke, který nejlepší z celostátního přeboru, poslal model s motorem Wöhrl-Pischel 0,6 cm<sup>3</sup> s vinnovým leteckým motorem prototypem. Model a rozpětí 670 mm vzdal výšku 1000 m.

Po letovém závodu získal se Puschke reprezentativní ocenění nejmenší rádiem rízený model na světě. Předpokládá: Raspět 600 mm, váha 100 g, motor 0,16 cm<sup>3</sup>, jednoválcovým přívodem.

## RYCHLOST PROTINOŽCE

(1b) V mezinárodním celostátním mistrovství aviatiků v cyklistickém kategorii U-modelů s motorem do 2,5 cm<sup>3</sup> Tony Farnam kurz dosáhl rychlosti 196 km/h. Model, postavený podle modelu Angličana Gobba, byl upaten i japonským mecenášem OS MAX.

## VÝKONY V RAKOUSKU

(1b) Uvedené nejlepší výkony z letadlové Mistrovství Rakouska, upředloužené ve Videinském Novém Městě pro letecké kluzající modely. Počítá: celková, kód.

Modely na gumi: 1. Schäfer 788; 2. O. Giese 778; 3. Darßiger 762 cm. - Celkově 22 soutěží.

Motorevní modely: 1. Horák 759; 2. Föhrer 707; 3. Horák 657 cm. - Celkově 10 soutěží.

Větrona A-2: 1. Doutník 888; 2. Horák 821; 3. Gér 820 st.

## NA POČEST KOMSOMOLU

(c) Na počest 40. výročí vzniku Komsomolu uspořádali v Taškentu soutěž předních sovětských leteckých modelářů. Zúčastnilo se ji přes 60 modelářů z Moskvy, Ukrajiny, Ázerbájdžánu, Kirgizie a Uzbekistánu.

V soutěži družstev zvítězili moskevští modeláři; ziskali celkem 3.255 bodů. Druhé místo obsadilo družstvo Taškentu (2827,5 b.), třetí družstvo Ukrajiny (2809 b.).

V soutěži jednotlivců zvítězili: v kategorii tyčkových kluzáků Ázerbájdžánecký N. Korolov, v kategorii motorových modelů Ukrajinec S. Krugljak, v kategorii větroňů Moskvan V. Barbáš, v kategorii rychlostních upoutaných modelů Moskvan M. Vasilčenko a v kategorii rádiem řízených modelů Ázerbájdžánecký B. Antonov.

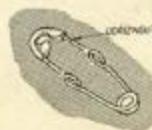
Po soutěži zasedala uzbekistanská republikánská modelářská sekce, která zhodnotila soutěž a doporučila pořádat další podobné hodnotné modelářské podniky. Dále byla uspořádána technická konference, na níž si konstruktéři vyměnili zkušenosť.

## JAK UDĚLÁM?

(-ber) Pokud použijeme natahovací páčky autoknipsu přímo k ovládání motoru a směrovky, často nevystačíme s dobou



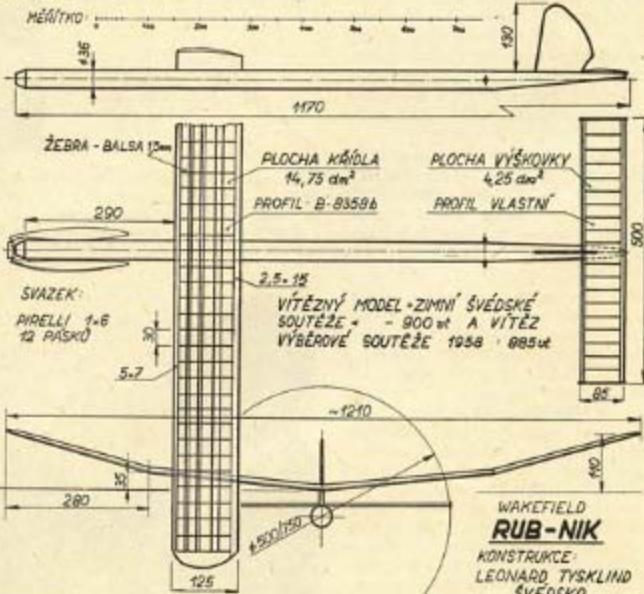
chodu časovače na 14-15 vteřin. Úprava páčky, kterou znázorňuje obrázek, podstatně prodlužuje užitečnou dobu chodu časovače.



(-ber) Dobrou tlačnou pružinu pro různé použití v modelářství (ocení hlavně „gumíčkáři“-začátečníci) získáme jednoduchou úpravou zavíracího spindlu.

## Rub-nik

**WAKEFIELD „RUB-NIK“** je nejúspěšnějším leteckým modelem tohoto typu v letošní sezóně, jak nám napadal náš švédský dopisovatel K. A. Pettersson. Inspirován jeho názvem lze hledat v předstírání mezi švédskými a sovětskými modeláři. Sestavováno totiž v posledních letech světoví reprezentanti všobě na zimních soutěžích severních států a mají k nim zřejmě sympatie.



Na tento model nemáme v redukcii výkres ve skutečné velikosti, je zbytečné o něj psát.

## Větroň A-2 „OLYMPIE“

bilním letem s minimálním klesáním, takže dobré využívá i nepatrného thermického proudu.

Těžistě modelu je asi v 55% hloubky křídla.

**Trup** sestává ze dvou borových lišť  $5 \times 5$ , polepených obou stran balsou  $5 \times 5$  mm. Startovací háček je střední, s „vykopávací“ směrovkou.

**Křídlo**, dělené a násuvací na durálový „zajízyk“, je velmi odolné proti ohýbavosti kroucení. Materiál je smíšený: nábejná lišta  $5 \times 2$ , dvě lišty  $2 \times 5$  hlavního nosníku, pomocný nosník  $2 \times 2$  a proti ohýbavosti ze-

Na tento model nemáme v redakci výkres ve skutečné velikosti, je zbytečné o něj psát.

silující nosník  $5 \times 10$  ve střední části křídla jsou z borovice s smrkem. Zebra jsou z překlížky 1 mm. Odstková lišta  $3 \times 25$ , diagonální  $1.5 \times 5$  a kapkovité okraje z překlínky 7 mm jsou balsové.

**Výškovka**. Nábejná lišta  $5 \times 2$ , hlavní nosník  $2 \times 5$  – borovice, smrk. Odstková lišta  $2 \times 20$ , žebra 2 mm – balsa.

**Potah** prototypu je z tenkého Modelispanu, který plně vyhovuje. Před potahováním dílem pravěmu „uchu“ mimo negativní zborcení a levému pozitivní. Celý model několikrát dobré nalakujeme vypínačem celonosným lakem.

**Zalétávání**. Model je zletán na pravé kruhy. Za stavu „lehky na hlavu“ létá s maximálním vychýlením směrovky (asi  $35^{\circ}$ ) široké pravé kruhy. Při vletnutí do thermického „komínu“, kdy se rychlosť modelu zvětší, vznikne větší vzlét na le-

## Naše soudnička ZÁPIS

Trestný čin: Zloděj modelů lodí.

Místo: Vltava – Česká louka.

Datum: Dne 26. října 1958, 8–16 hod.

Svědci: Destryk Praha, kteří se nechali vystihnout na místo činu sejmí dění a herkou neštastných modelářů.

Pachatel: Neznámý... – Soudci a modeláři uvedejí, že nad KV Švazarmu Praha-město nebo snad zahrává polici... –

Jménem všech modelářů, kteří se zabývají mezenční prací na stavbě modelů lodí a všech diváků, kteří byli trestného čínu svědky, zahajujeme pojednání.

1. Nezajistili propagaci ani na plakátech, ani v tisku odborném, deumíně nebo nad místním rozhlase.
2. Nesoustředili všechny modeláře, kteří se zúčastnili pravidelné rázech soutěží, takže počet účastníků byl minimální.
3. Vzal nepostupně pyly na upoutané modely.
4. Nechal lištu za syrovátničko podzemního počátku startující do studené vody až po páš, neboť zapomněl zajistit vhodné startovisko.
5. Nezajistil dostatek pramic k dovozu modelů. Jedna praminka nestačila.
6. Nezajistil regulérní časovětí a dopustil se v rozhodování celé fády omylem (poněkud plachetnicí, opakován startu apod.).
7. Poněkud nevhodně zvolil termín soutěže. Konec října není doba na vodní sporty.
8. Okamžitě nevykázal neuhodněné soudustry z Ústředního klubu vodních sportů Švazarmu, kteří se svým motorovým člunem prohnovali v blízkosti závodních modelů plachetnic. Vlny, které způsobili, knaly modely ke břehu, kde se zachytily a memohy pokračovaly v závodu.

Ze zápisu jsem využil zároveňnost trestného čínu, jaký už dříve v dřívějších modelářství nepamatujeme.

## „BRNĚNSKÁ GUMA“

Ctertým ročníkem soutěže „Brněnská gumu“ se přes pozdní termín – 19. října – zúčastnilo 23 modelářů. Součet v letání na novém letišti KA Brno v Černovicích, což dalo výsledek pohledu lepšího uspořádání než při minulém ročníku, který byl spojen s mizernou rovinou republiky. Počas všech modelářství nepřálo: bylo zataženo, chladno, občas slabé pláštění a vtržení – 3 m/s.

Přesto však splnila soutěž svůj účel a výsledky jsou „plně“. Hned po premiéře startech bylo vidět, že o první místo bude tuhý boj. Součetní létali takto a vykládali změny počasí.

**ZVÍTĚZIL** Král z KA Brno z 846 vt. před Kraminou, KA Praha-venkem – 773 vt. a Keutynou, KA Brno – 691 vt. Čtvrtý byl Forjánk, KA Brno – 685 vt., pátý Sitár, KA Bratislava – 683 vt.

**DRUŽSTVA:** 1. Brno 2.222; 2. Bratislava 1.945; 3. Gottwaldov 1.754; 4. Praha-venkem 1.127; 5. Kolice 1.039 bodů.

Věříme, že příští ročník, který bude uspořádán dříve, se zúčastní více soutěžních a tím se zvýší i celková úroveň soutěže.

Lubek KOČI, Brno

vém křidle a model provede užší pravou zátažku, čímž se ihned vrátí do vzestupného proudu (viz článek „Žádoucí a nežádoucí krosilový let“ v LM 6/1957).

Rudolf MIL, OMK Jablonec n. N.

Vzhledem k žádosti lodních modelářů odmítajeme pořadatele podmínkovat na dobu jednoho roku:

**Uspořádat příští rok takovou soutěž modelů lodí, jaká má být. To znamená ve vhodném termínu, dobré organizovanou a propagovanou.**

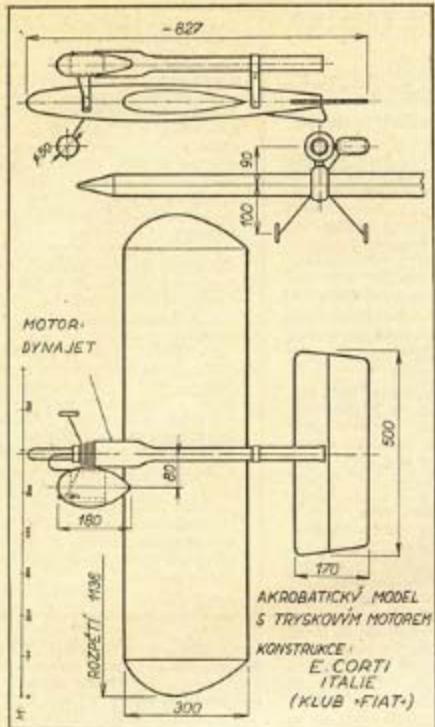
## ZÁVĚR

Dobré výsledky, kterých modeláři přes špatné podmínky na letoňní soutěži dosáhli, zavazují odpovědný pracovníky Švazarmu. Např. soutěž Jiří Bašler z Prahy dosáhl ve svém člunu časti, i níž by byl zvítězil na letovém mezinárodní soutěži modelů lodí v Polsku. Rovněž modely hřízníků a obchodních lodí, postavené nadními modeláři, dosáhly zahraniční úrovně. Ve stavbě plachetnic nám vyrůstají dobrí závodníci v pionýrských domech.

Věříme proto, že příští rok usmíříme nojené plné závody u měsíci v Československu, ale se budeme vzdálit i předchozí mezinárodnímu startu malých lodních modelářů.

Topiš ČSD L. Hrbatík z Prahy předvedl pozoruhodný křížník





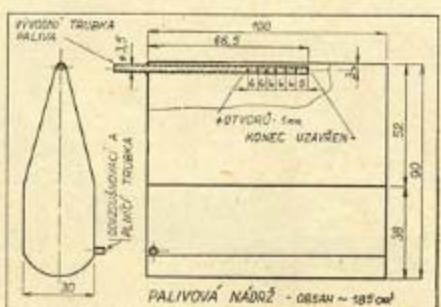
## NECHCETE TO ZKUSIT?

(s) Snímek akrobatického modelu s tryskovým motorem Itala Cortiho v LM 4/1958 vzbudil mnoho pozornosti. Získali jíme výkres jednoho z jeho osvědčených modelů a výkres nádrže.

Pan Corti není v tomto oboru začátečníkem. Již v roce 1956 předváděl u příležitosti světového mistrovství upoutaných modelů ve Florencii úplnou akrobaci s podobným tryskovým modelem. Je to zajímavá s velmi efektivní podávanou, vhodnou zejména jako poslední číslo propagálního modelářského létání. Takový sportovní podnik zpravidla končí již za šera, kdy dojde divákům zvýšit svítidlo rozsvíhanou tryskou. Tak jíme to také viděli v Itálii.

Cortiho modely nejsou pfilší rychlé – jen asi 90–100 km/h – což poněkud snižuje nebezpečí pro diváky. Přesto však dbejte krajní opatrnosti, jestliže budete s podobným akrobatickým modelem létat!

Na tento model nemáme v redakci výkres ve skutečné velikosti, je proto zbytečné nám o něj psát.



## V. MISTROVSTVÍ EVROPY MOTOROVÝCH MODELŮ BEZ ČESkoslovenska



*V hlavním městě Rumunské lidové republiky Bukurešti bylo uspořádáno ve dnech 24.–28. září V. evropské kriterium volných motorových modelů.\* Pravidly zahrálo 15 států, některá družstva se však nemohla dostavit. Létaři uplynulého druhstva (4 závodníci + vedoucí) SSSR, Polska, Rumunska a Jugoslávie. Německá demokratická republika vystavila pouze dva účastníky. Ačkoliv tedy soutěž jen nevelký počet modelářů, byla soutěž velmi bohatou a ukázala dobré připravenost reprezentantů.*

*Kriterium se konalo na nejoltinějším letišti Ústředního aeroklubu RLR v Clinceni, 18 km od hlavního města. Počasí bylo v den soutěže nepříznivé: větr 6 až 7 m/s, zataženo a značná turbulence. To ovšem nesnášlivé výhledy, nedotknutí někam, ač dobré připravení, nemohli dosáhnout maxima. Vedle sovětského reprezentanta Abramova byl nejdříve počátku postižen ve druhém kole zejména loňský mistr Evropy Moldoveanu (Rumunsko), jehož model se střítil při poryvě větra. Moldoveanu měl velké naděje, neboť v tréninku naletal 900 a 860 vteřin.*

*Sovětský roza nominoval do Bukurešti mužstvo, složené z nových mladých modelářů, které nezklamalo. Mužstvo Rumunské lidové republiky si vedlo celkem dobře, přestože mělo nejistější motory ze všech účastníků. Druhé družstvo Rumunska, které nebylo oficiálně hodnoceno, vystřídal Purice, Gaba, Mateiu a Georgecuse. Nejlepší výsledek 791 vteřin měl Purice.*

*Nový mistr Evropy na rok 1958, E. Verbičkij z SSSR, získal národní titul jugoslávského aeroklubu a počátkem Traianu 1958, včetně výkresu Ústředního aeroklubu RLR. Mužstvo SSSR jako všechna družstva bylo předán putovní pohár Ústředního aeroklubu SSSR V. P. Chalceva a také pohár Aurel Vlăicu, včetně výkresu Ústředního aeroklubu RLR.*

Pro LM napsal Stefan BENEDEK, Chuj

## Výsledky

### POŘADÍ JEDNOTLIVÝCH

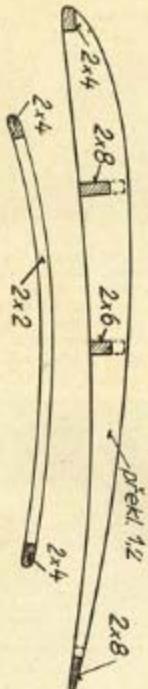
		SSSR	180	180	180	180	180	180	909
1.	Verbičkij Evgenij	Rumunsko	180	180	178	154	180	872	
2.	Hants Otto	Jugosláv	180	180	149	180	153	842	
3.	Iblici Štefan	SSSR	180	180	148	127	180	815	
4.	Filimonov Boris	Jugosláv	159	180	180	110	180	809	
5.	Scapanović Aleksandr	Rumunsko	118	180	129	180	180	787	
6.	Georgecuse Ionel	SSSR	180	180	160	147	118	785	
7.	Stevcevskij Junij	Polsko	180	154	138	180	101	753	
8.	Schier Wladimír	Rumunsko	154	180	113	170	152	729	
9.	Siegl Peter	SSSR	180	0	180	180	180	720	
10.	Abramov Vladimir	Rumunsko	180	23	180	180	150	713	
11.	Moldoveanu Anania	Jugosláv	134	105	180	180	108	705	
12.	Vujic Matija	Polsko	159	180	128	116	122	705	
13.	Brehmánský WL	Jugosláv	96	135	173	80	180	664	
14.	Bielikas Mico	Polsko	131	180	180	0	91	582	
15.	Ginalski Kastimir	Polsko	80	128	125	0	101	434	

### POŘADÍ DRUŽSTEV

1. SSSR 2500; 2. RUMUNSKO 2388; 3. JUGOSLÁVIE 2356; 4. POLSKO 2040 bodů.

\* ) Poznámka: Zprávu o loňském IV. mistrovství Evropy, které se konalo v Moskvě za účasti ČSR, najdete v LM 10/1957.

MODEL VĚTRONĚ FA1-581



"A-jedničku" FAI-581 jsem se musel postavit jako vzhledový model co nejlepších výkonů výškovadl z tuzemského materiálu a jednoduché stavby, vyžadující co nejméně pracovních hodin.

*Model je stabilní, pomalu a citlivě na termiku.*

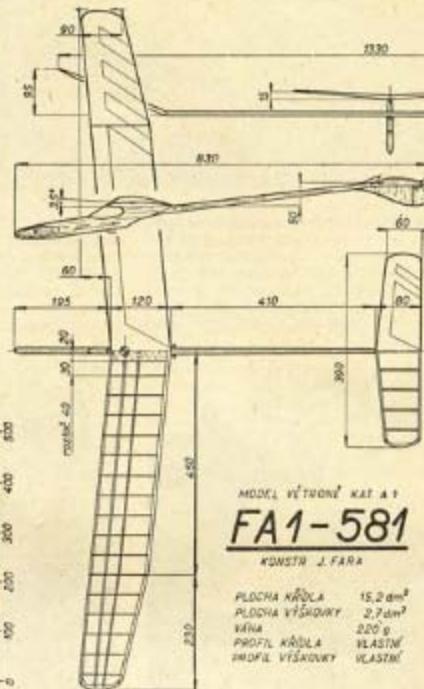
TRUP. Hlavice z prkénka 10 mm nad sedátkou z pětihlavi 1 mm pro uložení křídla. Kabinku je z celuloisu 0,3 mm (umytyj sonogr. fálm) nalepená na výškovku. Cást trupu až po výškovku je z plad týčky 10, dozadu se zuťujejí, část pod výškovkou z lití 3 x 8, neží neli je vlopena smržovka z pětihlavi 1 mm. Smržová klápka je ovál dáná gumou a nití k posuvnému očku z celuloisu namontována na startovacím hřebenu. Hranu trupu jsou zaobleny.

**KRÍDLO** není dělené. Náležející lístka  $2 \times 4$ , odtokovák  $2 \times 8$ . Normy  $3 \times 8$  a  $2 \times 6$  mají nahoru zářez pro zebru a překlášky 1,2 mm. Sídel křídla je obou stran použitý dýkou nebo čtverkou. Potah se užíváním ilustraceho papíru je v důvodu větší rukou proti kroucení lepen na haldě žádou. K tropu je křídlo opětovně tříprázdňovém lemu.

**VÝSKOVKA** je z list  $2 \times 4$  až řebra,  
ohnutých z list  $2 \times 2$ . Ke střednímu  
řebru z listy  $2 \times 5$  je přidružen háček,  
kolem kterého se vloží jazyček dathermalistátoru.  
Potah z tenkého papíru je lepen na  
vnější řebera a jen několik lebek svrchní.

*Tarek FARA, Dabiq*

Na tento model nemáme v redakci výkres ve skutečné velikosti, je zbytečné o něj psát.



## REKORDNÍ POKOJOVÝ MODEL

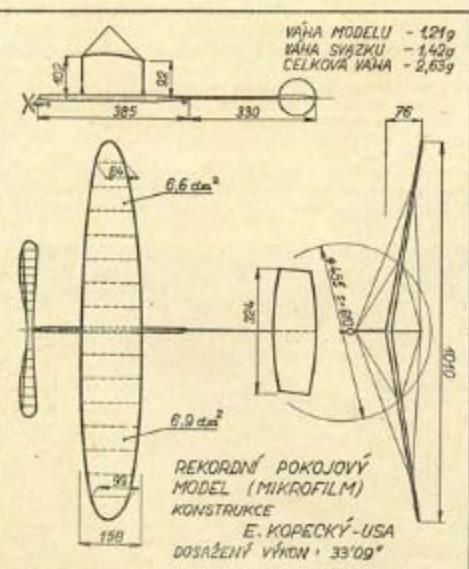
Čechoamerický Ernest Kopecký vytvořil letos nový národní rekord 33 minut 9,4 vteřin s pokrovovým modelem skupiny „D“. Ide o model s plochou křídla nad 200 čtver. inchů, tj. 12,9 dm<sup>2</sup>.

Při prvním pokusu natočil Kopecký 1000 otáček, při druhém zvýšil na 1800 otáček, se kterými model létal 26 min. 30 vt. Při třetím startu pak model na 2400 otáček po 5 min. 30 vt. dosáhl svého hranicí ve výšce 58 m a za 23 minut 9,4 vteřin nečítal.

Na Kopeckého modelu je nejzajímavější křídlo, jehož váha – 0,31 g – je vzhledem k velikosti všakutku nepatrná. Bylo použito balisy a spec. váze 0,05 g/cm<sup>3</sup> a zvlášť lehkého mikrofilmu. Mimo to každá pálka křídla má jinou houbku, takže při stejném rozpětí se liší mnohou. Profil křídla má 6 % prohnutí ve 40 % houbky.

Trup kapkovitého průfezu je ohnuty z balsového prkénka tloušťky 0,4 mm a 30 mm širokého. — Jinak je model běžného provedení.

Zpracovála Libuse BAUEROVÁ



## SDĚLENÍ REDAKCE

V poslední době nás žádá stále větší počet čtenářů, aby-chom jim poskytli informace a zařídili nejrůznější věci.

Rádi to uděláme, pokud to časově stačíme a můžeme vůbec zafidit. Bohužel však tato obsáhlá korespondence, která přímo nesouvisí s vydáváním časopisu, nadměrně rozevírá režii redakce.

Žádáme proto čtenáře, kteří se na nás budou obracet se soukromými žádostmi, aby laskavě přiložili známku na odpověď. Odpovíme jen na ty soukromé dopisy, u nichž bude přiložena známka.

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

# VZRUŠENÍ, NEVÍDANÁ SENZACE – JEN PRO SILNÉ NERVY



(Šk) Pádci mechanici s flájkou v ruce, o sebe klopytající piloti, startér s pistolí, komisaři a časoměřci s očima na stopkách počítající počet kol, komický pošlukující směcká fotografů, kteří se marně snaží zachytit ten ruch, a jásající diváci. Pochopitelně nejvíce jásají, když z „tím“ pilot

„to“ a za chvíli už slyšíte znovu zvuk motoru momotorní... dvacet jedna, devadesát dva, devadesát tři...

O toho všechno přicházíte, když nechodíte na závody teamových modelů. Je to také konečně závod, kde se závodníci skutečně předhánějí, když rozhoduje nejen

startovalo již osm teamů. Stoupá i úroveň létání a obsluhy modelu.

Checeme-li však dosáhnout mezinárodní úrovně, musíme v příští sezóně pořádat více soutěží. Stačí soutěžit mezi organizacemi, kluby, v okresním či krajském městku, aby soutěžící získali to hlavní – klid.



„Až při jídle ní ten kluk nedí pokoj,“ řekla by maminka závodníka Závady. Očem když znala závodní „křeče“, divila by se spíše, kde uval syn čas k jídlu.

Svíhne o zem a ten, co mu „to“ obvykle patří – mechanik – na nebohého pilota hrozí a slibuje strašlivé tresty, jen co přijde z kruhu ven. Jelikož však oba tvorí team, tak si nad „tím“ společně sednou, opraví



„Koukej, ať z tím nepratí a přistávaj pěsem!...“ dívá mechanik Drážek poslední rády svému pilotu Trnkovi.

kvalitu motoru, ale také kvalitu mechanika a pilota.

O stoupající oblibě této nové kategorie u našich modelářů svědčí mimo jiné skutečnost, že na letošní Velké ceně Prahy



„Kdepak, mechanik jsem já, bratr jsem tankuje a nahazuje, jeho pilot Jiří Gártler s tím letá a já jím to očekávám a hledám!...“

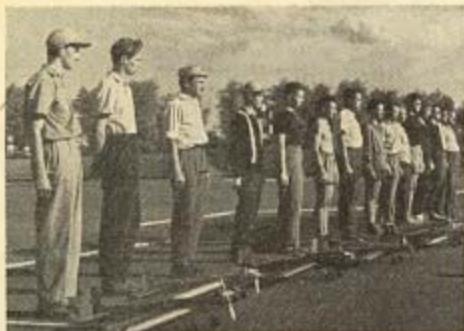
– vysvětlilo nám testra Quido Kleunma.

Zatím ještě máme závodníky, kterým česoměřci naměří čas v tréninku pod 5 minut, v rozletávání přes 6 minut a ve finále skoro 7 minut. – To se musí zlepšit a věříme, že už napřesok!

Mistr sportu Špulák, t. z. na vojenském cvičení, ošelel dovolenku k návštěvě rodiny a vypravil se na Velkou cenu Prahy. Sice mu to tenohráz nevyšlo, ale každá nová zkoušenosť je dobrá.

Mladý Kamil Brauner létá dobře. Při tréninku na Velké ceně Prahy se havaroval, ale „sehlí to“ s tatou a stalo to za to – zvítězili. Na obrázku startuje Brauner-otec po mezipřistání do posledních kol.





## PO TŘETÍ BUDAPEŠŤ – BRNO

Opět dráma minulým ročníkům tohoto mezinárodního utkání, které se letos pouze v úpravených modelech, byl letošní rozšířen o vojenské kategorie.

Krajský aeroklub Brno reprezentovali: Hrubý – v této kategorii A-2; Chládň – modely s gumovým pohonem; Formánek – vojenské motorové modely. V „upravených“ kategoriích letál: Pastyřk (2,5 cm), Studený (5 cm) a akrobatické modely Göta.

Vzhledem k častému odstupu příslušného průznamku opouští a výsledky.

Dne 13. srpna dopoledne jmen násobovali na letišti v Budapešti. Přitom měl náš Formánek smíšení z nejmenších předních modelů a největších a nejdéle v silném terenci ulétel. Tedy dne odvysílal se letala množství akrobatických modelů na stranice Českého Aeroklubu. Letní utkání Budapešť–Brno bylo totiž spojeno s V. roč. Béke Kupa, v němž startovali přední modeláři modeláři,

zejména v kategorii A-2. Rovněž i my z MAFV-A byli odvysílani na 13. srpna. V kategorii gumového pohonu byl první Ing. Benešek z DOZSA-A a 882 b. před Krausem z MAV-A s 850 b. Následující se umístil jako čtvrtý s 860 b. za Egrym z DOZSA-B (863 b.). V kategorii motorových modelů byl první Gášek Matyáš z MAV-B s 864 b. a následek odvysílán na 3. srpen vedi, byl po havárii modelu odvysílán na 7. srpen (725 b.). Jak se dalo předpokládat, vznikly ve všech kategoriích modeláři, Maďarska.

V kategorii rychlosoustředek U-modelů s motorem 2,5 cm² byl druhý 7. srpen 1959. Po vývoji bohatých výsledků v letech 1957–1958. Tento let je dle aktuálních výsledků v tom, že i v modely této opomíjené kategorie lez dosahoval dobrých výsledků. Druhý v „gumových“ byl Schreyer, z Holandska (429 v.), řítel Marshall, V. Británie (385 v.).

Pohár V. ročníku Béke Kupa připadl zaslouženě budapešťskému klubu DOZSA. Součít z něj Budapešť–Brno nám neopomíj přinesly cenné skvělosti. Díky tomu mohou maďarský soudružstva po hledání v této se sešká s nimi na IV. mezinárodní soutěži, která napříště bude opět v Brně. L. KOČÍ, KA Brno

## DOBRÁ OKRESNÍ DÍLNA

(vop) Byla to víceméně náhoda. Mezi dvěma vlakovými přípoji v Přerově jsem měl na vybranou. Bud vidět program „Čásku“ nebo navštívit dílnu agilních modelářů. Zvolil jsem to druhé a nelituji.

Pro svou práci mají nejmladší přerovští tvarzarmovci k dispozici bývalý obchod na předměstí, sestavující ze dvou místností. Není to veliké, ale prozatím to stačí. Stejně se prý budou v dohledné době stěhovat. První, co mě při vstupu smile překvapilo, byla vznor čistota a organizovaný pořádek, i když byla dílna plná pracujících začátečníků.

Kádr instruktorů tvoří zaměstnanci národních podniků Meopta a Přerovské strojírny. Oba podniky mají samozřejmě nad modeláři patromat a také ochotně zapojili potřebnou výbavu pro dílnu. Z větších strojů jsou tu dva soustruhů a horizontální vrtačka ve stálém provozu.

O stroje se stáni odborník na slovo vzývá, nositel zlatého odznaku „Za obětavou práci“ Miloslav Bedřich. Sám vykonává modeláři, povoláním soustruhů v lokomotivním depu, předává své bohaté zkušenosti při konstrukci a „kolchání“ motorů. Tuto neocenitelnou pomoc mají všichni členové kroužku bez roztíru. S ním pak spolupracuje okresní modelářský instruktor soudruh Kocián.

Dnes již mají Přerovští celkem sedm radíkonekci a plně i stavějí nové „řidičky“. V tomto oboru zase pomáhá národní podnik Tesla-Rožnov, který velmi obozřetně a zdárně zasílá kroužku 40 kusů kurantních elektronék jako 3L31, 1L33, 1AF3 atd.

(Dokončení na str. 280)

Nositel zlatého odznaku Za obětavou práci Miloslav Bedřich u „svého“ soustruhu.



## SAMOKŘÍDLA MEZINÁRODNÉ

(Sch) V Terletu, holandské plachtařské škole nedaleko známého Arnhemu, se konala od 12. do 15. září mezinárodní soutěž volně letejících bezosobých modelů. Velmi dobré organizována soutěž, která za téměř ideálního počasí, byla obeslána pouze jediným úplným družstvem (NSR a Holandsko) a nejlepším družstvem Velké Británie.

Ve výstřídách zvítězil Zwilling, NSR soutěž 662 v., z pěti startů před Waldhauserem, NSR (626 v.) a Osbornem, Holandsko (476 v.).

Schubert z NSR, který časem 605 v. zvítězil v modelech na gumi, ztratil při závoděním letu model po 15 minutách z dohledu. Tento let a druhý maximum v soutěži vzdálil o tom, že i v modely této opomíjené kategorie lez dosahoval dobrých výsledků. Druhý v „gumových“ byl Schreyer, z Holandska (429 v.), řítel Marshall, V. Británie (385 v.).

Také v motorových modelech zvítězil německý reprezentant Klinger vzdálem 350 v. před Angličanem Hodgesem (223 v.) a z Holandska Wassenaarem (213 v.).

Putovní poklár, všeobecný vydavatelství holandského leteckého časopisu, získalo družstvo NSR, které bezpečně zvítězilo s 1701 body před Holandskem (1268 b.) a V. Británií (871 b.).

Dosáhení poměrně nízkého průměrného výkonu svědčí o tom, že bezosobých modelům je věnována méně pozornosti, než by si tyto zajímavé, stavebně jednoduché, zato však i ideální teoretického a hlawní pak s hlediska záletávání velmi náročné modely zasloužily.

Začínat se musí od růžle — to platí i pro modeláře Chalupu z přerovského kroužku.



# VELKÁ CENA PRAHY

UZAVŘELA  
SEZÓNУ

Na prvním ročníku Velké ceny Prahy jsem startoval s akrobatem. Byly jsem tehdy tři. Po „dramatickém boji“, kdy Kofron havaroval, Mayerhofer při „akrobaci“ upadl a model se na něj zřítil, jsem jasně zvítězil s 24 (1) body. Ja jsem sice malem také upadl, ale udelal jsem první přemět (1). S tehdejším motorem to byl nevidaný výkon, slaboucké Arseny netahly do šíru a tak musel modelář stále před modelem soutěžit. Někdy se sotva dalo poznat, je-li upoutaný model nebo modelář.

Letošní ročník Velké ceny Prahy, uspořádaný v pondělí 27. října na fotbalovém hřišti Běléka na Pankráci, byl bezesporu dobrý. Propagace v denním tisku přilákala na Běléku pěkných pár stovek diváků. Létalo se na dvoj kružích a nebylo chvíliky, aby nebyl model ve vzdachu. Rozhlás informoval diváky o výsledcích, konstrukčních modelářích, propozicích a představoval soutěžici.

Mezi akrobaty byl favoritem Josef Gábriš, když jeho největší konkurent Herber nemohl startovat a byl mezi diváky.



K OBRÁZKŮM: V. Hašek z KA Pardubice se svým Piper-Pacerem. – Start makety Avro Manchester A. Svobody z Kladna. – Vítěz akrobati, mistr světa Gábriš z KA Bratislava.

## POŘADÍ AKROBATŮ

L. Gábriš J., Bratislava 906; 2. Fospíšl, Praha-venkov 759; 3. Trnka, Praha-město

který byl druhý se svým Piperem, víc bodů „vyběhal“ než „vybudoval“. Dvoumotorová historická maketa Avro Manchester I. A. Svobody z KA Praha-venkov



Gábriš létal s modelem, s nímž zvítězil na letošním mistrovství světa v Bruselu. Létal ještě a klidně, ukázkově zejména osmnáctku nad hlavou a pravostranné obraty s výborným sefzeným motorem MVVS, který dostává plné otáčky teprve při provádění obratů.

Ostatní akrobati létali většinou z Vltavy v 5. V dobré formě je zejména Fospíšl z KA Praha-venkov.

## DOBRÁ OKRESNÍ DÍLNA

(dokončení)

V poslední době věnoval podnik kroužku i 5 kusů transistorů.

Jen na jednu věc si soudruži v Přerově stěhovali: Mají společnou zkušenosť s místní prodejnou modelářských potřeb. Prodejna DSZ má málo jakéhokoli materiálu a neuspokojí ani požadavky mladých modelářů a modelářek ze širokého okolí. Do Přerova jezdí nakupovat modeláři až z Lipníku, Hranic a Gottwaldova – zatím bohužel vesměs bezvýsledně! Domníváme se, že olomoucký DSZ o této situaci ani neví.

K zlepšení své práce uzavřeli pěrovští modeláři příkladný závazek: Vybudují si svépomoci kousek za nádražím velkou likvárovou dráhu pro upoutané modely, na které chtějí létat už na jaře.



727; 4. Kubka, Liberec 699; 5. Fospíšl jun., Praha-venkov 659. – Celkem bylo hodnoceno 8 soutěžících.

Stabilní konkurence se sešla tentokrát v maketách. Chyběl hlavně slovenští modeláři. Jediný zástupce Reiter z KA Košice nestačil kvalitou zpracování, ani létání. Zvítězil Bohdálek z KA Pardubice (Praga E-114) s 752 b., a to hlavně létáním. Tuke Hašek z KA Pardubice,

odlétala na třetí místo (744 b.). Čtvrtý byl Kubek z KA Praha-venkov (Aero-200, 694 b.), paty Havlík, KA Pardubice (Cessna L-19, 692 b.). – Celkem bylo hodnoceno 10 maket.

Závod teamů, který vyhrál Brauner za 6'39" před Klemensem a Drážkem (všechni KA Praha-město), byl tak zajímavý, že o něm písemne zvláště.

Ota ŠAFFEK

Tuto upoutanou polomaketu stíhačko letadla postavil na motor 1,5 cm<sup>3</sup> J. Kubek z OV Seznam Šumperk. Později zamontoval motor 2,5 cm<sup>3</sup>, s nímž model létá rychlosť 128 km/h.



VĚTRONÉ

S.I. 64009

1000

10

3x6 SMRK

37

28

4,5x25

HLINÍKOVA TRUBKA  
BALSA 2,0

180

550

500

130

30

30

VĚTRON A-2 „NIKE“ známého francouzského reprezentanta Guy Guidici je navržen účelně.

Hranatý trup obdélníkového průřezu je slepěn z balsových prkének hřde ztuhzených.

Délka 3 cm se nasunuje na hrušku  $5/44 \text{ dm}^2$ , vedenou do trupu.

Startovací háček je podle potřeby posuvný na liště pod trupem.

Model má standardní výkon 145–150 vteřin s 50 m létáry.

BALSA 1,5

5,5 BALSA

1845

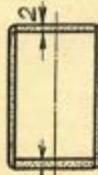
2x2 BALSA

3x15 BALSA

25

40

ŘEZ A-B



>NIKE<  
KONSTRUKCE  
GUIDICI GUY  
FRANCIE

Na tento model nemáme v redakci výkres ve skutečné velikosti, je proto zbytečné nám o něj psát.

-5a-

# Poznáváme československou leteckou techniku



## 40let pocitné práce závodu Rudý Letov



Vždy chlapci a dívčata, sami nejlípe víte, kolik práce, přemýšlení, dovednosti a zlobou je zapotřebí k vytvoření modelu letadla. Záleží na každé malosti, aby správně létal a nedbalá práce se nízky nevysídlel. Raději dvakrát mít a jednoráz, jak třeba staré české přívěsky.

To všechno tím víc plati pro výrobu rukouřních letadel. Základem je kvalitní práce konstruktérů a dělníků, kteří stále pamatuju na to, že v jejich výrobčích létá člověk.

Poznám vám něco z historie nejstarší československé továrny na letadla, která koncem měsíce října oslavila 40. výročí svého založení. Je to závod Rudý Letov, nyní Letňanské strojírny v Letňanech u Prahy.

Ažkoli letecké na počátku XX. století bylo ještě v plánkách, užádalo se v první světové válce tak důležitým činitelem, že také u nás se po výdeku základního leteckého průmyslu. Tak jako vy dnes máte rádi své modely a jejich výrobu, tak mili v roce 1918 rádi letadla naši vojáci, kteří se vrátili z první světové války domů, ke seym. Věděli dobře, že letadla a jejich výroba mají budoucnost a proto se hlásili na Starém výstavovišti v Praze (nyní Park Jilského Puška), aby položili první základy leteckého průmyslu ve vnovědované Československé republice.

V roce 1918 se dílo jmenovalo „Letecí arzenál“ a pracovalo tu skupina vojáků-dělníků a techniků v čele s nadaným mladým konstruktérem Ing. Aloisem Smolíkem. Začátky letecké výroby byly skutečně těžké. Chybělo všechno: zkulenosti, postřeňování, materiály, náhrady a také žádána finanční podpora od vládních činitelů.

Tehdejší letecká „výroba“ spíše připomínala lezení cikánského tábora nebo kočovníků. Budova byla hodně zchátralá, střechou vesele přešlo, okna vytlučena, ale přesto byly z celé republiky na Výstavu

dodávány traky letadel. A krstka naděnců takřka s holýma rukama, ale i lásku k věci a hladové chuti do práce vykonala skutečné zázraky. Dělníci si přinesli náhradu z domova, upřídlávali při vystavění dobrovolnou sbírku na zakoupení materiálu a po práci spracovávali díry ve stěnech a rozbité okna.

Když se po 40 letech ohlížíme na pionýrské začátky malí letecké výroby, když se letadla stavovala ze dřeva, plátna, guny, lepidla a barev — podobně jako dnes modely — můžeme se opravidl čím pochutat.

Přes 50 typů letadel všeho druhu bylo v Letovu zkonstruováno do roku 1938 ing. Smolíkem a konstrukční skupinou. Cenná sportovní výzvání pilotů Kally, Let kolem Malé dohody nebo dálkový let do Tokia a další úspěchy práce našich dělníků a techniků jsou dobré známé. Na ně důstojně navazují v poslední době úspěchy na mezinárodních výstavách v práci kolejnicí různých letadlových a protiletadlových výrobců.

V našem závodě máme také letecké modeláře. Jsou organizováni v 13. základní organizaci při OV Svatovánu Praha-rever. Pracují dobré. Cenné sportovní úspěchy, výkony nových modelářů na školce v Libni a v Letňanech přinášejí dobré výsledky.

Ctypík let je hezká řádka a důstojné výroby, zejména je-li podloženo takovou prací jako v závodě Rudý Letov. Vy starli modeláři i ty, kteří začínáte nebo teprve chcete pracovat v modelářském kroužku Svatovánu, věsměňte si poučení z práce příspěvků na naši letecké výroby. Nekoňte se oštítili, ale s chutí se pustíte do práce, aby z vás jednon vystřílní slavní letci, mechanici a letectví odborníci, kteří dají své sily, když toho bude třeba, pro obranu naší krásné vlasti.

Karel SIMON, Letňanské strojírny, 13. ZO Svatovánu

### Historické letadlo LETOV Š-1

Uspěšně se rozvíjejí práce na opravě a rekonstrukci starých válečných letadel pro rodici se československé letecké povzbudila mladý kolektiv „Letecího arzenálu“ k očividnému krokmu — k vlastní konstrukci nových typů. Počátkem léta 1919 hrubý projekt dvoumístného dvojplošníku pro závodné a bombardovací účely. Na osudu „Š-1“, původně „Sm-1“, jak byl nový typ nazývan, mnoho těch lidí, kteří se snažili prosadit vlastní vývoj a výrobu letadel. V opačném případě nezbude, než se podrobít francouzskému nátlaku a kupovat francouzská letadla.

Rozhodnutí padlo v dubnu 1920. Kapitán Adamec, velitel Arsenálu, začal na kbském leteckém prototyp Šmolíkovi „jednáky“ s takovým úspěchem, že MNO dalo ihned příkaz k dalším podrobnějším zkouškám z na základě jejich výsledku konečně pokyn k sériové stavbě pro československé vojenské leteckv. Š-1 je tedy první československé letadlo, vyvinuté a

stavěné v sérii československým leteckým průmyslem.

Š-1 byly spojehlaví stroje, s nimiž byli vojenskí letci velmi spokojeni a žádali je znovu v dalších dodávkách. Brzy se však vyvářely zásoby motorů Hiero o 230 k, vyráběných strojírenským Breitfeld-Daněk a bylo nutno z nouze sňmout po výpomoci; staly se ji těžké a ne příliš spojehlaví motory Maybach Mb-IV a o 260 k. Š-1 byla modifikována na verzi Š-2, která se odlišovala pouze zástavbou motoru a měří zvětšenou nosnou plochou.

Letaďa Š-1 a Š-2 se účastnila mnoha závodů, pořádaných v té době Českým aviatickým klubem. „Jednáka“ byla na příklad první v rychlostním závodě v kategorii B v roce 1921 rychlosť 173,1 km/h. „Dvojka“ byla prvním letadlem československé konstrukce, které podniklo zahraniční let. V roce 1921 byla v Jugoslávii a o rok později v Curychu ve Švýcarsku. Jedno letadlo typu Š-2 se podařilo uchovat a je vystaveno v Národním technickém muzeu v Praze na Letné.

#### TECHNICKÝ POPIS

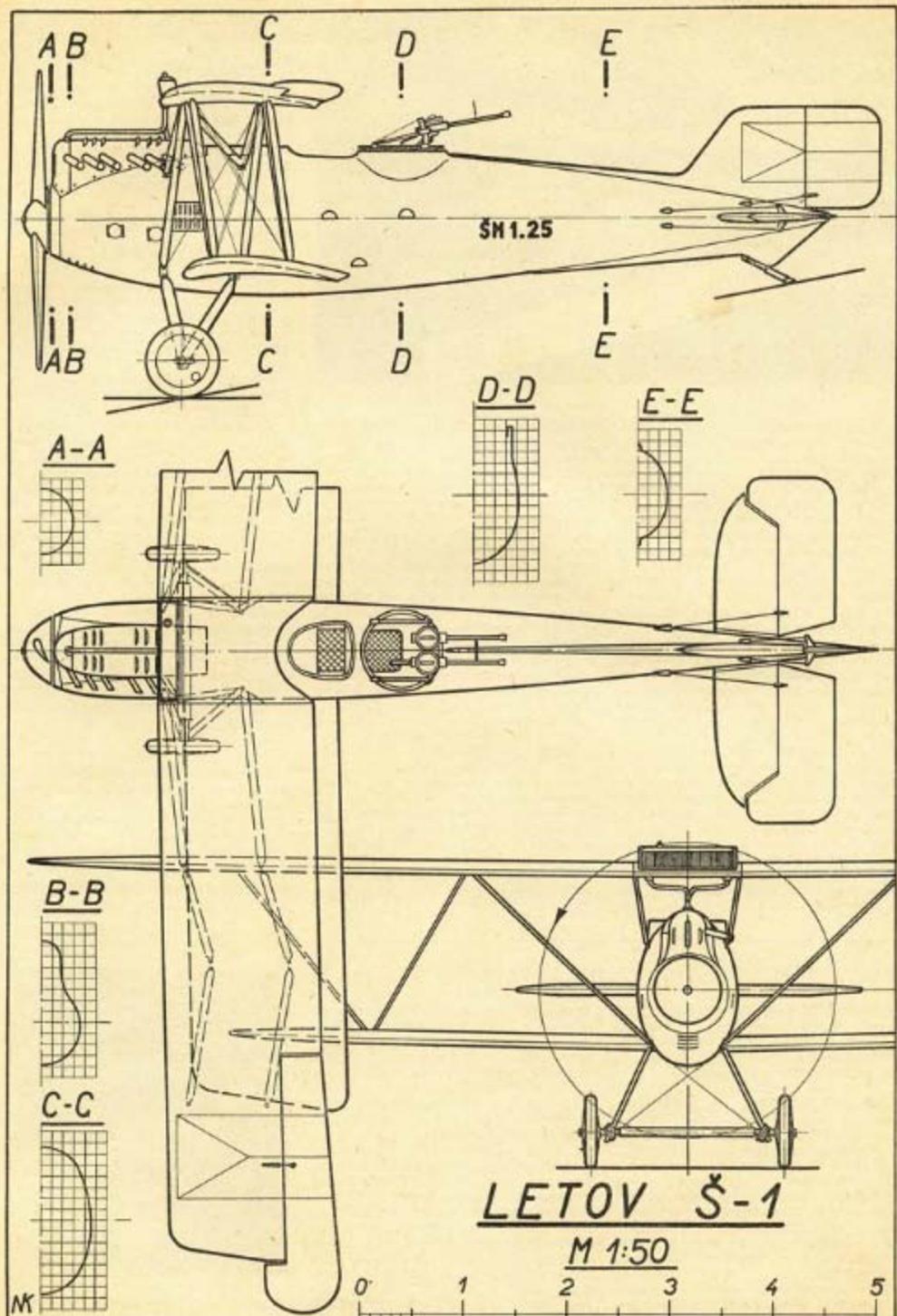
Š-1 byl dvoumístný bombardovací a

zvědný dvojplošník celodřevěné konstrukce, jednomotorový, s pevným klasickým podvozkem.

Křídla měla dřevěnou dvounosníkovou konstrukci a plátěný potah. Horní křídlo bylo děleno na baldažník, nesený vzpěrami nad trupem, a na vnější části bylo opatřeno křídélky s vystupujícími odlehčovacími ploškami. Spodní křídlo o poněkud menším rozpětí nemělo křídélka. Vzpěry mezi křídly byly dřevěné a tvrdily zepředu tvar N.

Trup byl vyroben jako překližková poloskelepsa obližných tvarů a dobrých aerodynamických vlastností. Prostor posádky byl dělený, nekrystý, vpředu sedélko pilot, za ním pozorovatel, který byl zároveň sifelcem z dvojkoloumu na pohyblivém oběžném kruhu a ovládal rovněž radiotelegrafickou stanici, pokud byla montována. Prostor pozorovatele byl poněkud využit pro tvaru valce, aby mohl být montován obecný kruh.

Ocasní plochy byly samonosné. Kostra byla svárována z ocelových trubek, potah byl plátěný. Svislé ocasní plochy prodíraly



LETOV Š-1

*M 1:50*



Připravte pacienta na 1300

V kanceláři na letišti Tatra zvoni telefon. „Proudní!“ ozve se dispečerka. „Zde chirurgická ambulance nemocnice Poprad. Máme tu významný případ, který potřebuje mimoúpravnou operaci s použitím umělé ledoviny. Můžete zajistit rychlou dopravu pacienta do Prahy?“

„Samozřejmě! Zavoláme tonuřní aerotaxi. Za půl hodiny vám podáme zprávu.“

Po tomto krátkém rozhovoru zruší telefon na letišti Tatra mutným avia-hovory: Martin — letadlo není volné, je na cestě do Mostu. Žilina — letadlo je s cestujícími v Praze. Partizánské — letadlo odletělo do Plzně a vrátí se až následov.

„To je zoufání!“ říká si dispečerka. „Zrovnou když je toho nejvíce třeba, jste všechnu prý! Zkusím jítět Ostravu.“ Tentokrát letišta nesou prostorově pomoc rádia.

— „Ostrava — Tury!“ — „Tury — Ostrava!“ — „Ostrava, máme mutný samotní let do Prahy. Můžete nám poslat aerotaxi?“ — „Oblímků, promítejte s pilotem. Čekejte!“ — „Tary — Ostrava. Let je možný. Připravte pacienta k odletu na třináct-mula-mula.“ — „Ostrava, pacient může ležet. At vezme pilot noršku.“ — „Rozumím. Komu!“

V necelé půlhodině má nemocnice v Podhradí zprávu: ve třináct hodin odlet z Tater, v patnáct hodin dvacet minut přistání na rychlyškém letišti. Vzápětí jsou informace i v nemocnici v Praze; na udanou hodinu

polohou sanitku na letišti a v operačním sále se připravují k operaci.

Krátké před třináctou hodinou vijízdí na letiště Taty sanitní vůz. Od západu hukot letadla, obruk kolem letiště, přistání a letadlo pojíždí k sanitce. Nemocný je opatrně uloven na nosítku v kabíně, kam nastupuje i doprovázející lékař. Vzápětí pilot spustí motory, krátká motorová zkouška a letadlo pojede na start. V údolí mezi Nízkými a Vysokými Tatrami nabírá letadlo pořádnou výšku. Uchvatný pohled z kabiny na mohutné hřebeny Vysokých Tater, převyšující výšku ietu, dává nemocničním alešům na tak zapomenutou na této výšce stav. Lékař s uspokojením konstatuje občasné radioaktivní reakce v jeho očích.

Ubikající obraz krajiny se každou minutu mění. Vzdušná vzdálost Růžoberků, hřebeny Velké a Malé Fatry, Žiliny, Jasovníků; zahrádky se po pravé straně objevuje Olomouc. Stříbeně se lesknou pokroucené nitky žek a rovné paprsky železniční trati. Vztyky i auta zářivější daleko pozadu. Přiblížuje se Československá výsočina, po jejíž severní části vede cesta letadla. Místo Poličku, krátko nato Hlinsko, Čáslav a Kutnou Horu. Lékař s překvapením zjistuje, že asi za 29 minut už přijde Praha. Letadlo přiblížuje nemocničního k záchranné rychlosti téměř 220 km/h. Pilot zapíná rádio. „Praha vše — počádová čtyři-mula-pět!“ — „Čtyřistapětka — Praha!“

— „Praha — čtyřistapět, poloha Říčany, výška devětset standard — žádám dispečera na přistání!“

— „Klesej na 300 m sol na Vltavu, tlak na letiště devětsetosmdesát celých pět — devět, osm, nula, čárka, pět milibarů — vše devětsetosmdesát stupňů, dvac metry, dráha dvacet let. Ohlas se na Hradec!“

Letadlo se blíží k Praze, klečí a přelétá vltavu, májí vpravo Strašnický stadion.

— „Praha — vše, čtyřistapět!“ — „Čtyřistapět — Praha!“

— „Moje poloha Hvězda, žádám povolení k přistání!“

— „Máš pořád jedna, dráha dvacet let. Ohlas final!“

Pilot smáří rychlosť letadla, využívá podvozek a klečí zvolna nad údolím Šárky k zemi. Letitelná plocha zůstává po lete straně. Asi ve 100 metrech výšky letadlo zatáčí dolů, průměr proti přistávací dráze, na jejímž začátku je velká bílá číslice „26“.

Pilot hlaší: — „Pořadová čtyřistapět na dráhu dvacet let!“ Odpovídá: „Pokračuj v přistání!“

To už je letadlo velmi nízko u nad zemí. Přelétává malý domácí s červeným výštim na střeše, těsně, těsně u přistávací dráhy. Kola se dotkla země, je slyšet kvaz pneumatik a letadlo s postupně ulevující rychlosťí jede blíže po asfaltové dráze.

Dispečer z hlediště vše hlaší pilotovi: „Přistál jsi v patnáct dvacet tři, pokračuj po dráze sedmnáct na dálkovou pojistku!“ Letadlo zatáčí dolů, otevřít dráhu, na které přistálo, a pojíždí dál až před letitelný hradec.

„Pořadová čtyřistapět mimo dráhu!“ — konci pilot a vypíná rádio.

Sanitní vůz z pražské nemocnice už čeká. Novoučný je opatrně přenesen, doprovázející lékař informuje strážního pražského lékaře o stavu pacienta, jemuž pilot na rozloženou tiskou ruku s upřímným přáním brzkého uzdravení.

\* \* \*

Toho se také pacient opravdu dočkal, dík moderním dopravním prostředkům a oběťovosti lidí.

Malé dvoumotorové aerotaxi „Aero 45“ Československých aerolinií rychlou přepravou k hřebenkám zahrádkám zachránilo opět jeden lidský život. Neoprvé a ne naposledy...

Pro LM napsal František KRIVÁNEK, pilot aerotaxi Československých aerolinií

## POZNÁVÁME ČS. LETECKOU TECHNIKU - dokončení

složitý vývoj, z poměrně nízkých tvarů s pálkruhovým kořidlem až po tvar, zahycený na kresbě, který byl definitivně. Kylová plocha byla nahrazena i dole protáhena tříhlavým přechodem do trupu.

**Přistávací zařízení** tvoří klasický podvozek s průběžnou osou, tlumeny gumovými provazci. Ostruha byla dřevěná, s ocelovou klužnou botkou.

**Motorová skupina:** Motor „Hiero“ L byl svislý radový šestiválec, vodou chlazený, s výkoností 230 k. Potřebné dřevěnou dvojlistou vrtule. Palivo bylo částečně v trupu za motorem, částečně v baldachýnu křídla. Chladicí vody byl nad nábožnou hrancou baldachýnu. Celý motor byl velmi pečlivě kapotovan. Vrtule měla široký plechový kryt.

**Barevné provedení** odpovídalo standardu tehdejší doby. Shora byly všechny

plochy nataveny nepravidelnými obrazci, střídavě v barvě okrové, zemitě hnědé a zelené. Zespoďu byly všechny plochy stříbřené, stejně jako plechy motorových krytů. Výsostné znaky byly po dobu služby „jednadvacátého“ věčnou praporce, zprvu se však používaly starší znaky kokardové ve tvaru mezikruží — vnější bylo červené, vnitřní modré a střední kruh bílý. Na boku trupu za úrovni pozorovacové kabiny bývalo i typové označení spolu s výrobním číslem stroje, na příklad ŠM 1. 25. Bylo provedeno černými písmeny a čísly.

**Teknická data Š-1:** Rozpětí 12,86 m, délka 8,31 m, výška 3,31 m, nosná plocha 33,89 m<sup>2</sup>, prázdná váha 861 kg, v letu 1375 kg, plošné zatížení 40,6 kg/m<sup>2</sup>, nejvyšší rychlosť 194 km/h, cestovní 168 km/h, dostup 6000 m, dolet 715 km, únosnost pum 120 kg.

Václav NĚMEČEK



Teamový model Františka Doležela z Prahy.

# LETECKÝ MODELÁŘ • OBSAH ROČNÍKU 1958

V obsahu najdete všechno mimo krátké zprávy a samostatné obehinky. Čísla sázenou písmenou značí číslo časopisu (1–12), další obyčejně sázená čísla značí stránku.

## POLITICKÁ VÝCHOVA, PRÁCE VE SVAZARNU

Oltišek v sen a skutečnost  
Nepřemilostná  
Deset vlastních let  
Sláva nehybouc  
Choci masláckou hól, mladý muž?  
Udalo se v blesku  
S novými úkoly do nové sezóny  
Modelář okresu Myslava  
Není to u vás také tak?  
Nejdříve úsilí pro úkoly  
Záříme nás IL CS  
1. Máj 1958  
Válka a lidové naše strany  
Včera a dnes ve Východěch  
Tentokrát do vrchel!  
Split úkoly XI, sjednoty strany  
Setříšme si na spartakiádu  
Pluhm unesec VII, plná UV Svatému  
Uhrupmo 20 let  
O novém mistru sportu  
Příkladem v civilní obraně  
Reprezentant učí mládež  
Na adresu mládeži a nemládeži  
Svazák vede modeláře  
Příslušný v pesi  
Moskva neni daleko  
Letectví modeláři a civilní obrana  
Otevření díple nové směř  
Modeláři na Dnu armády v Rudné  
Letectví modeláři o efektivnosti a honosnosti  
Pomásky o Indii  
Kam vadou všechny choutky  
Vojenský patronát pomáhá

## REPORTÁŽE, PŘÍBĚHY, POVIDKY

Nepři na výrobcích  
V životě v letectví  
Cesta veda do Jemnice  
Na shuk u krasáckého instruktora  
O Plimilovi  
Telefoničků interview  
Mistr sportu  
Pro radovat malých i velkých  
Letel jsem s HC-2  
Mozambik, že se takhle může  
Sobírkových letec  
Pořádají partii modelářů  
Spalila náštníka  
Letecí den na Tölni  
Cestou do země jiné svěžení  
Bleskový rozhovor s mistrem světa  
Dobrá ekrenní dílna  
Práce pacienta na 13.00

## MODELÁŘSKÁ TECHNIKA A PRAXE

Modelářský výstavčin / typy klidné a větrné konvekce  
Ricená větrná píli vleka infuze  
Nové modely československých modelářů  
Zážitkové modely na gumi  
Pořad modela je vyvádění modeláře  
Montážové modely podle nových pravidel  
Co nového v oboru rádiem řízených modelů  
Za malé klešťání modelu  
Jek užilám  
Co se u nás nelze  
Desetoro příkladů pro začínající rádiotvář modeláře  
Záží se mnoho nebo málo?  
Skupinový a osobní stavby modelér  
Pro větší bezpečnost  
Sovětská vlevoletadla v miniatuře  
Ako nášme listujúce makety  
Prvý povozník sestředkých lampionů v modelářství  
Návštěv na startovací hóru  
Vrtule s prozrazeným průmětem  
Moje zkušenosti s výrobení na gumi  
Obří rádiem řízený větrná  
Lepicí injekční stříkačka  
Plášťnice Minika  
Barafine Modelípan „Dubou“  
Regulační paliva pro rádiem řízené modely  
Diskutují zkušenosti v koutku

## Nale prohlíží řada

1/14 O leteckém lešení u nás i jinde  
1/25 Ovládání vlnovodní klapy větrné  
2/26 Raketová a raketové modelářství  
3/30 Akrobát akrobatičem z MS v Bruselu  
3/30 Zařízenosti o rádiem řízených modelech  
3/65 Nové miniaturní akumulátory

## STAVEBNÍ VÝKRESY A POKYNY

1/8 Vlečný model jednomístové kategorie  
5/99 Součinní model na gumu MISTRAL  
5/99 Součinní model na motor JUNIOR 2 cm<sup>3</sup> „JUNIOR“  
5/99 Hlázec kluzák BLESK  
6/122 Stavový motorevný model JUNIOR XII  
6/122 Stavový s námi rádiem řízený motorevný model ALFA

6/137 Dva nejlepší modely z brněnská CMS 1957  
7/145 Skořepiný model na gumu KOMÁŘ  
7/146 Krátko – nádrž pro upoutané modely  
8/177 Model vrtulníku, který leží  
9/194 Větrný motorevný model CYKLON podle propozic FAI  
9/195 Zhotovové si modelářskou plášťovou plíž „MV2“  
9/197 Model vrtulníku HC-2/HILLY BABY

10/223 Lézáci maketa SPARTAK  
10/224 Součinní model na gumu XL-53  
10/236 Postup výroby vrtulí z lipového trávníku  
11/242 Papírový výměnovací kluzák  
11/242 Motorový model pro rádiem řízenou soupravu ALFA  
11/243 Upořádaný model pro závod týmu METEOR  
11/280 Dva modely na gumu – „Ostraván-50“, „Štuka“  
11/281 Postavte si dráhu  
12/16 Skořepiný vrtulník A-1 EAJA

12/20 Tři úspěšné modely z letošní MMS v Budapešti  
12/21 Uspěšné výstavy  
12/22 Výstavě A-2 RONDO  
12/23 Součinní motorevný model JUPITER  
12/24 Motorevný model „FM-52“  
12/25 Nejnovější „Wakefield“

12/25 MASTER – výtažný akrobatický model MS v Bruselu  
12/26 Upořádaný maketa na motor 2,5 cm<sup>3</sup> PEPÍK „VAGABOND“  
12/27 Nejlepšíchší tř. rychlostní modely z MS v Bruselu  
12/28 Wakefield „RUB-NIK“ (Svédsko)  
12/29 Větrná A-2 „Olympie“  
12/30 Nechte to skořít? (Akrobát s trysek, motorevný)

12/31 Rekordní pokojový model  
12/32 Model větrnouc FAI-581  
12/33 Součinní model na gumu XL-53  
12/34 Postup výroby vrtulí z lipového trávníku  
12/35 Papírový výměnovací kluzák  
12/36 Motorový model pro rádiem řízenou soupravu ALFA  
12/37 Upořádaný model pro závod týmu METEOR  
12/38 Dva modely na gumu – „Ostraván-50“, „Štuka“  
12/39 Postavte si dráhu  
12/40 Skořepiný vrtulník A-1 EAJA

12/41 Tři úspěšné modely z letošní MMS v Budapešti  
12/42 Uspěšné výstavy  
12/43 Výstavě A-2 RONDO  
12/44 Součinní motorevný model JUPITER  
12/45 Motorevný model „FM-52“  
12/46 Nejnovější „Wakefield“

12/47 MASTER – výtažný akrobatický model MS v Bruselu  
12/48 Upořádaný maketa na motor 2,5 cm<sup>3</sup> PEPÍK „VAGABOND“  
12/49 Nejlepšíchší tř. rychlostní modely z MS v Bruselu  
12/50 Wakefield „RUB-NIK“ (Svédsko)  
12/51 Větrná A-2 „Olympie“  
12/52 Nechte to skořít? (Akrobát s trysek, motorevný)  
12/53 Rekordní pokojový model  
12/54 Model větrnouc FAI-581  
12/55 Součinní model na gumu XL-53  
12/56 Postup výroby vrtulí z lipového trávníku  
12/57 Papírový výměnovací kluzák  
12/58 Motorový model pro rádiem řízenou soupravu ALFA  
12/59 Upořádaný model pro závod týmu METEOR  
12/60 Dva modely na gumu – „Ostraván-50“, „Štuka“  
12/61 Postavte si dráhu  
12/62 Skořepiný vrtulník A-1 EAJA

12/63 Tři úspěšné modely z letošní MMS v Budapešti  
12/64 Uspěšné výstavy  
12/65 Výstavě A-2 RONDO  
12/66 Součinní motorevný model JUPITER  
12/67 Motorevný model „FM-52“  
12/68 Nejnovější „Wakefield“

12/69 MASTER – výtažný akrobatický model MS v Bruselu  
12/70 Upořádaný maketa na motor 2,5 cm<sup>3</sup> PEPÍK „VAGABOND“  
12/71 Nejlepšíchší tř. rychlostní modely z MS v Bruselu  
12/72 Wakefield „RUB-NIK“ (Svédsko)  
12/73 Větrná A-2 „Olympie“  
12/74 Nechte to skořít? (Akrobát s trysek, motorevný)  
12/75 Rekordní pokojový model  
12/76 Model větrnouc FAI-581  
12/77 Součinní model na gumu XL-53  
12/78 Postup výroby vrtulí z lipového trávníku  
12/79 Papírový výměnovací kluzák  
12/80 Motorový model pro rádiem řízenou soupravu ALFA  
12/81 Upořádaný model pro závod týmu METEOR  
12/82 Dva modely na gumu – „Ostraván-50“, „Štuka“  
12/83 Postavte si dráhu  
12/84 Skořepiný vrtulník A-1 EAJA

12/85 Tři úspěšné modely z letošní MMS v Budapešti  
12/86 Uspěšné výstavy  
12/87 Výstavě A-2 RONDO  
12/88 Součinní motorevný model JUPITER  
12/89 Motorevný model „FM-52“  
12/90 Nejnovější „Wakefield“

12/91 MASTER – výtažný akrobatický model MS v Bruselu  
12/92 Upořádaný maketa na motor 2,5 cm<sup>3</sup> PEPÍK „VAGABOND“  
12/93 Nejlepšíchší tř. rychlostní modely z MS v Bruselu  
12/94 Wakefield „RUB-NIK“ (Svédsko)  
12/95 Větrná A-2 „Olympie“  
12/96 Nechte to skořít? (Akrobát s trysek, motorevný)  
12/97 Rekordní pokojový model  
12/98 Model větrnouc FAI-581  
12/99 Součinní model na gumu XL-53  
12/100 Postup výroby vrtulí z lipového trávníku  
12/101 Papírový výměnovací kluzák  
12/102 Motorový model pro rádiem řízenou soupravu ALFA  
12/103 Upořádaný model pro závod týmu METEOR  
12/104 Dva modely na gumu – „Ostraván-50“, „Štuka“  
12/105 Postavte si dráhu  
12/106 Skořepiný vrtulník A-1 EAJA

## LETECKÁ TECHNIKA A LETADLA

1/2 Co víme o Sovětských  
1/3 Práhlička budoucnosti  
1/3 Povídáme československou leteckou techniku: I/18 Z-326 „Trent-Master“; II/18 „Cesna“ 170/172; III/14 „M. Bimber“ MB-110/11; IV/18 „Jakovlev JAK-4“; V/162 „Bílma BL-507“; VI/20 „Meta-Sokol L-49“; VII/28 „Lešov S-1“  
1/4 Letadla, která se proglavila: II/186 – Letadlo A. P. Mojsajkova z r. 1882; III/24 – DC-3/LI-2  
1/5 Vítězové sovětské letecké a astronautiky

1/6 Modeláři v Sovětském svazu  
1/7 A LIDOVÉ DEMOKRATICKÝCH STÁTĚCH  
1/8 Vlečný součít volně létajících modelů  
1/9 SSSR poprvé mezinárodně s rádiem řízenými modely  
1/10 Poštové makety  
1/11 Desetiletí modelářství rychlosféry 300 km/h? (Madaršsko)  
1/12 Doplíz o osvobození Sachalina (SSSR)  
1/13 Pomásky a Vlečnářové soutěž národní řízených modelů  
1/14 Helsinki – Leningrad (soutěž)  
1/15 Mistrovství Rumunské v pokojových modelech  
1/16 Několika významů ze SSSR  
1/17 Společný kalendář sovětských leteckých modelářů  
1/18 Modely reprezentují letecký SSSR  
1/19 Mezinárodní soutěž v Madarsku (zpráva)  
1/20 Krátké ze SSSR  
1/21 VL Mezinárodní modelářská soutěž v Madarsku  
1/22 Mezi českými konkurenčními na mistrovství světa

Mistrzostwa Polski Modeli Latających	8/178	III. Podsumení karlovarské soutěž	10/237
Około Víťazovou spartakiády	8/185	II. ročník Vranovské soutěž	10/237
Vítězovou spartakiádu počítanou pro nás	10/218	Světové mistrovství leteckých modelářů 1958 v Bruselu (výsledky)	10/238
Rozvoj modelářství v ČSR	10/223	Světové mistrovství upoutaných modelů	11/244-50
Cesta českověka k světovém rekordům	11/256	Perlický z Bruselu	11/250
přetrvávajícím v bulharštích příčel	12/273	Plebiscit republiky vojenských modelů 1958	11/255
Na polici Komunistů	12/274	Dračí vřibí na Letnou	11/260
V. mistrovství Evropy motosvěrých modelů (Rumunsko)	12/276	Tamanské svahové súdář	11/261
<b>SPORT, SOUTĚŽE, REKORDY, PROPOZICE</b>		„XII. Žehrovice“	11/261
Ceskoslovenské národní rekordy modelů letadel	1/5	II. Memoriál M. Šebely v Blatnických n./Svit.	11/261
Kalendář letecko-modelářských soutěží a závodů 1958	1/22	III. Jeřábský poloh	11/261
Výběr reprezentantů	2/45	VI. Cena Vysočiny	11/262
Za výběr dvořen středoevropských modelů	3/54	Světská „Celostátní“	11/262
Světový rekord Studentů z Štachova	3/71	Ostrovní reprezentanti v Polsku	11/262
Světový rekord ROM na vzdálenost překonán	4/83	Nále soudnička (Indie)	12/275
Zimní soutěž v Košickém kraji	4/93	„Benešovská gumu“	12/275
Od „Rodea“ po světové premiéry	5/101-2	Vzrušení, neviditelná smrtice, jen pro silné nervy (československé modely)	12/278
Soutěž v Zlínce tradiční	5/103	Po trietí Budapešť - Beno	12/279
Světové a mezinárodní rekordy modelů letadel	5/112	Velká cena Prahy U-modelů	12/280
O středoevropských modelích přesně	5/113	Soutěž „Za pytel lahod“ (Velká cena Prahy)	12/287
Zimní soutěž Košického kraje	6/117	<b>ZPRÁVY, RŮZNÉ</b>	
Hradecká zimní po sedmce	6/118	Campionato Italiano 1957	1/16
Zimní soutěž východ A-2	6/119	Bude vás zajímat 1/21; 2/34; 3/66; 4/89; 5/109; 6/142; 7/161; 8/184; 9/203;	10/223; 11/254
Ustanovenia letecké sportovej komisie	6/134	Chocen zasíla LM do časiny?	1/22
Převaha skrobošů nad maketami v Pandžabech	6/136	Pomáháme si 1/25; 2/47; 3/71; 4/94; 5/119; 6/143; 7/167; 8/191; 9/215;	10/239; 11/263; 12/257
III. Memoriál F. Němcové	6/141	Viděno objektivem 1/24; 2/48; 3/72; 4/96; 5/120; 6/144; 7/168; 8/192;	9/216; 10/240; 11/264; 12/288
„Roudnice 1958“	6/143	Pro modeláře nejdříve 2/44; 3/69; 4/92; 5/116; 6/140; 7/164;	8/188; 9/212;
„Pardubický pohár 1958“	6/145	Prvníčká se, že 3/65; 4/79; 8/183	
Kvalifikovali se pro mistrovství světa	7/148	Kde nakopnet modelářské potřeby 3/70	
I. Veřejná soutěž rádiem řízených modelů	7/153-4	K. „Vltavendim“ 4/94	
Nejlepší soutěž na světě	7/154-5	Pleteň na ostravu Catrina 5/100	
Jde to jen o Ostravu?	7/165	Co tomu říkáte? 5/113	
I. Pohár osvobození v Jihlavě	7/165-6	Ještě o výrobcích znacích leteckel 6/113	
Phiala, odletála, zvítězila	7/166	Letecko-modelářské prodejny na papíre 6/129	
Rakovník, Ostrava, Zlín	7/167	Opatrně mýdy nezvýrá (Itálie) 6/133	
Co projednal subkomise modelářské sekce FAI	8/176	Nová kniha pro modeláře - Radiové hrazené modely 7/152	
35 000 dětí to vidělo!	8/177	Světové mistrovství v mistrovství světa 7/161	
Nominace na mistrovství světa v Bruselu	8/178	Mezinárodní soutěž volných modelů Monte Carlo 8/178	
Z krajinských soutěží Přebor republiky	8/189	Stavební plánky, které jsou na sládk 8/190	
Úroveň teamu rydele různé	8/190	Anglické nominování 8/190	
Severomoravský pohár	8/190	Výšla radiotelektronika pro letecké modeláře 9/203	
Přebor Zlínského kraje	8/190	Letecko-modelářské prodejny konzumují 10/239	
Překousá národní rekord	8/195	Odísky na plaveckou plu MVP 10/239	
Nové mezinárodní rekordy?	9/197	Nové knihy 10/230; 11/263; 12/287	
Mistrovství světa FAI kategorie B a C	9/199-201	Kdeši v Králových horách 11/263	
Na okraj mistrovství světa	8/202	„HC-dvoják“ k vánoci 12/273	
Velká cena Karlovar Vář 1958	9/213-4	Zprávy 12/274	
Velká cena Hlinská 1958	9/214	Samokřížka mezinárodní 12/279	
III. Celostátní soutěž rádiem řízených modelů	10/220		
Ještě jednou Cranfield	10/221-2		
XII. Memoriál Č. Formánka	10/224		
Soutěž v Chlumci n./Cidlinou	10/237		

#### SEZNAM MODELÁŘSKÝCH PRODEJEN A KOUTKŮ VE VŠECH KRAJÍCH ČSR:

Banská Bystrica	prodejna 3302	Ul. Februárového vztáživa	Mladá Boleslav	prodejna 340	Staré město 104
Benešov u Prahy	prodejna 337	Márové náměstí 222	Náchod	prodejna 229	Palackého 920
Beroun	prodejna 326	U Plzeňské brány 47	Nitra	prodejna 15	Stalinova 18
Brno nad Labem	prodejna 338	náměstí 33	* Nové skenky		
Bratislava	prodejna 6001	Hurbanovo náměstí 16	Nymburk	prodejna 377	Gottwaldova 45
Břeclav	prodejna 317	Gottwaldova 16	Ostrava	prodejna 344	Třída 1. máje 40
České Budějovice	prodejna 241	Světlávka ulice	Ostrava I	prodejna 331	Dimitrovova 30
Český Krumlov	prodejna 366	Třida kr. Jiřího 510	Pardubice	Dům sportovních 301	Stalinova 69
Dobříš	prodejna 380	náměstí 105	* Plzeň		
Gotwaldov	prodejna 302	Marschnerova ulice 475	Poděbrady	prodejna 399	Palackého 46
Holice	prodejna 388	Čs. tankistů 5	Práha 1	prodejna 717	Pařížská 1, tř. 1
Hradec Králové	prodejna 206	Pospíšilova 381	Práha 2	národní sklad 852	Sarajevo 27, telefon 531-41
prodejna 307	náměstí Velké Nárovné revoluce č. 535	Příbram	Příbram	prodejna 306	Prážská 3
Jihlava	prodejna 332	Komeniho 32	Rakovník	prodejna 314	Husova náměstí 160
Karlovy Vary	prodejna 317	Vládecki 25	Rýmařov	prodejna 331	25. května
Kladno	prodejna 106	ulice ČA 535	Slatiňany	prodejna 358	Husova ul. 107
Kolín	prodejna 351	náměstí Míru 7	Sumperk	prodejna 342	Třida RA 21
Kolín	prodejna 99	Stalingradská 31	Ústí nad Labem	prodejna 343	Velká tržnice 2
Kralupy nad Vlt.	prodejna 376	Husova ulice	Vlašim	prodejna 375	Příbramská 45
Kutná Hora	prodejna 369	Palackého 95	Zlina	prodejna 94	Ulice SNP 4
Liberec	prodejna 307	Revolutionní 17			
Litoměřice	prodejna 224	Dlouhá 9			
Mělník	prodejna 316	Světlávka ulice			

V městech označených \* aneb zde neuvedených, kde mají speciální modelářské prodejny ani modelářské koutky, obstará vám ochotný mode-

láků peníze a materiál kalká prodejna sportovních potřeb anebo papírovicí Obchodu drobných spotřebních zboží.

# Žen knižních dárků

Abrhem si můžete dobrý výber knížek, které chceme darovat, nemž radno čekat až na podzim dny před Vánociemi. Uposlujeme všechno zdejším na knížky, které svým obsahem i upravou každého učebniciho potěší.

Novinkou edice knižek Svatý, vydávanou Nákladem vydavatelství knihy a MECM, je výběr knížek na všechny věky. V části „Z počátků křesťanství“ je zobrazen několik dějin od přichodu křesťanstva k vzniku římského císařství. České dějiny jsou zde v záložce kněžstva a svatých, pak u nás vznikem římského císařství a rychlý doba za panovníka Przemysla, dle Lucemburků; velká část díla je věnována slavné rovnolehlé době habsburské a zároveň je tu zaznamenačno období habsburského císaře a knížete K. III. habsburského. Knížka výsila v uspořádání F. Herzenbachského, Máří barevných a 72 jednadvaceti dobových piktogramů. Vaz. 50 Kčs.

Druhím krájením svazek této edice bude rovněž výběr z díla Karla Janáčka Erbena, který pod názvem POKLAD výše v uspořádání J. Koláře v nejdřív dnešní dnešku. Knížka obsahuje slovenskou Kytičku, české hity a povídání slavných, dětské údaje, Erbenovy činnosti představitele, sbírku vědců a vědecké jakéž i významné korespondenci mezi našeho velikého umělce. Výše s ilustracemi L. Jirinovou, vaz. 60 Kčs.

V dalším krájeném svazku této edice bude rovněž výběr z díla Karla Janáčka Erbena, který pod názvem POKLAD výše v uspořádání J. Koláře v nejdřív dnešní dnešku. Knížka obsahuje slovenskou Kytičku, české hity a povídání slavných, dětské údaje, Erbenovy činnosti představitele, sbírku vědců a vědecké jakéž i významné korespondenci mezi našeho velikého umělce. Výše s ilustracemi L. Jirinovou, vaz. 60 Kčs.

Druhým krájeném svazku této edice bude rovněž výběr z díla Karla Janáčka Erbena, který pod názvem POKLAD výše v uspořádání J. Koláře v nejdřív dnešní dnešku. Knížka obsahuje slovenskou Kytičku, české hity a povídání slavných, dětské údaje, Erbenovy činnosti představitele, sbírku vědců a vědecké jakéž i významné korespondenci mezi našeho velikého umělce. Výše s ilustracemi L. Jirinovou, vaz. 60 Kčs.

Kdo je milovníkem historického románu, ten si s chutí přečte tradiční románský cyklus populární spisovatele J. Haše-Tyršového ANTIKRIST. Román se odehrává na Klatovsku a autor jej dosud vydal v celkovém počtu 100 000 kusů, včetně i vlastního vydání. Zájem o román je výrazně vyšší než v posledních letech a díky jeho mimořádnému rozšíření historického čítacího vývoje má tento sagatitální, dramatický obraz dne dnes důležitý, kdy se stávají prameny dějin, aby se proměnily v možnou budoucí revoluci, — Ilustrace K. Tomáška, 1/II díl, vaz. 61,50 Kčs.

— FS —

Další kniha, která výsila v poslední době v Nam vydává, vás, příznivce letectví, zvítězí potěší. Je to dílo ovláštnění a odklínání dle V. Němcova ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA. Publikace pojednává podrobně vývojový přehled všech typů letadel vyrobených v našich továrnách od roku 1918 až do současnosti. Autor příležitě pouští a vede komentovanou polohou, kterou doprovází různými citáty, a také o zájmem mnoha lidí v historii letectví a seznámení čtenáře s letectvem a pečlivě jeho významných osobností. Výšluk doprovází množství nárečí a rozsáhlou fotopřílohou.

Pokud jste medzi našimi čtenáři lidé automobilisté, nazijme si nový vozec Velkého knájevoce - kniha, která je sbírkou mnoha tripletek s motorem v zimním období. Má název PROVOZ MOTOREVNÝ VOZIDEL V ZIMĚ a je dílem kolektiva oděbraných. První přehled ponáší et., které umožňují společnost studiu motoru, násoby, jak a náhradní mechaniky, výrobce oděbrábské a provozní práce i technické jízdy v zimě.

— vlk —

## POMÁHÁME SI

KUPON Leteckého modeláře 12/58

Kupujte nevyužívané a nálepkou k výrobení, které chcete užívat. Jeden platí na 15 tisíc.

Titulek „Pomáháme si“ v tomto čísle je současně kupujem, lím si můžeme zajistit využití všechny všechny výrobky, které jsou v katalogu s prvních 6 čísly roku 1959.

Jeden kupujem plati pro oznamení o rozsahu do 15 slov. Za jedno slovo počítám i předložku a dvoumístné číslo. Do rozsahu oznamení se počítá i adresu.

Chechte-li tedy, abychom zazářili do některého příštího čísla LHM vaše oznamení v rubrice Pomáháme si, postupujte takto: Spolužijte si, kolik máte vaše oznamenání slov, nálepke k němu přiležitě počet výrobených kuponů a požejte oznamení redakci, která je zapadí do nejbližšího čísla.

LETÉCKÝ MODELIÁŘ. Vychází měsíčně. — Vydává Svaz pro spoluúčasti a armádu ve Vydavatelství Československého MNO, Praha II, Vladovalova 26. — Vedoucí redaktor IBM Simčák. — Redakce: Praha 2, Luhčíčkova 57, telefon 5262. — Administrativce: Vydavatelství Československého MNO, Praha II, Vladovalova 26, telefon A-22577. — doručovatel. — Nevyžádané rukopisy se nevracejí. — Tiskne Naše vojsko, tiskárna, o. p., Praha. — Toto číslo výšlo 11. prosince 1958. — PNS 198

## SOUTĚŽ „ZA PYTEL LAHOD“

Doslova. Vítězové Velké ceny Prahy pro volno motorové modely totiž dostali jako ceny dárkové balíčky z Domu potratů. Vítězné družstvo se rozdělilo o krátký dort.

Tento ročník nebylo na soutěži to nejlepší. Potříšila nás organizace, která zásluhou vzdalovala R. Černého byla na výši, vysoká sportovní úroveň soutěže i stálé rostoucí kvalita modelů.

Soutěž se letala v neděli 9. listopadu na letišti v Klecanech za plného počasí. Z třiceti devíti účastníků zaslouženě zvítězil mistr sportu R. Černý časem 900 vt. Také J. Mašek zazářil maximální výkon 900 vt. V rozdílnostech však Černý letěl 385 vt., zatím co Mašek „ponz“ 278 vt. Pěkně zazářil také L. Námeč, který dosáhl 889 vt. Všichom jsou příslušníci KA Praha-město. Na třetím až třetím místě shonili stejným výkonem 879 vteřin Z. Matěj z KA Praha-venkov, L. Motil z KA Karlovy Vary a J. Soukup z KA Praha-město.

V druhém ročníku zvítězil KA Praha-město časem 2689 vt. před KA Praha-venkov (2589 vt.) a KA Hradec Králové (2208 vt.).

Ota ŠAFEK



Startuje vítěz R. Černý

Od 15. listopadu 1958 přijímatelné pro rubriku Pomáháme si jen oznamení s malopěnými kupujesy; ostatní bez odpovídající odložení.

### PRODEJE

• 1 Nový motorový Super Tigre G 20 Lapaso 2,5 cm<sup>3</sup> na 350 a AMA 1,8 cm<sup>3</sup> s pápu za 195 Kčs. Do redakce LM • 2 Scintilla celozábrzděný motorový model na motor 2,5 cm<sup>3</sup> za 80; zazáření letadla Prague II-114 na motor Vltava 5 cm<sup>3</sup> za 200 Kčs. J. Bartoňík, Hump. • 25 A, Praha XIV. • 3 Nový AMA 3,5 cm<sup>3</sup> s kuželem a vrtili se za 190; skutečný U-model s motorem Start 1,8 cm<sup>3</sup> za 195 Kčs. J. Brázdil, Hlubočepský 49, Praha 16. • 4 Motor Alben 1,5 cm<sup>3</sup> za 120 Kčs. P. Šulc, Jiržíhovalce 14, C. Budíšovský. • 5 Nový skutečný celozábrzděný model s motorem FOX 2,5 cm<sup>3</sup> za 200; zazáření motorovým modelům 2,5 cm<sup>3</sup> za 100; zazáření skutečným motorem 2,5 cm<sup>3</sup> za 100 Kčs. P. Šedivák, Praha 5. Praha 6. • 6 Motor Letec 6,3 cm<sup>3</sup> se sh. sv. za 160 Kčs. M. Lovinská, Stalingradská 207, Praha 7. Pov. Bystrica. • 7 Motor Mour 6,3 cm<sup>3</sup> se sh. sv. + skumrakový 2 V + in. sítíkáček 50 cm<sup>3</sup> za 60; nezábavný americký motor AWO 2,5 cm<sup>3</sup> se sh. sv. na kuli. Želvičkách s rot. kroužkem, nápr. plet. kroužek a vrtule za 40 Kčs. P. Šedivák, Praha 5. Praha 6. • 8 Příjem ALFA s elektronikou ihne výrobařského rádu, postavený podle LM za 140 Kčs. F. Kresek, 12/21, Kolečko. • 9 Motor 6,3 cm<sup>3</sup> se sh. sv. za 180; zazáření 2,5 cm<sup>3</sup> za 150; výkon 150 vteřin za 2,2 cm<sup>3</sup> za 150; kouzlení skumrakovým po sh. svíčky až 30 Kčs. O. Šilh, Mřížková 34, Praha 10. • 10 Dva nové děti motoru Webers Mach 1,5 cm<sup>3</sup> za 150 Kčs. M. Konzny, Herška n. Mer. v Olomouci. • 11 Motorový Bal 2,5 cm<sup>3</sup>, Vltava 2,5 cm<sup>3</sup> a motor 10 cm<sup>3</sup>. E. Zito, Hlubočedského 1, Libeň, Praha 9. • 12 Model hydroglidzera s upom. zářením pro motor do 2,5 cm<sup>3</sup> bez motoru za 50; tenký pro motor 3 cm<sup>3</sup> bez motoru za 70; model skutečný s koulím troubem bez motoru za 120; skutečný s koulím troubem s motorem za 140; skutečný čas. Letadlo za 60 Kčs. J. Kral, U dube 60, Praha 15. • 13 Motorek Letec 6,3 cm<sup>3</sup> se sh. sv. vrtulek a vrtule za 180 Kčs. A. Kral, Okrouhla 79, p. Benešov v Boskovici. • 14 Plastový povlak pln. výrobky (výška 40 cm); NIPE-číšky 2 V až 40 Kčs. A. Drabokoupel, Berounská 1386, Turnov. • 15 Volný motorový model s motorem za 150; včetně U-model za 200 Kčs. A. Drabokoupel, Berounská 1386, Turnov. • 16 Motorový model s motorem 2,5 cm<sup>3</sup> za 90 Kčs. F. Marta, Krotkov 5/336, Přešticko-Borkov. • 17 Volný model na 110—500 V+ dve správce se neporušujícími sluchátky; přip. výrobky za motor 2,5 cm<sup>3</sup>. K. Vlach, S. Chládkova 4, Kralupy nad Vltavou. • 18 Skutečný celozábrzděný model na 2,5 cm<sup>3</sup> za 100; s motorem Alben 2,5 cm<sup>3</sup> za 280; motorový Bub-Frig 2,5 cm<sup>3</sup> za 160; motorový Bub-Frig 2,5 cm<sup>3</sup> za 160; rotační se 120; rotační se 140; Albus 2,5 cm<sup>3</sup> za 160; rotační se 120; hadičky níz. výrobky za 250 Kčs. P. Čalík, Kabeláčová 591, Havlickův Brod. • 19 Závorník motor Vltava 5 cm<sup>3</sup> za 180; NV-21 + náhr. díly - sestava závora - za 100; optopáry: Vega za 200, Voigtlander 63 za 200 Kčs. J. Jira, Vintířov, p. Obražat u Taberce. • 20 Kvalitní Sečkaři „Základy letectví“, „Jak se staví sportovní letadlo“; Novák „Mladí letec“; Hošek „Bezpeč-

nosti“; Výrobkového a modelu; Polák „Od výroby do výroby“; Šimčík „Model letadla 1928“; Vyskočil „Konstrukce modelů letadel“; „Konstrukce modelů 1931“; Novák-Hošek „Stavba bezmotorových modelů“; různé plánky modelů letadel; J. Matěj, Holečkova 23, Praha 16. • 20 Plánky letadel, jedi a tanků. J. Šacher, Na Běžce 1, Praha 16. • 20A. Nový motor Rokod 6,3 cm<sup>3</sup> se sh. svíčkou za 220 Kčs. Do redakce LM.

### KOUPĚ

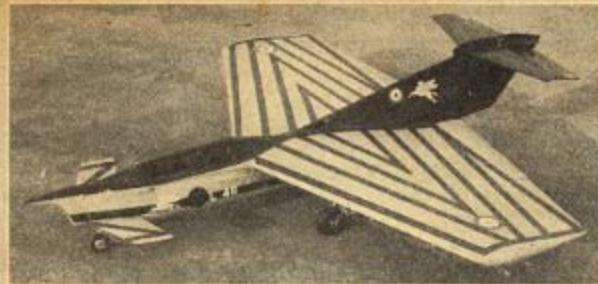
• 21 Výříz modelářské balíček dle katalogu 2, 3, 5 a 10 mm. J. Šebastian, Husova 10, Praha 1. Slavný • 22 Tři kusy komplikované výrobařské rádií k přimášení ALFA, měřidlo destr. 3 0,07 mm. L. Vokoun, Dlinská 578, Praha. • 23 Výrobník - vzděl. cent. L. Hejlich, Stáloučka 3, Hradec. • 24 Anticorový plech tloušťky 0,14—0,16 mm na měřítkách k třísek. J. Dvořáček, Dukarská nám. 15, Hustopeče u Brna. • 25 LM 12/57, F. Jedlička, Zbrojovka 229. • 26 Klukovský skříň za mezon. Start 1,8 cm<sup>3</sup>. F. Bláha, Přibyslav 12, Krasov. • 27 Plánky letadlic modelů: Aero 40 a L-200, Morava, Meta-Sokol, 22/23, Trenčín, Hradec Králové, Žamberk, 12/13, Písek. • 28 Plánky el. výrobek: časopis „Zelená hnízdička“, celozábrzděný kolejnicový 4x6 cm<sup>3</sup>; lupenkové páky na kov, vrtulek 0,7—0,8 a 0,85 mm; žárovky M 1, M 2,4, M 1,6, M 1,8; žárovky M 1, M 1,4, M 1,6, M 1,8, M 2, M 3; matice M 1, M 1,4, M 1,6, M 1,8, M 2, M 3; perovskitová trubíčka o svíření 5—6 mm; kalisy Hančely-Zgymunda. Tato je tekoucí je Argentina a „Ples Kordillery“. Portfolije významně za rok následujícího modelářského letenářství. L. Zelený, Poříčí n. Sáz. 68. • 29 Model C. Benešov v Praze.

### VÝMĚNA

• 29 Motor Letec 6,3 cm<sup>3</sup> se sh. sv. za Vltava 5 cm<sup>3</sup> nebo podobný, event. za trykla. F. Švarc, Klikovova 215/19, Kladno. • 30 Motor Vltava 2,5 za 200 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 31 Nový Vltava 5 cm<sup>3</sup> za IKAR 6,3 cm<sup>3</sup> nebo jiný i větší obousměrný motor. • 32 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 33 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 34 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 35 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 36 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 37 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 38 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 39 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 40 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 41 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 42 Motorový model na 140 Kčs. J. Heršman, Ruská 6, Praha 10. • 43 Duralový plech z rozměrů 51 x 62 x 2 x motor 1,8—2,5 cm<sup>3</sup>. V. Kotek, Na Dražbách, 235, Hronov. • 44 BM motor 85 W/220V (2500/min) za motor Bub-Frig 2,5 cm<sup>3</sup> s motorem 80 W/220V za dobu 200 Kčs. • 45 Tryklo Letec MP 250 s dvojkou za motor Bub-Frig 2,5 cm<sup>3</sup>. S. Hatka, Leckov 936, Pov. Bystrica. • 46 Duralový plech z rozměrů 51 x 62 x 2 x motor 1,8—2,5 cm<sup>3</sup>. V. Kotek, Na Dražbách, 235, Hronov. • 47 BM motor 85 W/220V za plápnadlo P. Rágula, Pov. Teplice, 106. • 48 Miliampérmetr 0-600 mA (mezo 200 V) za dobu benz. motoru do 10 cm<sup>3</sup> nebo prodaný za 100; rychlojetek v ceně 200 Kčs za příslušek s relé za 27,12 MHz i bez adresy; el. motor 120 V/40 W (8000 ot/min); rychlojetek s převodem 1:100 za 100 Kčs. J. Závorský, SLOVENKA, Pov. B. Štěpánov. • 49 Poláky modelářské výroby poláky model Jakška 2,5 cm<sup>3</sup> za Vltava 2,5 cm<sup>3</sup>. Adresa: Witold Kułaga, Gdańsk 1, UL. Świdnicka 125, m. 8, POLSKA.

### RŮZNÉ

• 50 Zhotovina podle výkresů (příslušenství a bočnice) velkého typu vrtulí pro modely na gumi. J. Novák, ul. Sokola 13/5, C. Těšín.



Neobvyklý upoutaný model „Sport“ italského modeláře Loke-Tino, opatřený tryskovým motorem Dynajet, létá rychlosťí 120 km/h. Dokáže bezpečně přemety a let na zádech.



Rychlostní model s motorem 2,5 cm<sup>3</sup> podle nových pravidel konstrukce italského modeláře Padovano z Torina.



„Víte, takový éro mit, tak do toho vrazím rádio s pěti kanály, aby se to točilo, obracelo a všecko dělalo...“ – liboval si modelářský referent Patočka, zálibně poplácávaje obřího předváděcího Trenéra na Velké ceně Prahy.



Belgian Stouffs létá akrobací s americkým modelem typu Nobler – viz čl. v LM 3/58.



Ukázka školního tryskového italského modelu pro mladé modeláře. Postavil žák Luigi Corti z Empoli.

Tato „letka“ cvičných U-modelů patří turnovským soudruhům. Uprostřed akrobat M. Knöbla.



Ještě jeden z „vymírajících“ zastánců velkých větronů – J. Šimek z Tišnova s dvakrát zvětšeným Káňetem II.

