

Letecký

3

BŘEZEN 1950

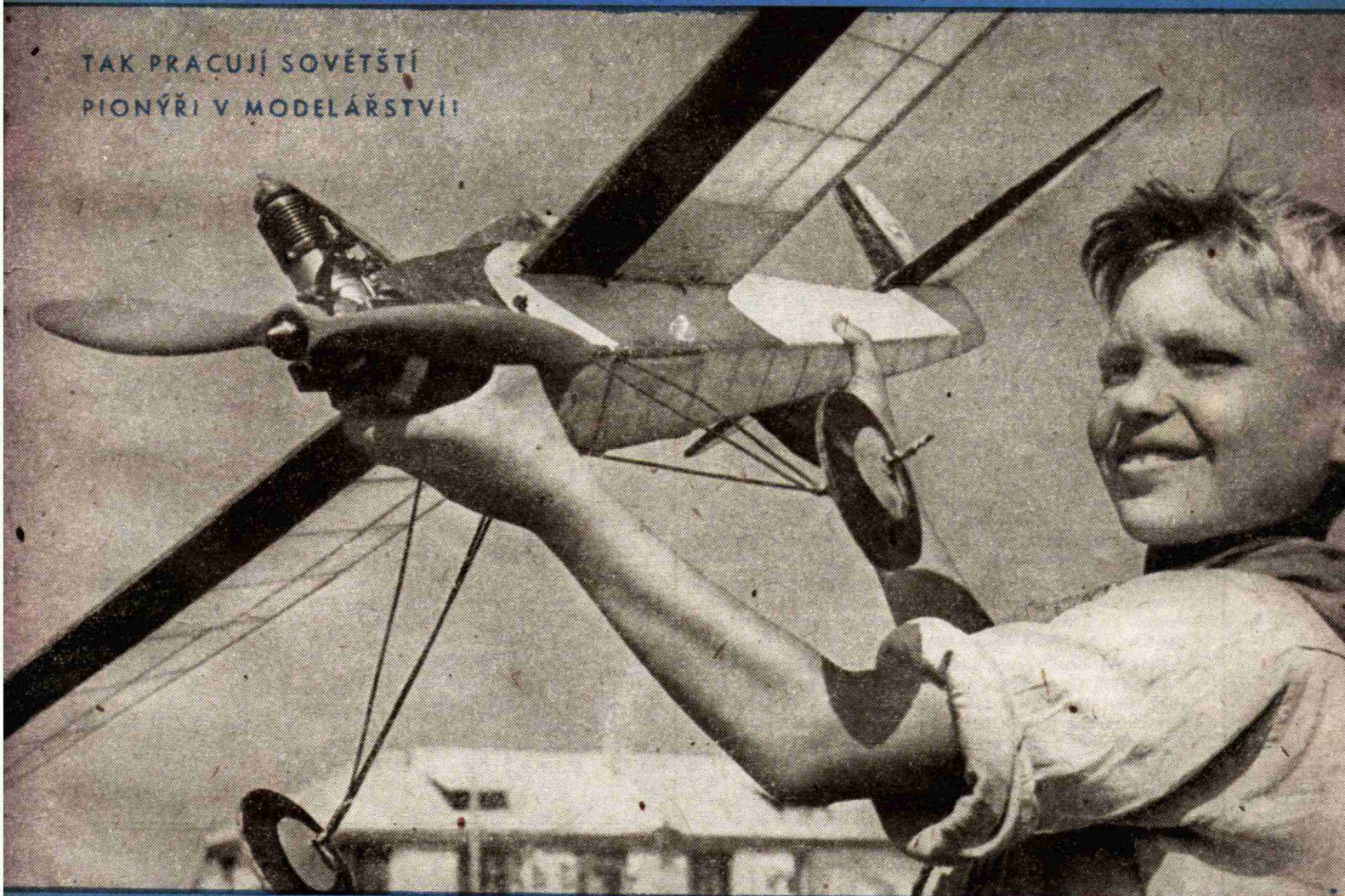
ROČNÍK I

CENA 4 Kčs



modelář

TAK PRACUJÍ SOVĚTŠTÍ
PIONÝŘI V MODELÁŘSTVÍ!



ČTĚTE UVNITŘ O VÝVOJI SOVĚTSKÉHO MODELÁŘSTVÍ!

OBSAH



Mezinárodní kalendář a rekordy — Obrazová strana — O jednom
závodě — Co má vědět modelář o počasí — Dvě významné —
O profilech křídla — Nové modely — Cizí modely — Restaurace
v oblacích — Čs. letadla a jiné

Zimní modelářská soutěž v Gottwaldově ukazatelem nové cesty československého modelářství

Zimní modelářská soutěž Aeroklubu Gottwaldov, která se konala dne 12. února 1950 jako první podnik svého druhu v Československu, znamená velký průkopnický čin v historii našeho modelářství. Jeho důležitost i pro naše sportovní letectví se již bez debat uznává. Jen ty aerokluby, které vychovávaly vlastní modelářský dorost, mají právo na existenci, protože v kádrech mladých modelářů spočívá budoucnost klubu. Jsou aerokluby, které kolem této skutečnosti chodí bohužel dosud lhostejně, ale mnoho klubů se s radostí pustilo do práce a ty nepokročílejší sklizejí již zasloužené úspěchy své činnosti.

Není proto náhodou, že zimní modelářská soutěž byla uspořádána právě z iniciativy Aeroklubu Gottwaldov, který se svou prací řadí mezi nejlepší kluby; při hodnocení činnosti za rok 1949 se umístil na čtvrtém místě. Zimní soutěži nastoupil úspěšně do Budovatelské soutěže 1950. Gottwaldovští modeláři uspořádáním soutěže ukázali, jak lze úspěšně překonat smrtvou zimní sezónu a povzbudit činnost i soutěživost modelářů v zimních měsících. Jejich dobrý nápad se setkal s velkým pochopením ostatních modelářů, o čemž svědčí velmi početná účast soutěžících, a lze věřit, že nezůstane bez odezvy.

Celá organizace soutěže byla prodechnuta duchem nové doby. Nezavodili jednotlivci, ale družstva, což bylo dobrým důkazem pochopení zásady, že úkolem modelářství není výchova modelářských primadon, ale zdárných kádrů dorostu. Dalším velkým přínosem bylo oddělení zařízení družstev aeroklubů a školních letek, což umožnilo zjištění vývoje modelářství jak v klubech, tak i ve školách.

A nebylo-li náhodou, že pořadatelem zimní modelářské soutěže byl právě jeden z nejlepších aeroklubů, platí toto tvrzení dvojnásob o vítězích soutěže. Vítězství nebylo olázkou štěstí či náhodného úspěchu jednotlivce, bylo podmíněno vyspělostí celého družstva.

Aeroklub Louny, jehož družstvo zvítězilo v kategorii větroňů a získalo hodnotnou putovní cenu Státního úřadu pro tělesnou výchovu a sport, založil modelářský odbor teprve před dvěma lety. Za to, že se mu podařilo za tak krátkou dobu dosáhnout vítězného úspěchu, vděčí neúnavně práci a systematické přípravě svých modelářů. Vítězství v kategorii výbušných motorů získalo modelářské družstvo Aeroklubu Frýdek-Místek, který tím rovněž dokázal svou poctivou práci a životaschopnost.

V soutěži školních letek zvítězili slovenští modeláři; jako první se umístila letka z Mošoviec, druhé místo získala školní letka z Bratislavy, třetí místo obsadila druhá školní letka z Mošoviec. Z umístění těchto tří modelářských letek si musí vzít všechny aerokluby příklad, jak má vypadat vzorná péče o širokou základnu leteckého dorostu.

Bylo by nespravedlivé, abychom chválili jen vítěze; všichni účastníci soutěže se svými výkony zasloužili o její vysokou úroveň, která nejlépe dokazuje stoupající rozvoj našeho modelářství v klubech i mimo kluby.

Bylo vykonáno mnoho, avšak na základě vykonané práce a získaných zkušeností je nutno budovat dál. Důležitost výchovy leteckého dorostu byla dlouho nedoceněna a ještě nyní není mnohde v klubech hodnocena správným měřítkem, ačkoliv systém hodnocení modelářské činnosti v „Budovatelské soutěži ARČS 1950“ i zavedení posloupnosti letecké výchovy činí modelářství základem předpokladem klubového života. Nelze nikdy dost častěji zdůrazňovat, že budoucnost našeho letectví je v nastupujících kádrech mladých modelářů!

Na zakončení své zprávy, děkují pořadatelům zimní soutěže, blahopřejí jejím vítězům a všem modelářům přeji mnoho zdaru do další činnosti.

A těm aeroklubům, které dosud stojí stranou modelářského hnutí, připomínám:

Aeroklub bez modelářů — aeroklub bez budoucnosti!

Otakar Švaříček,
generální tajemník ARČS

Mezinárodní model. kalendář FAI

FAI vydala prozatím na rok 1950 kalendář následujících modelářských podniků, které jí byly ohlášeny jako mezinárodní:

- 30. dubna
nebo 7. května — Rychlostní závod upoutaných modelů a soutěž v akrobacii upoutaných modelů — Ženeva (Švýcarsko).
- 28. května — Rychlostní závod upoutaných modelů a soutěž v akrobacii — Brighton (Velká Británie).
- 8.—9. července — Soutěž modelů s gumovým motorem typu Wakefield a motorových modelů — letiště Bladonnel (Irsko).
- 23. července — Soutěž o Wakefieldův pohár pro modely s gumovým motorem, pořádaná finskou leteckou organizací — Helsinky (Finsko).
- 30. července — Soutěž modelů větroňů speciálního skandinávského typu (150 cm rozpětí) — Stockholm (Švédsko).
- 6. srpna — Bowden-Trophy jen pro motorové modely — Londýn (Velká Británie).
- 15.—25. srpna — Soutěž modelů všech kategorií v Eaton Bray (Velká Británie).

Další termíny mezinárodních modelářských podniků, které byly ohlášeny opožděně, oznámí FAI po projednání v nejbližší době.

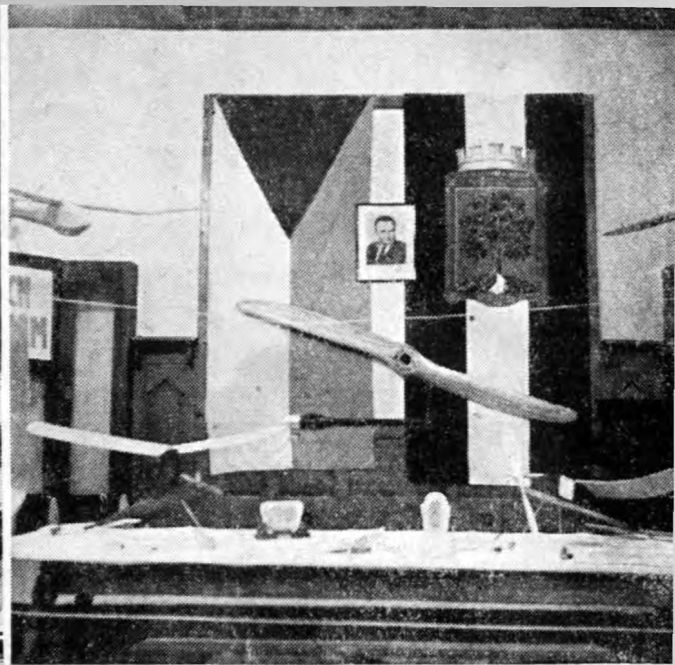
Nové modelářské rekordy uznané FAI v lednu 1950

- Modely s mechanickým motorem
(třída 1 B-2, kategorie 1)
- Rychlost v kruhovém letu (upoutané) — Maďarsko
Model Jiřího Benedeka, motor Electronic Developments ED-MK II, obsahu 2 ccm, místo St. Georges, Budapest 22. listopadu 1949 70,450 km/hod.
- Modely létajících křidel s mechanickým motorem
(třída 1 B-2, kategorie 3)
- Rychlost v kruhovém letu — SSSR
Model Jurije Koukhry, motor AMM-4, obsahu 9,8 ccm, místo Tušina u Moskvy 28. listopadu 1949 87,150 km/hod.
- Modely bezmotorové — létající křídla
(třída 4-1)
- Vzdálenost v přímé línii — Maďarsko
Model Ladislava Hodiho, označený HL-1, z místa Nagyszék do Farago, Kinskundorozama 16. října 1949 2500 m
- Model vodní s gumovým motorem
(třída 2 A)
- Vzdálenost v přímé línii — SSSR
Model Jurije Zacharova, ze Silikatné do Ceban-ševa 9. srpna 1949 22,540 km
- Vzdálenost v přímé línii — Maďarsko
Model Arnošta Horvátha, označený TM-16, z Hajduszobozslo do Kunmadaras 10. září 1949 45,150 km
- Modely vodní s mechanickým motorem
(třída 2 B)
- Trvání letu — SSSR
Model Jiřího Ljubuškina, motor AMM-4, obsahu 9,8 ccm, z řeky Moskvy u Tušina do Čiricova 19. října 1949 1 hod. 18 min. 40 vř.
- Modely speciální — létající křídla s gumovým motorem
- Trvání letu — Maďarsko
Model Ivana Poicha, označený CF-P 12, z jizdárny Megyer, u Újpestu 25. září 1949 5 min. 47 vř.
- Modely speciální — létající křídla s mechanickým motorem
- Vzdálenost v přímé línii — Velká Británie
Model Michaela Anthony Kinga, motor „E. D. Bee“ obsahu 1 ccm, z Leigh on Sea do Hadley, Essex 28. října 1949 2,6 km

Všem školám,

kteří se zúčastnili soutěže odběratelů, oznamujeme, že jsme pro velký zájem školní mládeže o měsíčník **LETECKÝ MODELÁŘ** a jeho soutěž rozšířili původní počet 15 cen na 30 cen. Výsledek soutěže oznámíme již v příštím čísle našeho měsíčníku.

NAŠE VOJSKO,
ústřední vojenské vydavatelství,
Praha II, Vladislavova 26



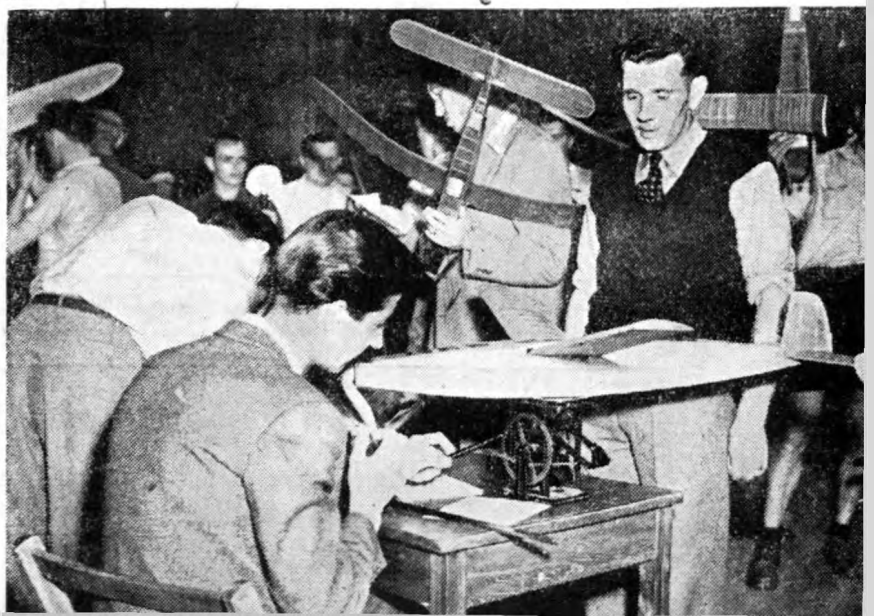
Nová letecká sezóna začne co nevidět. Tisíce mladých nadšených budovatelů čl. letectví přijdou opět do středisek a na letiště aeroklubu. Jejich poctivá práce bude letos po prvé zhodnocena v »Budovatelské soutěži ARČS« a po zásluze odměňována. — A vy, kteří se chcete teprve zapojit do plachtařského výcviku, nezapomeňte: Plachtařem jen modelář!

Naše povídání o »Velkých modelech« ve 2. čísle LM probudilo ze zimního spánku většinu těchto »gigantomanů«. A je jich opravdu dost — nepřejte si, aby se jednou rojili! Ti vedle jsou z Josefova-Jaroměře. Snad znáte jejich krásné »Olympie« ze soutěží. Nemáte pro nás také obrázek něčeho tak velikého?

Ke zprávě minule otištěné, posílali nám z Aeroklubu Jablonec n. N. ještě obrázek z modelářské výstavy, kterou tam uspořádali. Kolik práce vyžádal! Vydržela se však a to již stojí za námahul! Věříme, že tento dobrý příklad potáhne právě tam, kde propagace modelářství dosud vážně!



Rádná technická kontrola před soutěží, aby všechny modely skutečně odpovídaly podmínkám — to je opravdu důležitá věc. Je třeba, aby pořadatelé našich modelářských soutěží na to letos předem víc mysleli. Rádné přejí mání musí všude zaručit, že umístění modelářů budou opravdu poctivě zasloužená. — Náš dolní obrázek je z mezinárodní soutěže Wakefield.



Pionýři I. Bagrjakov a V. Benigin se věnují leteckému modelářství. Vidíte je při práci v domě pionýrů v Moskvě.



»Nejprve si poslechněte předpověď počasí podle hlášení Státního ústavu meteorologického. Bude zataženo, místy slabé sněžení, čerstvý až silný vítr západních směrů...« Tohle říkal jednu sobotu večer ten pán v radiu příjemným nevtravým hlasem — a to byl začátek našeho příběhu. Hm — čerstvý až silný vítr západních směrů. To se nám hezky hodí, my máme zítra místní závod školních modelů letadel a on bude čerstvý až silný vítr západních směrů. No — utěšovali jsme se s Čížkem, snad to ten pán v radiu špatně přečetl a vůbec — kdoví, jestli si to jen tak nevymyslel a třeba se spletl a počasí se ani předvídat nedá, že jo... Aspoň ne nějak přesně.

Ale druhý den ráno bylo zle. Koruny stromů se ohýbaly, střechy domů se nadzvedávaly — no, abych to nepřeháněl. Střechy domů se nenadzvedávaly, ale vítr byl. To jo. A silný. Vrtěl jsem hlavou: ze závodu nic nebude... Čížek vrtěl hlavou: v tomhle se s modely lítat nedá... Kamarád z motorářského odboru, který slíbil, že ten den přiletí nad závodící drobotinou s C-104 a provede nějaké to rodeo, vrtěl kuklou: z toho nic nebude... Volali jsme do Ruzyně na meteor. Vrtěli tam hlavou: vítr je silný, zaznamenali jsme nárazy až 110 km v hodině, máme tu QGO. To QGO je asi nějaké

divné a strašné zaklínadlo, nějaké čarování, protože, jak se to řekne, nebo nějak ohlásí, tak je všechno rázem začarované. Lítat se nesmí, rolovat se nesmí a nic se prostě nesmí. Možná třeba, že pan Dr. Förchtgott v Ruzyni, než tuhle formuli vyřkne, tak si nasadí špičatou černokněžnickou čepici, zahalí se v černý plášť, na kterém jsou muří nohy — a mávne černokněžnickou hůlkou. A v té chvíli možná stojí ruzyňská kontrolní věž na kuřecí nožce jako chaloupka Baby-Jagy a zvolna se otáčí... Těším se, že to jednou uvidím.

Tak v Ruzyni mají to QGO. Tož jsme s Čížkem definitivně zavrtěli hlavami a řekli jsme si, že se tedy závodit nebude. Jenomže — najednou Čížek zbledl a vytréštil oči. Podíval jsem se ve směru jeho pohledu a udělal jsem totéž. Směrem k nám se blížilo několik nahrbených postav, ale blížily se pozpátku, zády k nám.

Obešla nás hrůza. Vypadalo to, jako by letiště přepadli Mart'ané a nic je nemohlo zadržet. No — pak se to vysvětlilo: byli to modeláři, kteří postupovali v ranním šeru takticky zády proti větru a chránili své modely jako matky nemluvnata vlastními těly. Dívali jsme se na ně udiveně — a odpovědi nám byl nevinný pohled: přece jsou dneska závody, ne? —

Svatá prostoto! Oni přišli klidně závodit se školními »Vosami« v tomhle uraganu!

Udělalí jsme krátkou, ale obsažnou poradou. Když přišli tihle sem, tak ti ostatní přišli jistě na haldu. Rozumějte, na tradiční haldu u Kamenných Žehrovc, kde školní modeláři po první okoušeji slasti i strasti modelářství. Výsledkem porady bylo, že se v několika minutách vydal Ford kladenského aeroklubu na cestu s modeláři i modely a uháněl rychlostí hodně brzděnou na žehrovické modelářské letiště. No — co vám budu povídat. Už tam čekalo hejno modelářů, hrbili se zády proti větru a — snad se nějak před tím domluvili — prostě chovali se přesně tak, jako modeláři u nás v Kladně.

Tak jsme to spočítali a pokusili jsme se jim chabě vyložit, že se modely v tomhle tornadu rozbijí a upozornili jsme je, že kdo nechce, nemusí startovat. Výsledkem bylo to, že startovali všichni. Jenže — ono se to lehko řekne nebo napíše, ale, přátelé — ten start byste musili vidět. Představte si, prosím, tuhle taktiku: modelář opatrně postupuje zády proti větru nahoru na svah té haldy, model chrání vlastním tělem, a když přijde pod vrchol, tak se bleskurychle obrátí, vítr mu vyvrve model z ruky a okamžitě jej vyhodí snad 40 až 50 m vysoko do vzduchu. To dělá, prosím, ta halda. Tam se model trochu mele a při tom stále neuvěřitelnou rychlostí couvá po větru a za pár vteřin jej sledujete dalekohledem jako malý puntík daleko za haldou. To všechno se sběhne daleko rychleji, než se to stačí přecíst. Později se našli modeláři, kteří mi tvrdili, že se jim za jejich modelem dělala »žížnivá čára«, ale to nemohu s dobrým svědomím potvrdit, protože jsem asi nedával dobře pozor. Myslím všechno, že tam ale něco takového bylo... Pokoušel jsem se něco zachytit fotoaparátem, ale bylo to beznadějně. Podnebí bylo tak zoufalé, že bych musel použít bleskového světla, ale i to by mi asi sfoukl vítr. Tož jsem se to alespoň pokusil namalovat. Byly to památné a pohnuté scény; žít Homér, tak by se rozhodně nezdržoval popisováním zkázy nějaké Troje nebo cest Odysseových. Tady by měl látku rozhodně vděčnější. Stalo se také, že jeden modelář při prvním startu urazil jedno »ucho« od křídla své »Vosy«. Nehnul ani brvou a bez rozmyšlení uřízl nožem druhé a další starty provedl s takto uzpůsobenou »Vosou« pro »vysoké rychlosti« (hádalí jsme tak — M 0.8 - 0.9). Při tom mi náhle bylo jasné, že když kdysi v starověku starý Alexandr rozt'al gordický uzel, neudělal nic zvláštního. Modeláři mají na své uzly týž styl...

Tak abych dospěl ke konci. Ten závod dolétali všichni, abych tak řekl — s odřenými hrbety. Vždyť nejdelsí čas byl — 35 vteřin a opravy a záplaty byste nespočítali. Pokusili jsme se to vyčíslit. Na jeden start připadalo 1,3 záplaty. Víte, na tom celém stojí za povšimnutí ta houževnatost. Ta vůle dolítat děj se co děj.

(Dokončení na str. 37.)

Vezapomeň, že do poloviny května musíš dosáhnout limitu pro postup do krajské soutěže v rámci celostátní soutěže! — Podrobné podmínky byly v čísle 21

Co má vědět modelář o počasí.

Piší K. Anders a V. Koldovský

2. pokračování

Jiným druhem stoupavých proudů, jakousi odrůdou termiky, je tak zvaná větrná termika. Zprvu se myslelo, že se termika tvoří jen za bezvětří nebo ve dnech slabého proudění vzduchu, dnes však víme, že termika vzniká i za velmi větrných dnů.

Vznik větrné termiky je trochu složitější než vznik normální termiky; vznikající těleso teplého vzduchu nebude se v důsledku zviření vzduchu silnějším větrem vyvíjet stejnoměrně, a to ani v nejnižších vrstvách vzduchu několik metrů nad zemí. Oteplený vzduch se tu mísí s chladnějším a vznikají větší bubliny mírně otepleného vzduchu, které jsou unášeny větrem. Taková bublina stoupá výš, až když se dostane nad terén určitého druhu. Bývá to nad členitým povrchem země, u přechodů mezi poli a lesem nebo otevřenou krajinou a městem. Proto bývá na okrajích měst slabá větrná termika, která zesiluje s přibývajícím výškou.

Pozorujeme-li na příklad na volném prostranství kouřící tovární komín, bude kouř při silnějším větru

Obr. 5



unášen téměř vodorovně (viz obr. 5a). Známkou větrné termiky je, jestliže kouř při stále vanoucím větru pojednou počne stoupat téměř kolmo, až se odtrhne. (Obr. 5b). Zatím co toto odtržené množství kouře stoupá, protože se dostalo do termické bubliny, stočí se další kouř vycházející z komína zpět do polohy téměř vodorovně. (Obr. 5c). Dostane-li se model do takové větrné termiky, může uletět velmi dlouhou vzdálenost.

Objevují-li se za dne nad městem stoupavé proudy a nad lesem klesavé proudy, nastane v noci proudění zcela opačného směru. Rychle se ohřívající povrch města se také velmi rychle v noci ochladí; les naopak se ochlazuje velmi pomalu. Večer bývá pak les teplejší než město a proto bývají večer stoupavé proudy nad lesem. To je tak zvaná večerní termika. Můžeme proto na příklad večer bez obav startovat na svahu model

Obr. 6

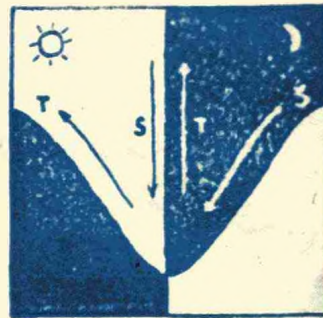


nad les položený pod svahem (viz obr. 6) a nemusíme se bát, že model skončí ve vrcholcích stromů. Pravidlo o večerní termice neplatí všude stejně; její vznik je závislý na místních povětrnostních a terénních podmínkách.

Přeji našemu letectví, aby nás spojovalo stále pevnějšími svazky se všemi těmi, jež máme rádi a jejichž přátelství nejvíce potřebujeme.

Antonín Zápotocký

V souvislosti s touto večerní termikou je třeba se zmínit o výstupných proudech v horských údolích, jejichž rozsáhlá pole klidného stoupání by mohla přinést modelářům nové možnosti. Totiž: ráno se více zahřívají stráně údolí. Teplejší vzduch po nich stoupá, což má za následek sestup chladnějšího vzduchu z větších výšek středem do údolí. Navečer je tomu naopak. Po stráních dolů klouže chladný vzduch, který vytlačuje teplejší vzduchovou hmotu středem údolí vzhůru. Viz obr. vpravo nahoře!



Obr. 7



S termikou je to zkrátka tak: Vlivem slunečního záření se vrstva přízemního vzduchu nad některými místy ohřívá více než nad ostatními. Vzduch tam pak je poněkud teplejší než jeho okolí, a tedy i lehčí. Proto, při dostatečném prohřátí, začne stoupat. (Obr. 7.) Navečer se poměry mění: místa, která se pozvolněji ohřívají, se i pozvolněji ochlazují, takže zanedlouho jsou teplejší než jejich okolí. Nad nimi

pak vznikají výstupné proudy večerní termiky. (Obr. 8.) To, co zde bylo řečeno, neznamená, že se tyto výstupné proudy objevují kdykoli svítí slunce. To je určeno tak zvaným zvrstvením ovzduší, to jest v průběhu teploty s výškou. Zpravidla se teplota vzduchu s výškou zmenšuje. Čím větší je úbytek teploty se vzdáleností od zemského povrchu, tím jsou poměry příznivější pro vznik termických výstupných proudů. Často však nastává případ, kdy se teplota vzduchu s výškou zvětšuje. Je to tak zvaná teplotní inverze, o které jste jistě na letišti neslyšeli nic pěkného. Má jednu velkou chybu: znemožňuje vznik výstupných proudů, protože vzduch lehčí — teplejší spočívá na vzduchu těžším — chladnějším a podmínky rovnováhy jsou splněny.

(Pokračování.)

Obr. 8



Dokončení »O jednom závodě«

Mrzelo mne náhle, že nepadaly kroupy, nebylo zemětřesení, kobylky, egyptská tma, morová rána a sedm let hubených, aby to modeláři měli komplet a mohli plně ukázat své kvality.

Nakonec to večer dobře charakterisoval největší chlap z kladenského aeroklubu. Opřel si ruce o stůl, zavrtěl hlavou a povídá: »Tak my v tom nemůžeme létat, Ruzyň v tom nemůže létat — a oni závodí s lepeňáky... no, máúcta...« A to bylo poslední zavrtění hlavou toho dne.

Měli jsme z vás, modeláři, radost. Hlavně, aby vám, kluci zatracení, tahle koňská nátura zůstala... to z vás budou dobří plachtaři a letci...

a jenom ještě několik »úředních« dat o tomto závodě:

Konal se 4. 12. 1949 a zúčastnilo se ho 42 modelářů ze školních kroužků Kamenné Žehrovice, Tuchlovice, Kladno I a Kladno III. Celý závod absolvovalo 18 modelářů, ostatní havarovali. Jako první se umístil Kočárek, Doksy, časem (průměr ze tří startů) 23,5 vt.

2. Landa V., Lhota,	21,4 vt.
3. Landa Z., Žilina,	21,0 vt.
4. Gregor, Doksy,	15,0 vt.
5. Šikula, Kladno,	13,0 vt.

Nejdelší čas byl 35 vteřin, nejdelší »vzdálenost« 600 m, která byla prolétuta — za 14 vteřin modelem letícím pozpátku.

Restaurace v oblacích

Jistě je hodně druhů restaurací. Jsou restaurace s lepší kuchyní, nebo s horší, právě tak je tomu i s obsluhou. Jsou restaurace útulné, diskretní, rodinné, mládežnické a jiné a jiné, jak je známo z praxe, filmů nebo románů.

Ale všechny mají dva rysy společné: jsou na zemi a všechno, co sníte, musíte zaplatit.

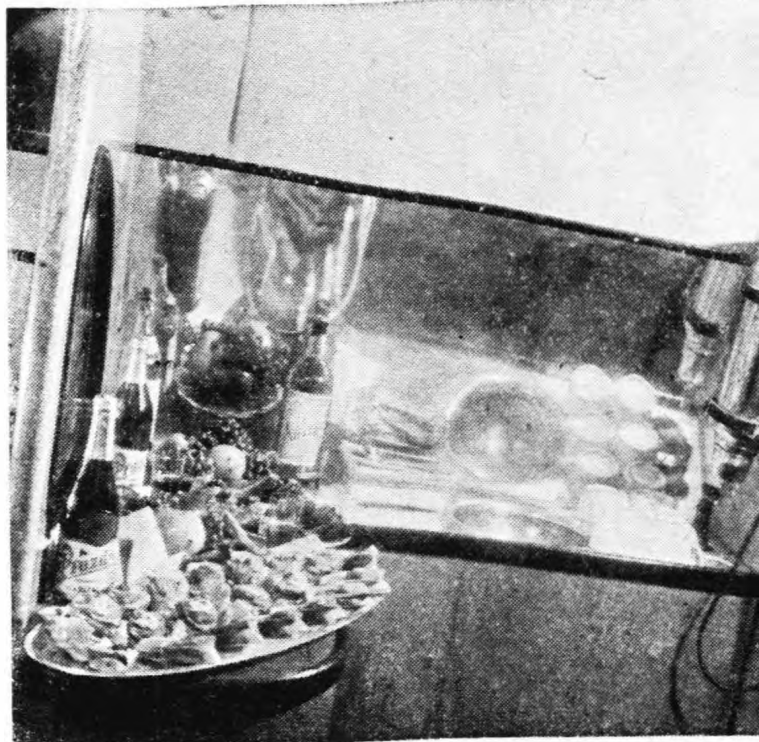
Ale existuje ještě jedna »restaurace«, kterou jsme v nadpise nazvali restaurací v oblacích. Tato kuriosní restaurace se od ostatních liší tím, že skutečně je mezi nebem a zemí a kromě toho, zatím co jíte, uhání s vámi a s vaším obědem několikasetkilometrovou rychlostí tam, kam si právě přejete.

A tak se může případně stát, zejména když jste pomalý jedlík nebo labužník, který své jídlo plně vychutnává, že se s chutí zakousnete do prvního sousta v Praze a poslední doušek své »plzně« nebo kávy nakvap dopijete na příklad ve Varšavě nebo v Bruselu. A to vás, prosím, nestojí nic, naprosto nic! Je to k neuvěření, ale skutečně. Přijde k vám sice roztomilá stewardka, aby »sklidila« se stolu, ale přijde s úsměvem a bez účtovacího bloku. Zeptá se vás jen, zda jste spokojen a máte-li snad nějaké přání.

Nechceme vás dále napínat a prozradíme vám, pokud jste to již sami neuhodli, že tou »restaurací v oblacích« je dopravní letadlo, v daném případě letadlo Československých aerolinií, které pečují o své cestující jako o hosty, které rádi vidíme a chtěli bychom, aby nás brzy opět navštívili.

Ty tam jsou doby našich babiček s nedělními výlety, kdy si rodinka sedla do vlaku a po prvních dvou ujetých kilometrech (muselo se pospíchat, vždyť se jelo až do Chuchle) se vytáhla obrovská brašna a hospodyně podílela hlavu rodiny a své ratolesti salámem nebo jinými uzeninami a »kafem«.

Dnes se rozhodnete jet třeba do Londýna, zrovna tak to ovšem může být hlavní město kteréhokoliv z četných jiných států, s kterými mají naše Aerolinie letecké spojení, zakoupíte si letenku, odvezou vás, opět zdarma, autokarem na letiště (představ si, čtenáři, že by tě železniční správa vozila autem na nádraží!!) a tam se vás ujmou ochotné a pečlivě ruce dobře vycvičené stewardky, neboli po našem letušky.



A teď to začne! Pasovou a celní kontrolu máte s úspěchem za sebou, sednete si do svého pohodlně čalounovaného křesla, které vám nikdo nemůže zasednout, ani nemusíte stát někde v uličce, letadlo se odlepí s vámi i s vašimi zavazadly, o která se mimochodem vůbec nestaráte od nastoupení do autokaru, a dřív, než si v hlavě srovnáte chaotickou směsicí dojmů, již je tu stewardka a ptá se vás:

»Přejete si jídlo nebo nějaký nápoj hned nebo snad později?«

»Sedí se vám pohodlně, máte otevřený ventilátor, chcete něco ke čtení, cítíte se dobře?« (Kdyby snad náhodou ne, nevadí, jsou tu po ruce utišující léky) atd.

Ale vy se cítíte dobře, ke čtení zatím nic, ale s chutí byste si dal něco k jídlu.

Prosím, nic snazšího! Nemusíte ani říkat tu otrpavou formulku »Stolečku, prostři se!«, přišel byste s tím stejně pozdě. Již je totiž před vámi prostřeno a vy pololeže, polosedě, jak vám to lépe vyhovuje, v měkém čalounění, očima vnímáte vášnivý pohled na tak zvaný »lunchbox«.

V praxi to znamená tři obložené chleby, sýr, maso, šunku, dort, keksy, ovoce a k tomu podle chuti kávu, plzeňské pivo nebo minerální vodu.

Na delších cestách, s jedním nebo více mezipřistáními, je vám k dispozici ještě studené kuře, salát a p. Dojíte, dopijete a dostanete chuť na něco »ostrého« do žaludku.

Prosím, naše slivovice, hanácká ovšem, nebo snad dáte přednost francouzskému Martellu? Jak je libo. Likéry musíte platit — alkohol je lidská slabost a musí se prý trestat.

Na plný žaludek jste ovšem hned spokojenější a začnete si všimát svého okolí.

Kabina letadla je zvukotěsná, vyčalounovaná, vaši spolucestující příjemní a okénko po vašem boku vás zve k pozorování ubíhajícího panoramatu pod vámi.

Přejeme vám tedy dobré zažití a příjemnou cestu!

—rich.



O NOVINKÁCH V LETECTVÍ

• zajímavých leteckých zpráv z celého světa informuje obrázkový čtrnáctidenní Aeroklubu RČS

letectví

Cena jednoho čísla 8 Kčs. Předplatné na celý rok 200 Kčs. Vydává NAŠE VOJSKO, ústřední vojenské vydavatelství, Praha II. Vinohradská 28

O PROFILECH KŘÍDLA

Milan Tichý

Křídlo či nosná plocha každého letadla a tedy i modelu má určitý tvar. Řez křídlem ve směru letu nazýváme profilem křídla, krátce profilem.

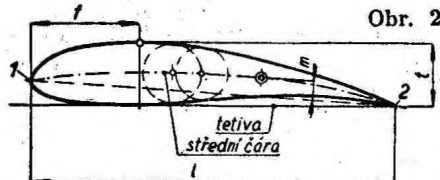
Profil má takový obrys, aby křídlo mělo co největší vztlak a co nejmenší odpor. Velký vztlak vede k větší stoupavosti a malý odpor umožňuje dosáhnout větší rychlosti. U bezmotorových modelů pak velký vztlak a malý odpor znamená hlavně větší klouzavost.

Tvar profilu, jehož obrys tvoří horní a dolní stranu křídla, určuje vlastnosti křídla a tím i celého modelu. Je tedy profil křídla tím nejdůležitějším při navrhování modelu.

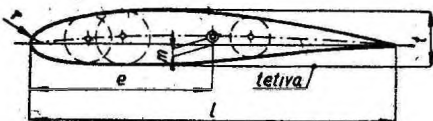
Geometrie profilu

Obrysy každého profilu (obr. 1) jsou přesně číselně určeny a jeho rozměry a hlavní tvarové znaky vztahujeme k jeho hloubce l .

Hloubku l profilu měříme na *tetivu* profilu. Tetivu profilu obdržíme (viz obr. 2), vedeme-li z konce 2 profilu přímku tak, aby se dotkla přední části dolní strany (profil a) nebo je to spojnice bodu 2 s nejpřednějším bodem profilu 1 (profil b).



Obr. 2



Vepíšeme-li do obrysů profilu kružnice a spojíme-li středy těchto kružnic, obdržíme střední čáru profilu.

Přední část profilu tvoří *náběžnou hranu křídla*, konec profilu, vybíhající do špičky 2, pak *odtokovou hranu* (obr. 2).

Hlavní poměrné údaje, jimiž se různé profily od sebe liší, jsou:

největší prohnutí střední čáry $\frac{m}{l}$,

vzdálenost největšího prohnutí střední čáry od náběž. hrany $\frac{e}{l}$,

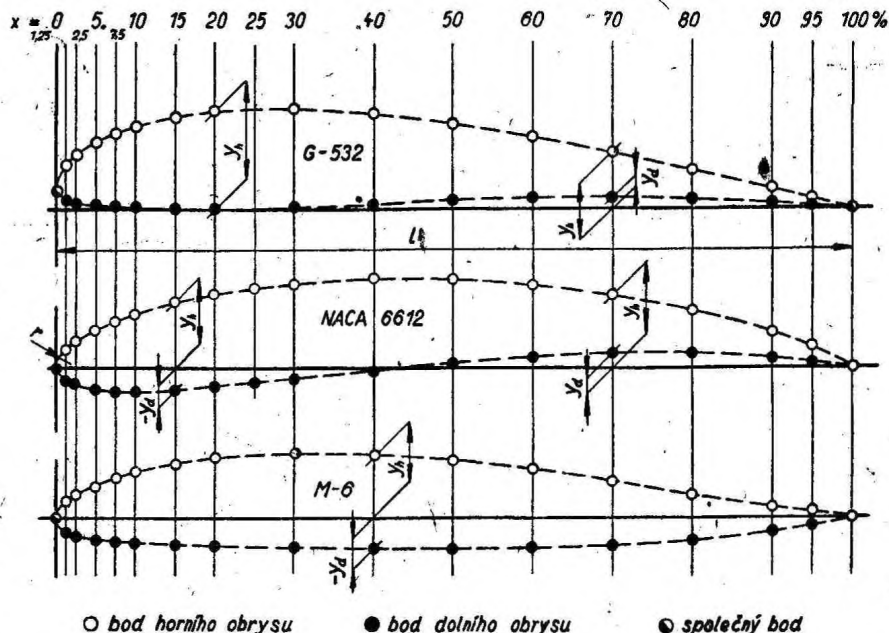
největší tloušťka profilu $\frac{t}{l}$,

vzdálenost největší tloušťky od náběžné hrany $\frac{f}{l}$,

poloměr náběžné hrany $\frac{r}{l}$.

Tyto údaje jsou poměrné, to znamená, že míry m , e , t , f a r (viz obr. 2) jsou vztaženy na hloubku profilu l a jejich hodnota je dána desetinným číslem nebo procenty. Uvedené poměrné údaje nám tedy říkají, kolikátou částí z hloubky profilu jsou míry m , e , t , f a r .

Příklad: profil má hloubku $l = 150$ mm. Místo největšího prohnutí střední čáry je vzdáleno od tetivy o míru $m = 7,5$ mm a je ve vzdálenosti $e =$



Obr. 3

25 mm od náběžné hrany. Je pak největší prohnutí střední čáry

$$\frac{m}{l} = \frac{7,5}{150} = 0,05 = 5\% \text{ hloubky profilu}$$

a vzdálenost největšího prohnutí střední čáry od náběžné hrany

$$\frac{e}{l} = \frac{25}{150} = 0,167 = 16,7\% \text{ hloubky profilu.}$$

Obrys profilu čili tvar horní a dolní strany je určen *souřadnicemi* profilu. Souřadnice jsou dvojho druhu a to vodorovné, označené písmenem x a kolmé, které jsou označeny písmeny y_a a y_b .

Souřadnice x udává na základní čáře, která je zpravidla také tetivou profilu, vzdálenost určitého místa profilu od náběžné hrany. V tomto místě je pak bod horní strany určen vzdáleností y_a od základní čáry a bod dolní strany vzdáleností y_b od základní čáry, jak ukazuje obr. 3. Pro přesné vy-

rýsování náběžné hrany udává se ještě poloměr kružnice r . Souřadnice y_a a y_b vynášejí se zpravidla od základní čáry směrem vzhůru. U některých profilech má však základní čára takovou polohu, na př. profil NACA 6612 nebo M-6 v obr. 3, že souřadnice y_a se vynášejí také dolů od základní čáry. V tom případě je pak před souřadnicí y_a znaménko minus —. Vynáší se tedy každá souřadnice označená — y_a vždy od základní čáry dolů.

Souřadnice x se udávají v určitých, odstupňovaných hodnotách a ke každé přísluší určité y_a a y_b . Pro každý známý profil jsou tyto souřadnice sestaveny v tabulku a můžeme vynést podle uvedených souřadnic jednotlivé body obrysu. Spojením bodů obdržíme přesný tvar profilu. Sítí používaných souřadnic x a různé případy vynášení souřadnic y_a a y_b ukazuje obr. 3. Příklad tabulky se souřadnicemi profilu je na obr. 4. (Pokračování.)

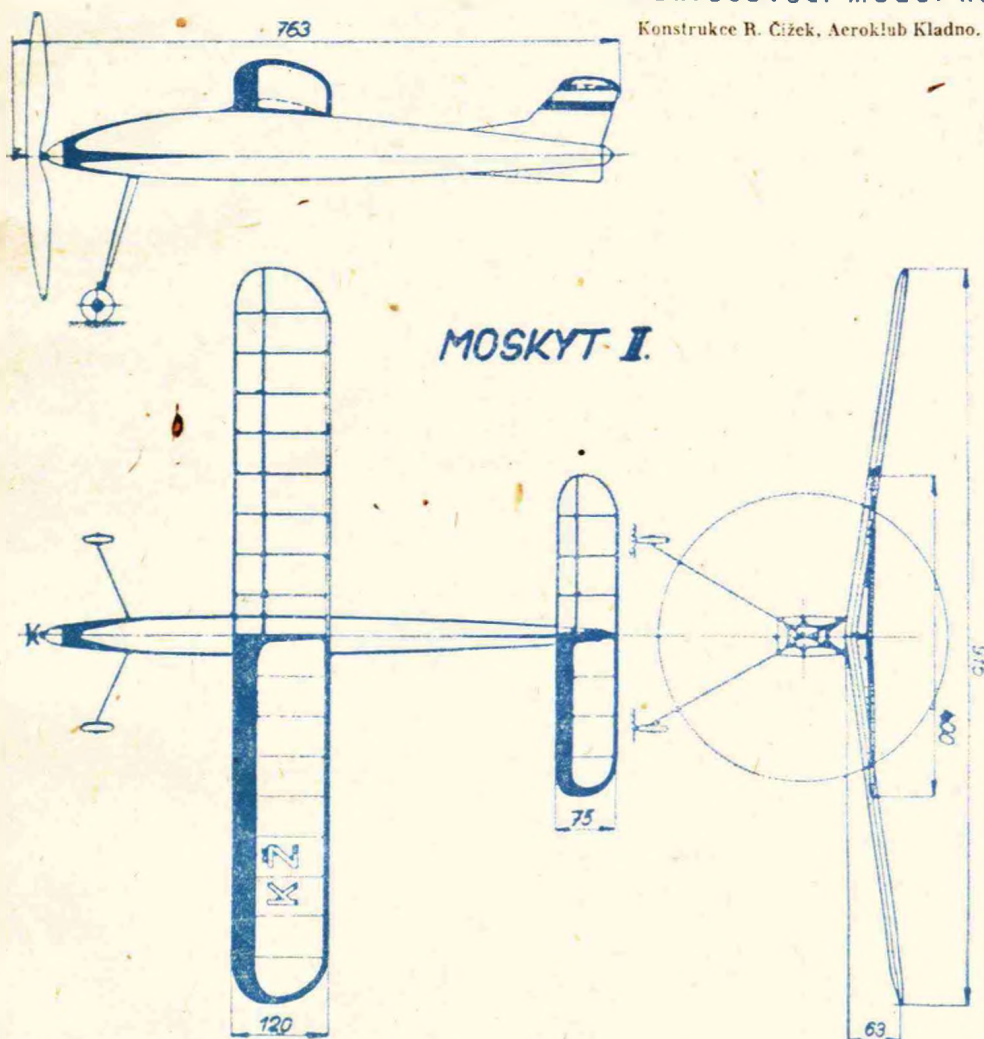
PROFIL CLARK Y

SOUŘADNICE		x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y_a		3,49	5,53	6,50	7,07	8,06	8,63	10,74	11,35	-	11,70	11,40	10,52	9,18	7,52	5,54	3,22	1,86	0,25	
y_b		3,49	1,94	1,46	0,94	0,61	0,40	0,15	0,04	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Obr. 4

Pokračovací model na gumu »Moskyt«

Konstrukce R. Čížek, Aeroklub Kladno.



»Moskyt II« je určen pro méně pokročilé modeláře jako přechodný model mezi školním a soutěžním typem (výchozí stupeň). Model je celý vyroben z našeho materiálu, stavebně nepřilíží složitě. Možno jej stavět v kurzech i jako první model na gumu s těmi žáky, kteří již zhotovili spon jeden výkonější bezmotorový model.

Technický popis:

Křídlo obdélníkového tvaru s eliptickým zakončením je samostatně jednonosníkové, náběžné. Nosník tvoří dva podélníky 2,5/2,5 mm nad sebou. Ze stejného podélníku je i náběžná lišta. Odtoková lišta má rozměr 2/5. Žebra jsou z 0,8 mm překližky, vylehčená. Koncové oblouky mají 3 mm pedigu a po ohnutí obrousíme do rozměru 2/3 mm. Křídla se k trupu přilepí gumou.

Výškovka je rovná, stejně shodná s křídlem, jen nosník tvoří jeden podélník 2/2 mm, který je provlečen žebry z 0,8 mm překližky, vylehčené.

Trup vytvoříme nejprve stavbou v jednoduché šabloně. Vezmeme dřívko z hladšího prkénka o rozměrech 100/700 mm a spendlíky. Spendlíky zapíšeme do drážky proti avíslým výztuhám. Obě boční části trupu spojíme rozpěrami, vsadíme první a poslední přepážku (překližka). Podélnou výztuhu (2/2) přilepíme až na samotný trup. Trupovou hlavici vyřežeme z lipového dřeva, provrtáme a vložíme hliníkovou trubičku pro vedení osy. Ke třetí přepážce připevníme podvozek z 1,5 mm ocelového drátu.

Směrové kormidlo je rovné s trupem, jeho hofejší část je usáknuta a tvoří sedlo pro výškovku, jež je připevněna gumou.

Svazek má průměr 54–64 mm, tvoří jej gumové nitě 0,8 mm/2,5 mm, jež jsou mezi závažné háčky namotány jako nekonečný pás. Těsně před háčky je svazek omotan gumou. Lehce se z trupu vyjímá, což je zvláště výhodné pro mazání.

Technický popis: Rozměr 915 mm, délka 765 mm, průřez trupu 0,8 dm², plocha křídla 11,3 dm², plocha výškovky 2,8 dm², nejmenší přípustná váha 170 g, při zatížení 12 g/dm³, profil křídla Eifel 400, profil výškovky Clark Y, průřez svazku 54–64 mm, vrtule Ø 340–360 mm, stoupání 32–38 cm.

Letové vlastnosti modelů byly zkoušeny za nepříznivého prosincového počasí, které není vhodné pro výkonnost spon, ale přesto dosažené časy se pohybovaly v mezích 45–65 vt. a dají se jistě v dalších měsících ještě zlepšit.

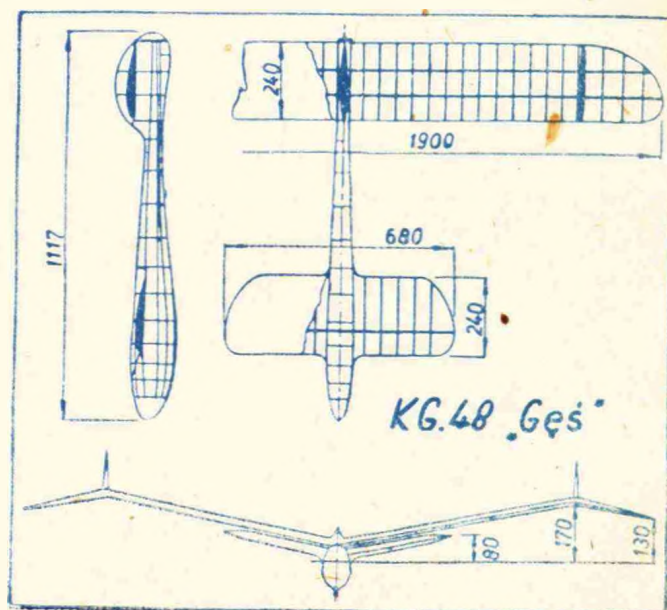
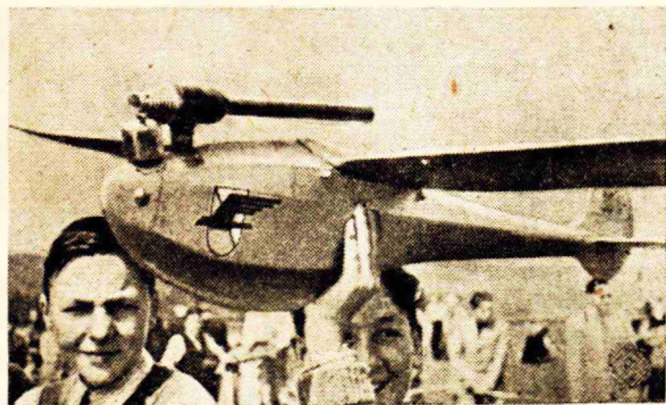
ZÁVÁZEK ČESKOSLOVENSKÝCH MODELÁŘŮ - POSTAVIT V ROCE

Zajímavosti z ciziny

Na výkrese vpravo vám představujeme zajímavý polský větroň typu »kachna«. Létal na poslední polské celostátní modelářské soutěži s označením KG-48 »Geš«, což vlastně znamená »Husa«. Konstruktorem je Evžen Janeczek.

Data modelu, která nejsou vidět z obrázku: Plocha křídla 45 dm², plocha výškovky 15 dm², celková nosná plocha 60 dm². Váha 720 g, specifické zatížení 12 g/dm³. Plocha největšího průřezu trupu 70 cm². Profil křídla G-395 s nulovým úhlem náběhu. Profil výškovky Clark Y s úhlem náběhu +3 stupně.

Model má automatické směrové řídící zařízení, které se uvádí v činnost při vypnutí se startovací šňůry. Je celý postaven z tuzemského materiálu bez halsv.



Na fotografii vlevo je tryskový motor švýcarského konstruktéra Ernsta Furrera z Curychu, namontovaný na seriovém větroňu typu »Jelmoli 3«. O motoru je známo jen to, že je uspořádáním podobný typům »Dynajet« nebo »Gado« (viz 2. číslo I.M.).

Létající křídlo jihlavských modelářů

V prvním čísle našeho časopisu jste se dozvěděli o tom, jak začali naši modeláři pracovat. Dnes vám předložíme výsledek práce v roce 1949. Je to konstrukce pokusná, která se osvědčila. Bezvadnými vlastnostmi překvapila naše milovníky samokřidel. Jsou tři a každý z nich již postavil několik samokřidel. Postupně vám předvedeme jednotlivé typy až budou zalétané a vyzkoušené. Rádi bychom stavbu samokřidel rozšířili tak, aby ještě v tomto roce bylo možné uspořádat zvlášť v této kategorii soutěž. Jistě se najde dost těch, kteří mají zájem o tyto typy letadel. Zajistě u nás v Jihlavě nejsme sami, kteří tvoříme nové konstrukce samokřidel. Napište nám také něco o vaší práci. Výměna zkušeností nám jenom prospěje. A teď hovoří sám konstruktér o svém vlastním samokřídle:

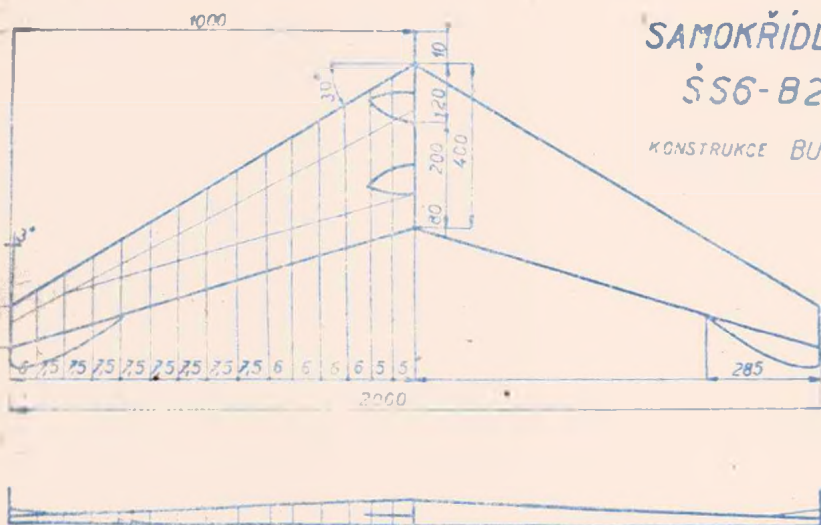
Samokřídlo B-2 je pokusným typem, na kterém jsou zkoušeny nové profily, vykazující skvělé vlastnosti. Model je normální konstrukce, křídlo dvou-nosníkové, přední nosník 5x9, hlavní nosníky 5x5, odtoková hrana 3x10. Z důvodu úspory překližky je osm největších profilů stavěno z nosníků stejným způsobem jako u skutečných letadel. Náběžnou hranu doporučuji přetáhnout překližkou, dýhou nebo alespoň balicím papírem. Stavba křidel je velice jednoduchá. Jsou spojeny dvěma jazyky z překližky 3 mm, které jsou v jedné polovině upevněny a přecházejí překližkovým trupem do druhé poloviny, kde zapadají do pochev. Trup je vřezán z překližky 5-7 mm. Použité profily NACA 84-M, křídlený do profilu vlastní konstrukce, podobného převrácenému T.D.C-2.

Není-li vám něco na modelu jasné, napište nám buď prostřednictvím našeho časopisu nebo přímo na naši adresu Aeroklub Jihlava, modelářský odbor. Srážná 14. Těšíme se na spolupráci se všemi milovníky samokřidel a přejeme jim hodně úspěchů. Jára Stěh.



SAMOKŘÍDLO ŠS6-B2

KONSTRUKCE BURDA



Do modelářských soutěží
v roce 1950 jen členové ARČS!

Upozorňujeme všechny aerokluby, že modelářských soutěží podle kalendáře ARČS v roce 1950 mohou se zúčastnit jen řadní členové ARČS organizovaní v některém místním aeroklubu, s jejichž účastí místní aeroklub souhlasí. Souhlas jim potvrdí místní aeroklub písemně na soutěžních přihláškách. Členství a souhlas místního aeroklubu a něstí budou kontrolovány zástupcem ARČS přímo při soutěžích. Modeláři bez členského průkazu ARČS a bez přihlášky potvrzené aeroklubem, v němž jsou organizováni, nesmějí být pořadatelem připuštěni k soutěži. Za do držování jsou odpovědní modeláři referenti aeroklubu.

Modelářský odbor ustředí ARČS.

1950 NÁRODNÍ REKORDY VE VŠECH KATEGORIÍCH FAI

Těsně před uzávěrkou jsme dostali následující dopis od jednoho z našich polských modelářských přátel — Pawla Elszteina z redakce polského modelářského časopisu «Skrzydła i Motor»:

Warszawa 21/2 1950.

Drodzy Przyjaciele!

Przyjmijcie najserdeczniejsze życzenia z okazji rozpoczęcia wydawania pisma dla młodych lotników «Letecký modelář».

Dužo pomyslności i 100 000 nakładu Letu zdar!

Paweł Elsztajn

z redakcji «Skrzydła i Motor»

Děkujeme Vám pěkně, milý příteli Pawle Elsztajne za Váš srdečný pozdrav a přání. Prosimе, abyste našim jménem za všechny československé modeláře vyřídil v SIMu bratrské pozdravy všem polským modelářům a hodně nových úspěchů v nastávající letecké sezóně. Věříme, že se modeláři obou našich národů letos opět setkají v přátelském soutěžení.

Polským modelářům Letu zdar!

Redakce časopisu «Letecký modelář».

Vítězný model Championátu Francie 1948 a 1949

Konstrukce student Bourthoumieux z Toulouse.

Rozpětí křídla 1310 mm.

Plocha křídla 22,5 dm².

Stíhlost 7,5.

Náběh křídla +2,5°.

Profil podobný G-3-P.

Plocha výškovky 6,5 dm².

Stíhlost 4,3.

Náběh výškovky 0°.

Profil Clark-Y.

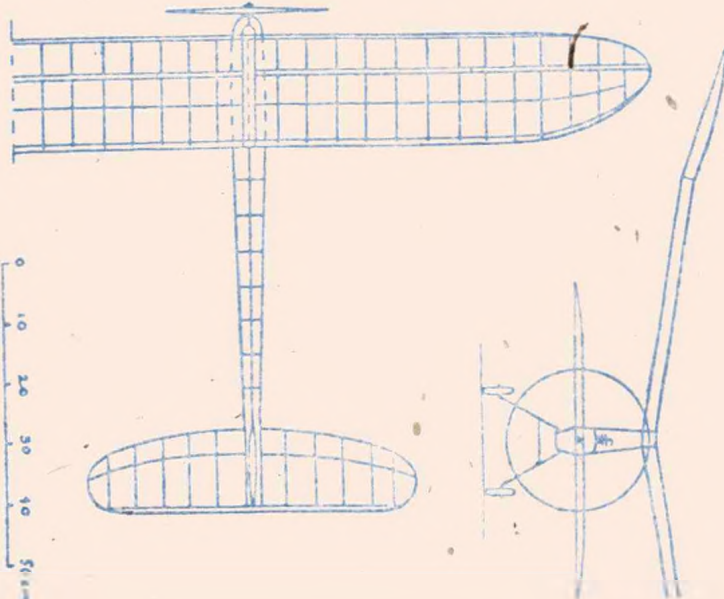
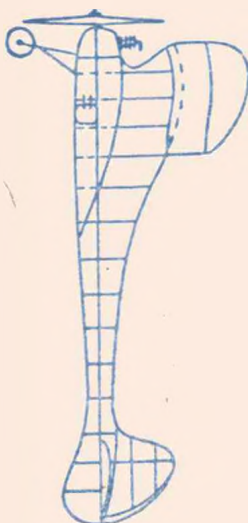
Váha 440 g.

Celková nosná plocha 29 dm².

Spec. zatížení 15,17 g/dm².

Mot. 1,7 cm «Meteor» detonací.

Model je postaven z balsu, dá se však překonstruovat na tuzemský materiál, aniž by se podstatně zvýšila celková váha.



Dvě vyznamenání

Opravdu, na světě se stávají podivné věci: — Poručík-pilot Friedrich Busch z výzvědné letky Luftwaffe dostal železný kříž za to, že objevil baterii sovětských protiletadlových děl a umožnil tak jejich zničení. A Leonek Michajlov, malý chlapec z Nové Vsi pod Leningradem dostal vyznamenání »Za obranu Leningradu« vlastně proto, že při tom Friedrichu Buschovi pomohl.

Tož to vám bylo ták: Kus za jižním předměstím Leningradu leží obec Nová Ves. Za vsí malý potok a za potokem nevelký lesík. V tom lese se usadila baterie sovětského protiletadlového dělostřelectva, která každou noc při bombardovacích náletech Němců vystřelila tuny střeliva na palebnou přehradu, bránící nepříteli dostat se nad město.

Baterie byla dobře maskována proti zpozorování se země i proti nepřátelským pozorovacím letadlům. Nedala se však ukrýt před chlapci z Nové Vsi. Ti už druhý den věděli, kde stojí které dělo a jak jen mohli, prolézali maskováním a překážkami z ostnatého drátu, aby viděli zblízka, co vojáci dělají. Tak se stalo, že když se jednoho odpoledne objevil v nízkém letu výzvědný »Henschel 126«, pilotovaný poručíkem Buschem, vůdce té klukovské bandy, Leonek Michajlov, už to nevydržel a přes ostnatý drát zavolal, plný rozčilení, na velitele:

»Soudruhu poručíku, proč se pořád díváte do té trubičky? Pokropte ho z děla, akorát se strefíte!«

Do velitele jako když střelí. Vyskočil od zaměřovače a obořil se na chlapce:

»A kde vy se tu vlastně berete? Nevíte, že se sem nesmí chodit?!«

»Víme,« odpovídal za ostatní Leonek, »ale my nechodíme, my jen pozorujeme a... a maskujeme se.«

»Maskujete se! Já se též maskuji. Rozuměli jste? A at' vás tu již nevidím, nebo...«

Bylo možno chlapce zahnat od baterie, ale oni nemohli a nechtěli ani zapomenout na dělostřelce. Když

Napsal L. Pantělejev

napadl první mokrý sníh, postavili hned za chalupami místo sněhuláka dělostřeleckou posici, jak to viděli u vojáků. S dělem měli dost starosti. Nakonec ale ze staré ulomené oje od vozu byla docela dobrá hlaveň, a když se přivázala na nápravu s koly od rozbitého hnojníku a vpředu podepřela dvěma tyčemi, dalo se s ní otáčet a mířit jako s opravdovým dělem. Když se nad postavením »děla« objevil německý výzvědný letoun, měli chlapci plné ruce práce a jejich sborové »buch, buch«, představující výbuchy granátů, se ozývalo ještě dlouho potom, co nepřítel zmizel.

Méně zábavné to ale bylo v noci, když několik německých bombardérů vysypalo svůj náklad na novou »dělostřeleckou posici« za chalupami. Na štěstí mířili dobře a tak to vešle »děla« odnesla, jen zbyla okna ve vsi. Ráno sám velitel baterie ukryté v lese chytil jednoho z chlapců a bledý zlostí a nevyspáním vyptal se ho na jména ostatních a hlavně »konstruktéra a velitele konkurenčního děla«.

Včerejší statečnost Leonka se zřejmě kamsi ztratila, když slyšel od kamaráda o rozmluvě s velitelem baterie. Nakonec se zeptal roztřeseným hláskem:

»To myslíš, že mě hned zastřelí?«

Druhý hrdina, Valjuša, si to myslel zřejmě také, ale hleděl ho nějak potěšit:

»Já myslím... možná... možná, že tě nezastřelí hned...«

Po dva dny se Leonek trápil nejhoršími vidinami o svém osudu a nemohl se rozhodnout, má-li utéci nebo jít a sám se ke všemu přiznat.

Rozřešil to poddůstojník, který se u nich třetí den ráno k hroznému leknutí Leonkovy maminky objevil s rozkazem, že má chlapce hned přivést do divišního štábu. Tam po chvíli čekání byl Leonek pozván k plukovníkovi.

Plukovník se divil, jako před chvílí poddůstojník, že jeho návštěvník je tak mladý.

»To ty jsi postavil tu dělostřeleckou posici a maskování kolem, které Němci předešli rozbili?«

»To... já...« — chraptivým hláskem vysoukal Leonek. »Ale my jsme nechtěli... my jsme si jen hráli...«

»Hráli si... a kdo je to my?«

»No my, děti...«

»Aha. A kdo vymyslel tuhle hru?«

»Nnno... já. Já jsem byl velitel.« A dál už to Leonek nevydržel. Vyhrkl mu slzy a spustil nárek:

»Soudruhu plukovníku, odpusťte mi to, já... já už nikdy nebudu...«

»Co nebudeš?«

»Nebudu si hrát...«

Plukovník se usmíval: »No, co-pak je možné, přestat si hrát? Proč bys to dělal?«

»Ale já už nikdy nebudu stavět děla, ani kryt, ani mas...«

»Nebudeš, opravdu? Ani kdybychom tě o to požádali?«

Leonek oněměl. Vykulil oči a překvapením docela otevřel pusku.

A plukovník pokračoval:

»Vidíš, postavili jste vaše »dělo« blízko domů, kde bydlí lidé. Němci mysleli, že jsme to my. Copak nevíš, jakou škodu jste mohli způsobit a kolik lidí mohlo být při bombardování zabito?«

Leonek sklonil hlavu a zašeptal: »Vim...«

»Pozdě, ale přece si to uvědomuješ! Lépe by bylo, kdybys to byl věděl předem. — A teď poslouchej: Taková falešná děla na oklamání nepřítelů by nám mohla hodně pomoci. Odvedli bychom tím nepřátelské útoky tam, kde by nikomu neškodily. Proto vás, chlapci, žádáme, jestli byste mohli postavit ještě pět — šest takových děl. Myslím tebe a tvoje kamarády. Jenom přirozeně tam, kde bychom my určili.«

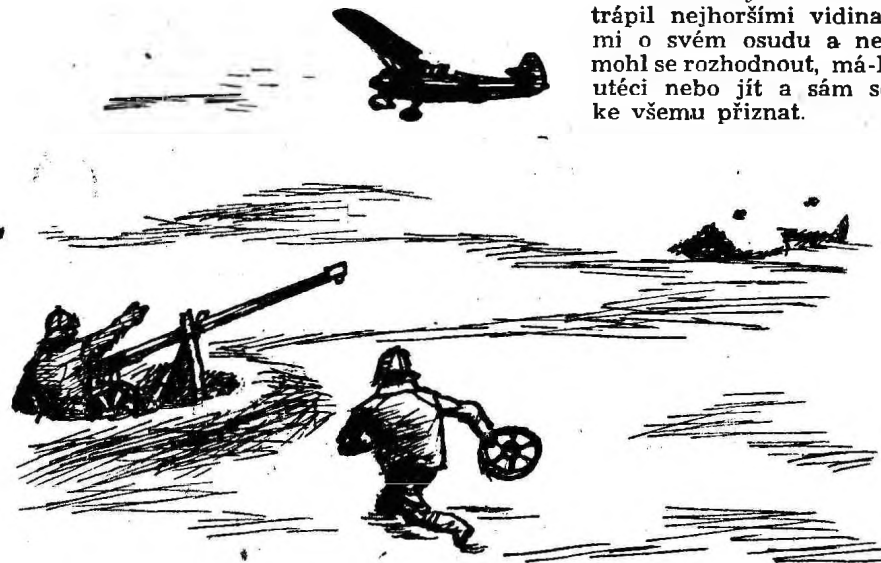
»Ale, soudruhu plukovníku...«

»Jaképak zase »ale?«

»Když my už nemáme žádnou oj, a tu jednu, kterou jsme měli, Němci rozbili.«

Plukovník vážně pokýval hlavou. »No, nějaké takové dřevo, to já vám již obstarám. Doufám, že to bude brzy.«

(Dokončení na str. 47.)



ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA

AERO 45 je celokovové, dvoumotorové letadlo s komfortně vypravenou, prostornou a uzavřenou kabinou.

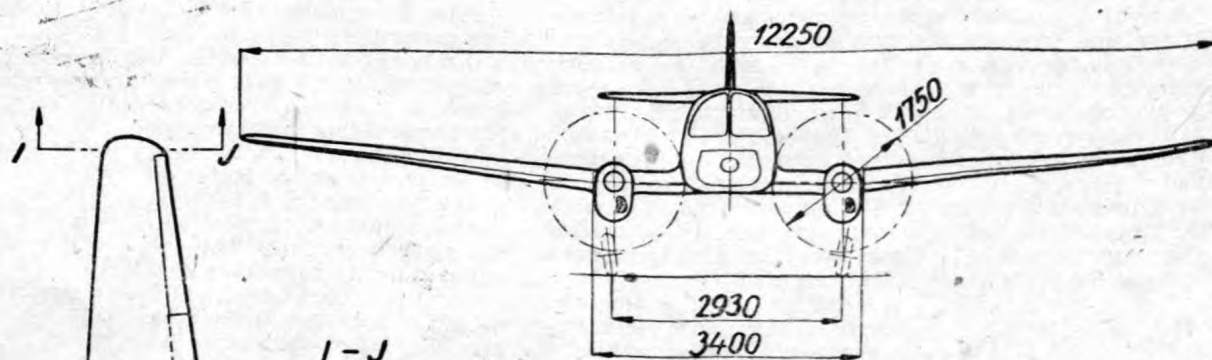
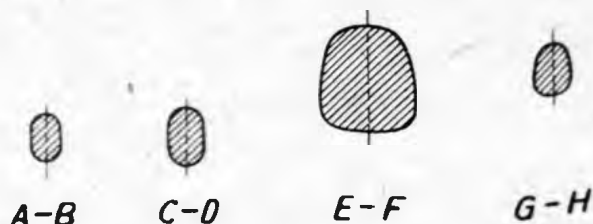
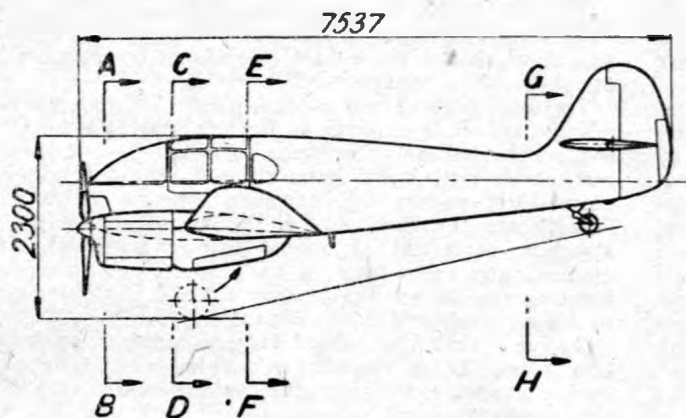
Používá se ho v obchodním a průmyslovém podnikání, ve sportu a turistice a v letecké dopravě na sberných leteckých tratích jako aerotaxi.

Všestranné použití, úspornost a bezpečnost s cestovní spolehlivostí, jakož i pohodlí přepychového auta a vynikající letové vlastnosti, řadí jej mezi nejzdařilejší letadla československé poválečné výroby.

Největší mezi četnými úspěchy tohoto letadla je vítězství, jehož dobytí loňského roku známý šéfpilot závodu Aero, Jan Andrlé, v mezinárodním závodě o Norton Griffiths Trophy v Elmdone v Anglii. B. P.



MĚŘÍTKO 1:100



AERO 45

MOT. WALTER MINOR 4-III 2x 105 k
CEST. RYCHLOST 245 km/h
MAX. RYCHLOST 285 km/h
VÁHA V LETU 1400 kg
POSÁDKA 4 OSOBY

0 100 200 300 400mm

MĚŘÍTKO PRO ZHOTOVENÍ MODELU V $\frac{1}{25}$ SKUT. VELIKOSTI

POSLETE NÁM OBRAZKY MAKET, JEZ JSTE PODLE LM POSTAVILI. NAPIŠTE, V ČEM PLÁNY ZLEPSITI!

TEORIE

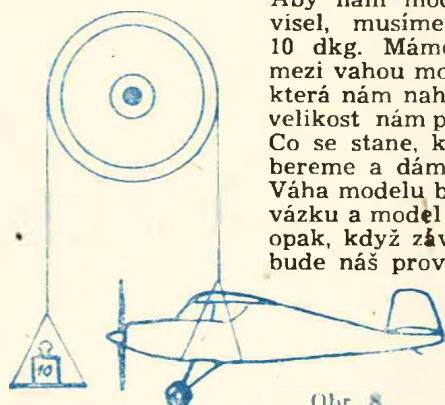
pro každého



Ing. J. Schindler

pokračování

A nyní se podívejme na obr. 8. Máme tam model, který, dejme tomu, váží 10 dkg. Zavěsili jsme si jej na provázek, ten provázek vedeme přes kladičku a na druhý konec provázku jsme umístili misku na závaží.



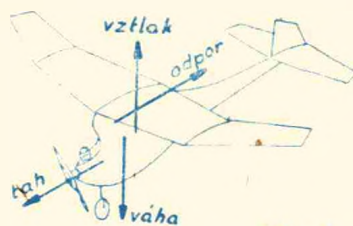
Obr. 8

Aby nám model klidně na provázku visel, musíme mít na misce závaží 10 dkg. Máme zde tudíž rovnováhu mezi vahou modelu a silou v provázku, která nám nahrazuje vztlak a jejíž velikost nám představuje závaží 10 dkg. Co se stane, když závaží 10 dkg odebereme a dáme na misku jen 9 dkg? Váha modelu bude větší než síla v provázku a model bude klesat k zemi. Naopak, když závaží zvětšíme na 11 dkg, bude náš provázkový vztlak větší než

váha a model se bude zvedat od země. A právě tak je to s modelem za letu. Je-li vztlak právě tak velký, jako váha modelu, model letí vodorovně, je-li

vztlak větší, model stoupá, je-li menší, klesá.

A nyní si představme, že ponoříme ruku s nataženými a pěkně k sobě přimknutými prsty do vody a budeme ji rychle ve vodě pohybovat. Tu ucítíme na ruce určitý tlak, který bude tím větší, čím rychleji budeme rukou pohybovat. Ten tlak je opět určitá síla, která brání pohybu ruky a říkáme jí odpor. Právě tak působí odpor na model za letu. Jelikož za všech okolností platí zákon fyziky, že působí-li na nějaké těleso jakási síla, aby těleso zůstalo v rovnováze, musí na těleso působit síla stejně velká, ale opačným směrem, musí se nám i na modelu projevit nějaká takováto síla. U modelu motorového je touto silou tah motoru s vrtulí.



Obr. 9

A tak na obr. 9 máme nakreslen motorový model a vyznačeny na něm ty základní síly, o kterých jsme si právě pohovořili. Na obrázcích si síly naznačujeme šipkami, které směřují tím směrem, kterým působí síla. Čili na motorový model za letu působí tyto základní síly: váha modelu směrem k zemi, která je v rovnováze se vztlakem,

směřujícím vzhůru, a odpor modelu, působící ve směru proti pohybu modelu, který je v rovnováze s tahem motoru, působícím ve směru pohybu modelu.

A tak na obr. 9 máme nakreslen motorový model a vyznačeny na něm ty základní síly, o kterých jsme si právě pohovořili. Na obrázcích si síly naznačujeme šipkami, které směřují tím směrem, kterým působí síla. Čili na motorový model za letu působí tyto základní síly: váha modelu směrem k zemi, která je v rovnováze se vztlakem, směřujícím vzhůru, a odpor modelu, působící ve směru proti pohybu modelu, který je v rovnováze s tahem motoru, působícím ve směru pohybu modelu.

Nyní by ovšem mohl někdo namítnout, k čemu jsou tedy vlastně na modelu svislé a vodorovné ocasní plochy? Vždyť jsme si řekli, že naše čtyři základní síly jsou v rovnováze a model nám tedy pěkně klidně letí? Je to pravda, ale háček je právě v tom »klidně«. Pokud by model letěl pěkně klidně, v naprosto klidném vzduchu, tak by nám to stačilo tak, jak jsme si to řekli, a ocasní plochy bychom mohli za určitých předpokladů i vynechat. Ovšem, bohužel, model nikdy neletí v naprosto klidném vzduchu, vzduch vždy nějak proudí, je

vítr, tepelné vzdušné proudy a podobně. Narazí-li vzdušný proud na model, zvětší nebo zmenší nám vztlak, nebo způsobí nějakou sílu na trupu nebo podobně. U motorového modelu se nám vrtule také věčně netočí, motor se jednou zastaví, čili najednou zmizí z modelu jedna síla. Když se nám takto síly na modelu mění, musí tady být něco, co by v případě potřeby vytvořilo síly nové, které by model udržely v bezpečném letu, ať se jinak s modelem děje co děje.

To je právě účelem ocasních ploch. Ty dodají potřebné síly, máme-li jich někde jinde nedostatek nebo přebytek. Vodorovná ocasní plocha dává síly svislé, působící podle potřeby nahoru nebo dolů a svislá ocasní plocha síly vodorovné, působící vpravo nebo vlevo. A celý smysl našeho stručného kursu je vlastně ten, abychom si řekli, jak máme provést jednotlivé části modelu, aby měly tvary a vzájemnou polohu takovou, aby na modelu vznikaly vždy takové síly, aby model za všech okolností co nejlépe létal.

Ovšem mezi námi může být ještě někdo nespokojený, kdo řekne: To je všechno pěkné, ale větroň nebo motorový model, když se motor zastaví, také létá a dobře létá a při tom má o jednu sílu méně, než jak jsme o tom dosud mluvili.

Proto si musíme ještě říci, jak je to s tím modelem bez motoru.

U modelu bezmotorového nám vypomůže váha. Část váhy, fyzikálně jí říkáme složka váhy, působí ve směru letu a je v rovnováze s odporem a druhá složka váhy je v rovnováze s vztlakem, jak to vidíme na obr. 10. Říkáme, že jsme si váhu rozložili do složek. Ovšem, aby to bylo možné, musí letět model šikmo směrem k zemi. Toto je velice důležitý poznatek: Bezmotorový model, nepůsobí-li na něj nějaký vzdušný proud, který by jej zdvihal, může letět jedině šikmo k zemi, neboli, jak říkáme, klouzavým letem. Základní síly na bezmotorový model si můžeme představit i tak, že místo rozložení váhy do složek si složíme vztlak a odpor v tak zvanou výslednou aerodynamickou sílu, která je potom v rovnováze s vahou. Počet sil se nám sice zmenšil ze čtyř na dvě, ale na věci samé se v základě nezměnilo nic.



Obr. 10

A tak, hledíme-li na působení základních sil na bezmotorový model tak, že si rozkládáme váhu ve dvě složky, vidíme, že není rozdílu mezi modelem motorovým a bezmotorovým a proto je zde stejný důvod pro použití ocasních ploch.

(Pokračování.)

LETECKÝ SLOVNÍČEK česko — rusko — anglický

Klapka —	предкрылок, за- крылок [predkrylok; zakrylok]	flap
Kolo	колесо [kolěso]	wheel
Kormidlo směrové	руль напра- вления, поворот [ruľ napravi- enija povoro- tov]	rudder
Kormidlo výškové —	руль высоты ruľ vysoty	elevator

(Pokračování.)

učme se od sovětských modelářů

Václav Němeček

Jak rostlo sovětské modelářství

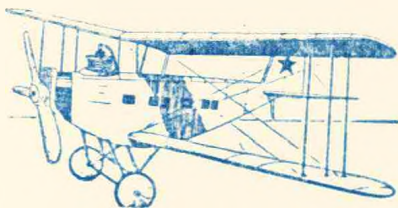
(Dokončení)

Letectví a modelářství se stalo součástí školního vyučování a bylo s nadšením a pečlivostí pěstováno v tehdy založeném svazu ODVF (Obščestvo družej vozdušnogo flota — Společnost přátel letectví). V Moskvě, v Leningradě, v Tiflisu i na Kubani vznikly tehdy početné kroužky modelářských nadšenců, kteří také, již v roce 1924, uspořádali první oblastní závody. Největší výkon tehdejší doby bylo — 45 m.



Jeden z prvních trupových modelů, které vznikly v SSSR — hornoplošník z roku 1926. Rozpětí bylo 800 mm a délka 790 mm

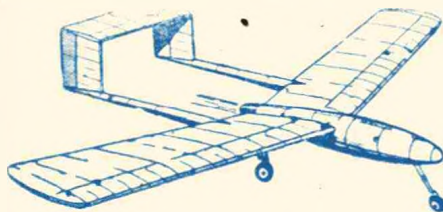
Počalo masové vydávání modelářské literatury, organisování distribuce materiálu a hlavně gumy pro pohon. Přišel srpen 1926, velká chvíle všech sovětských modelářů — První všesvazové modelářské závody na Centrálním letišti v Moskvě. Tehdy byly po prvé připuštěny trupové modely, které dokázaly proletět trat' asi 400 m. Do té doby se totiž soustřeďovala modelářská činnost jen na typy tyčkové, s trupem z bambusové trubky a většinou bez podvozku. Teprve od zmíněného roku 1926 začaly nabývat půdy normální trupové typy, které v roce 1930 reprezentovaly již polovinu modelářského parku.



V roce 1927 byl na letecké výstavě v Moskvě předveden první sovětský model s benzinovým motorkem domácí výroby. Od tohoto neohrabaného dvojplošníku tedy postupuje vývoj až po rychlostní upoutané modely dneška, poháněné proudovými motorky. V témž roce v létě se udála po prvé, v sovětském modelářství dnes již zcela obvyklá příhoda — ulétl model, jehož »šťastným« majitelem a konstruktérem byl zakavkazský modelář Davtjana.

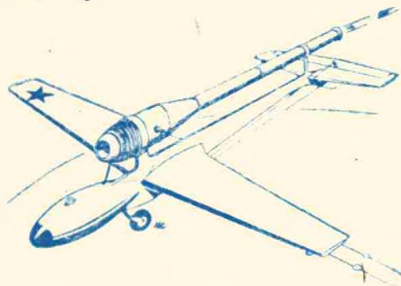
Postupem doby se výkony sovětských modelářů neustále zlepšovaly. Model V. Karavajeva letěl na III. všesvazových závodech v roce 1928 3 km daleko a udržel se ve vzduchu 49 minut 55 vteřin. To převyšovalo značně tehdejší světový rekord, ale SSSR tehdy ještě nebyl členem FAI a tak nemohl být uznán. Páté všesvazové závody přinesly velmi pěkný výkon mladého modeláře Miši Zjurina, jehož trupový model prolétl 2020 m za 27 minut a 20 vteřin. Všeobecně tehdy byly trupové modely dosti daleko za výkony modelů tyčkových (jakým byl i model Karavajeva), ale během několika let se tak vypracovaly, že již své předchůdce téměř vytlačily.

V roce 1948 předvedli sovětsští modeláři mohutný model, poháněný raketovým motorem. Je jedním z prvních tohoto oboru v SSSR.



Miša Zjurin to byl, který získal pro SSSR v roce 1938 první mezinárodní rekord, zaregistrovaný u FAI. Jeho model s benzinovým motorem dolétl tehdy 21 857 m od místa startu. Léta těsně před vypuknutím války přinesla neobyčejný rozmach sovětského modelářství a značné zlepšení jeho výkonů. Od roku 1938 do 1940 získali mladí sovětsští modeláři na 30 mezinárodních rekordů všech kategorií.

Nejmladší usek sovětské modelářské činnosti představuje stavba modelů s proudovým motorky. Upoutaný model na obrázku je konstrukci leningradského modeláře Skeblicina, má rozpětí 720 mm, délka 830 mm a motor o tahu 900 g



Těžká doba války přinesla naprosté vypětí všech sil, potřebných k boji i k tvoření nových zbraní. V takové době ovšem bylo mode-

lářství odsunuto stranou, protože bylo mnoho důležitějších úkolů, na kterých závisel osud vlasti. Ale jen trochu polevil tlak útočníků a pak hlavně po jeho zmateném útěku na západ, a již obnovili sovětsští modeláři svoji činnost. Bylo to v těžce zkoušeném Leningradě, kde byly uspořádány první modelářské závody za války — již na jaře 1943.

Učme vše pro rozvoj našeho letectví! Zvýšíme tím brannost státu a přispějeme k zabezpečení republiky.
R. Slánský

A o rok později začali sovětsští modeláři získávat nové mezinárodní rekordy. Novosibirský modelář Trunčenko obrátil na sebe pozornost modelářů celého světa, když jeho model vydržel ve vzduchu 2 hodiny, 17 minut, 48 vteřin. Tehdy již náleželo z 18 modelářských rekordů, zaregistrovaných u FAI 13 sovětským borecům.

(Konec na str. 46)

Poznámky pro modelářské instruktory

Modelářské hnutí rozdělujeme na část výchovnou a sportovní. Výchovná část zahrnuje školní i průmyslovou mládež a provádí se prostřednictvím instruktora na školách II. a III. stupně, závodech a učňovských domovech. Část výchovná zahrnuje mládež od 9–15 a od 15–18 let.

Část sportovní zahrnuje modeláře-sportovce nad 18 let, kteří se modelování věnují ze záliby, bez výhlídek na další letecký růst. Obě části mají svou vlastní důležitost a doplňují se.

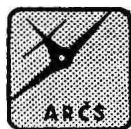
V části sportovní nám rostou kádry, z kterých budou vybíráni schopní pro funkci instruktora. Těžiště modelářského hnutí zůstává v části výchovné, neboť ta je linií leteckého dorostu.

Při samé výchovné práci v kroužcích a přímém styku instruktora s mládeží stavíme výchovu na rovněž odborné stránce věci. Tím, že učíme modelovat, posílíme výchovně. V tomto smyslu se budou klást požadavky na instruktora.

Nebudeme-li klást pedagogiku do naší práce, budeme tím znehodnocovat školení. Této zásadní chyby se dopouštíme tam, kde mladí instruktoři nemají znalosti práce s dětmi.

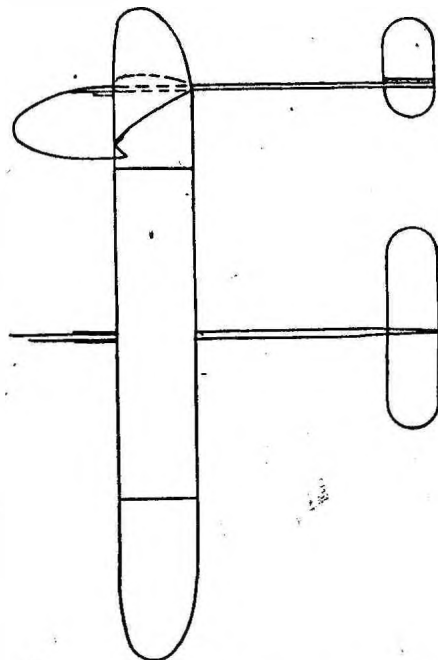
Část starších instruktorů se stává proti výchovným prvům v přesvědčení, že sama práce je natolik pro mládež zajímavá, že vše ostatní by bylo zdržováním práce samé. Takovýto stav pak vede k nedostatečné kázi, to je dobrovolné kázi. Instruktor a pedagogickými vědomostmi si mládež může získat a přitom udržet kázi. Ta pak není vždy podmíněna člověkem starším, ale záleží v individuálních vlastnostech toho, který a děti pracuje. Vidíme to na práci skupinových vedoucích Pionýra, kteří nepřesahují 18 let. Ti dokáží učinit ze skupinové rady — z 10letých dětí skutečnou hybnou páku celé skupiny, to, co máme na mysli s funkcí samosprávy kroužku. Při schůzi skupinové rady vede schůzi zvolený předseda, který má předem připravený program schůze. Skupinový vedoucí schůzi nepředsedá, avšak přesto schůzi dovede říditi, aniž to děti pozorují. Když diskuse vážne, dovede ve formě návrhu za svou osobu tuto uvést opět do správných kolejí. Ve skupině nevládní duch přemrštěné káze, děti se chovají přirozeně a přitom na projevůvaných věcech mají zájem a při diskusích se všichni snaží do ní zasáhnout.

Vilém Petřík,
tal. MO Aeroklubu p. z. Praha.

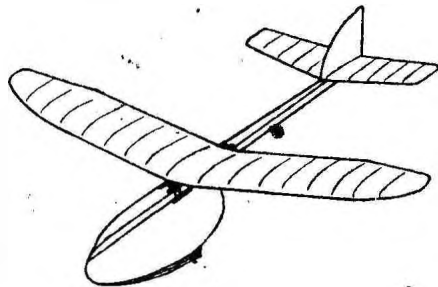


2. pokračování.

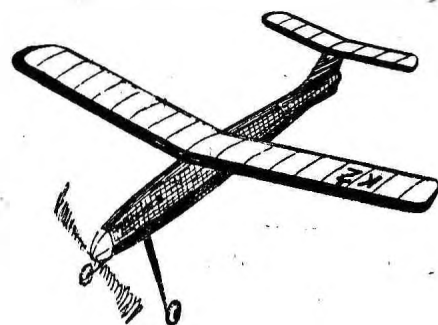
Vosa. Vydal Jar. Vyskočil, Praha — Tyčkový kluzák s oboustranně protaženým profilem křídla, zhotovený z borového dřeva, překližky, pediku a potahového papíru. — Rozpětí 985 mm, délka 660 mm, váha 200 g, spec. zat. 13,6 g/dm³. Staví se jako druhý model v 1. výchovném stupni. Plán ve skutečné velikosti.



Volavka. Vydalo Naše vojsko, modelářská prodejna, Praha 1, Pařížská 1. — Trupový školní větroň s oboustranně potaženým profilem křídla, zhotovený ze smrkových nebo borových listů a potahového papíru bez překližky. — Rozpětí 1300 mm, délka 790 mm, váha



275 g, plocha 22,4 dm², spec. zat. 12,3 g/dm³. Staví se jako čtvrtý model v 1. výchovném stupni. Model vyhovuje podmínkám FAI a může se s ním létat ve veřejných modelářských soutěžích i v soutěži celostátní. Plán je vydán ve skutečné velikosti.



Moskyt II. Vydala modelářská prodejna Aeroklubu Hořice v P. ve skutečné velikosti. Na str. 40 podrobný popis (Pokračování.)

Pomáháme modelářům začátečníkům

Došla nám celá řada dopisů asi tohoto obsahu: »Chtěli bychom u nás založit modelářský kroužek. Nevíme jak začít, kdo nám opatří legitimace a odznaky ARČS? Jaké modely máme stavět? Kde na ně koupíme materiál? Poradte nám brzy!«

Vám všem, kteří máte podobné dotazy, odpovídáme: Nová modelářská letka nebo zájmový kroužek může vzniknout všude, kde je alespoň deset chlapců nebo děvčát, kteří mají zájem o modelářskou činnost. Takový kroužek nebo letka jsou zásadně vždycky připojeni organizačně k nejbližšímu místnímu aeroklubu. Nevíte-li kde takový aeroklub je, zeptejte se písemně v modelářském odboru ARČS v Praze II, Smečky 22. Každý kroužek nebo letka musí mít dospělého vedoucího modelářského instruktora s instruktorským oprávněním ARČS a volenou samosprávu ze řad členů. Instruktorem může být pan učitel nebo jiný dospělý člověk z vašich známých, který modelářství rozumí. Tomu místní aeroklub opatří instruktorské oprávnění.

Tam, kde není možno najít mezi dospělými někoho kdo modelářství zná, může modelářskou jednotku vést dočasně i dospělá osoba, která modelářství nezná z vlastní praxe, ale pracuje přesně podle písemných pokynů ARČS a hledí co nejdříve absolvovat týdenní instruktorský kurs ARČS. K takové funkci se nejlépe hodí mládežnický pracovník.

Legitimace a odznaky ARČS vám opatří místní aeroklub, u něhož se přihlásíte. Je zbytečné, abyste je objednávali v ústředí ARČS v Praze — odtamtud je přímo stejné nemůžete dostat!

Pracovní místnost vám zapůjčí škola, aeroklub, pionýrská organizace a p.

Pro začátek vám doporučujeme výhradně stavbu modelů podle jednotné osnovy ARČS. Tyto modely jsou vybrány tak, abyste s nimi mohli začít jako úplní začátečníci, postupně se na nich učili a měli v práci úspěch. To znamená, že i první model třeba nedokonalý postavený vám musí létat. Na modely jednotné osnovy dostanete stavební potřeby i při dnešním přechodném nedostatku některých druhů materiálu. Plány na tyto modely jsou ve skutečné velikosti a jsou i se stavebním materiálem poměrně levné. Stručné popisy jednotlivých modelů s obrázky otiskujeme postupně v každém čísle pod titulkem »Jak vypadají modely jednotné osnovy ARČS«. Plány i stavební potřeby na model jednotné osnovy dodávají výhradně Naše vojsko v Praze I, Pařížská 1, v Bratislavě, Kolárovo náměstí, v Košicích, Leninova 13 a krajské modelářské prodejny aeroklubů. Prodejny aeroklubů se však většinou teprve zřizují. V činnosti jsou již prodejny aeroklubů v Hořicích a v Liberci, zřizují se krajské prodejny aeroklubů v Olomouci, v Hradci Králové a v Starém Plzenci.

Objednávky v modelářských prodejnách se vyřizují tak, že na vaši písemnou objednávku dostanete poštou složenku s vyznačenou celkovou cenou a po zaplacení dostanete pak poštou zboží. Na modely jednotné osnovy jsou sestaveny kompletní sady materiálu, kde je všechno, co potřebujete k sestavení modelu. Říká se jim stavebnice. Na tyto modely není proto třeba objednávat jednotlivé překližky, nosníky, papír a p., nýbrž jen počet stavebnic. Nezapomeňte v objednávce sdělit, chcete-li stavebnice se stavebním plánem nebo bez něho!

Jako první model se v začátečnických kurzech podle jednotné osnovy ARČS staví školní tyčkový kluzák »Formánková 401« nebo »Jirička« nebo »Vosa«. Jejich popisy jsou v LM č. 1 na 4. straně a na této straně vpravo.

Chceme pomoci i těm modelářům-záčičnickům, kteří nemají zatím instruktora, při stavění těchto začátečnických modelů a proto ve 4. čísle LM, které vyjde 4. dubna, uveřejníme podrobné obrázkové stavební pokyny na model »F 401«. Podle nich bude moci postavit tento model i ten, kdo dosud ještě žádný model nestavěl. Stavba »Jiričky« a »Vosy« je v podstatě stejná. Jejich sestavení také ukážeme. Vysvětlíme náčerně i zalétávání modelů z ruky na šňůře.

Nezapomeňte tedy: Chcete-li s námi pracovat, budete moci začít 4. dubna podle návodu v čísle 4. Do té doby si musíte opatřit

1. plán na »Formánkovu 401« ve skutečné velikosti (nebude otištěn);
2. úplnou stavebnici materiálu na »F 401«;
3. základní pracovní nářadí: kupesní nůž, lupenkovou pilku, vyřezávací lupenkový stoleček, malé kladívko, lihový kahan a trochu lihu nebo několik tabletek suchého lihu, deset pérových kuliček na prádlo, ploché kleštičky nebo kombináčky, arch skelného nebo smrkového středně hrubého papíru, žiletku, 5 m bílé strojové niti, několik tenkých hřebíčků 10 mm dlouhých, obyčejnou tužku č. 2, misku na lepidlo o obsahu asi pěti polévkových lžic.

Plán a stavební potřeby vám dodá některá z uvedených prodejen Našeho vojska nebo aeroklubů, ostatní věci pokud je nemáte, opatřte si v železářském obchodě.

Na shledanou 4. dubna při prvním písemném kursu LETECKÉHO MODELÁŘE se stavbou »Formánkovu 401«!

Pokračování seznamu učitelů-instruktůů v příštím čísle.

Koutek čtenářů

Redakci

Přišel jsem na to, že v modelářském odboru nebylo doposud uskutečněno v naší republice ani jedno utkání mezi klubové.

Proto jsem se rozhodl, že se svojí skupinou modelářského odboru při ARČS v Berouně s 15 až 20 chlapci (vesměs nováčky) vybojuji první utkání v republice toho druhu.

Vyzval jsem Kladeňáky (vedoucího R. Čížka), zda je možno toto utkání uskutečnit během měsíce května. Kladná odpověď přišla velmi brzy.

R. Čížek říká ve své odpovědi, že to má utip a dobrý training na krajské závody. Jako slabšímu soupeři mi dává možnost sjednat podmínky.

Nyní mu zasílám podmínky a zároveň je hlásím do ústředí.

V každé kategorii může startovat libovolný počet startujících »juniorů i seniorů«, avšak jen prvních 10 bude bodováno a to první 10 bodů, druhý 9 bodů atd; desátý dostane 1 bod, takže se dobře určí, kdo je lepší zda Kladno či Beroun.

Půjdu do utkání mnohem slabší, ale doufám, že moji chlapci se jen tak nevzdají a budou bojovat o prvenství co nejudatněji.

Myslím, že takto by měly postupovat všechny aerokluby, které mají modelářské odbory a jistě by vyrostl tento sport do neúfalé výše.

Mimo toto utkání bude mít náš aeroklub bohatý program, mimo jiné též výstavu modelů na velikonoční svátky po 3 dny otevřenou. Při této příležitosti bych rád pozval Vás všechny, abyste se přišli podívat na naši práci.

Jan Buřata,
aeroklub Beroun.

Milá redakce!

Len co som dostal prvé číslo Leteckého modelára do rúk, veľmi som sa potešil, že už aj pre nás modelárov vychádza časopis. Moja kritika o zpracovaní celého čísla: Obálka je vkusná a výtornajšie vypracovanie je tiež dobré. A na koniec prajem veľa úspechov v spolupráci čtenářů a časopisu. Vám prajem, aby sa Letecký modelár stal časopisom všetkých modelárov pri práci. Letu zdar!

Milan Coufal, školská letka, Topolčany.

Redakci časopisu Letecký modelář

Chlapci zdejší národní školy se přihlásili k odběru časopisu. Jehož 1. číslo nám bylo zasláno na ukázkou. Jednoduché modely kluzácké, hlavně z papíru, budou si moci zhotovit v hodinách ručních prací. Prosím proto, aby redakce časopisu namatovala laskavě dáti na chlapce z národní školy a i nadále uveřejňovala v časopise plány jednoduchých kluzáček. Zvděkuje se i těm menším chlapcům na národní škole. Zdraví ředitel školy.

Redakci Aeroklubu RČS Praha.

Ako člen výboru miestnej skupiny ČSM Modranka zaviazal som sa, že založím do sjazdu ČSM jeden zaujmový krúžok. Preto som začal sledovať mladých svázokov, o čo majú záujem. U mnohých svázokov je záujem o letectvo, a preto som sa rozhodol, že založím modelársky krúžok. V krúžku budú môcť sa učiť, uplatniť svoju schopnosť a sa pobaviť na stavbe modelov. Já sám som modeloval a bola to moja najmilšia práca vo voľnej chvíli, keď som chodil do školy a keď som bol za učňa. Hoci moja práca nebola kolektívna, lebo som pracoval doma, predsa dúfam, že zorganizujem krúžok a že sa usilovnou prácou k něčomu dopracujem, z čoho budú mať mladí svázoci radosť.

Zostávam s pozdravom za miliónovú organizáciu ČSM

Aloiz Dobiš, radiomechanik.

P. T. Naše vojsko, Praha

S povděkem přijímám zprávu, že konečně bude vydáván časopis, který je tolik postrádan u všech chlapců, kteří mají zájem o letecké modelářství. Těžko se modelářilo, zvláště na venkově, bez odborného časopisu.

Dnešní úpadek modelářství na venkově možno přičíst právě tomu, že nebylo o naše chlapce po této stránce postaráno. Vidím však, že dnešní vedení napravuje chyby minulosti, a přeji Vaší práci mnoho zdaru.

Ludvík Kaiser, Pardubice.

Dokončení »Dvě vyznamenání«

Po této rozmluvě Leonka s plukovníkem začali chlapci z Nové Vsi pracovat úžasným tempem. Nic je neudrželo doma. S nesmírně vážnými tvářemi kamsi mizeli a vraceli se unavení, promočení od sněhu a uválení v blátě jako boží hovádka.

A když německé bombardéry zničily sovětskou protiletadlovou baterii, postavenou Leonkem a jeho kamarády ze sněhu, hlíny, kamení a různého harampádí, byli všichni

Dokončení »Modeláři SSSR«

Výkony na Vsesvazových modelářských závodech, které probíhají od konce války rok co rok, se neustále lepší. Pro porovnání s několika staršími daty, která jsme dosud uvedli, bude snad nejlepší, zapakovat si výkony dosažené na loňských XVIII. závodech na letišti Silikatnaja u Moskvě:

Větronež:

výška 455 m a doba letu 3 hod. 15. min.

Modely s benzinovým motorem:

trať 70 km, výška 3687 m, doba letu 3 hod. 22 min.

Modely s gumovým pohonem:

trať 16 km, výška 1172 m, doba letu 1 hod. 16 min.

Upoutané modely:

rychlost 116 km/hod., trať 80 km, doba letu 1 hod. 6 min., výška 1130 m.

Vodní modely s gumovým pohonem:

Doba letu 37 min.



chlapci pozváni do Leningradu, kde ve štábu divise dostali vojenskou pochvalu a Leonka, červený až za uši, byl vyznamenán řádem »Za obranu Leningradu«. — A právě toho dne poručík-pilot Friedrich Busch z výzvědné letky Luftwaffe byl vyznamenán řádem »Železného kříže« za objevení posic celé protiletadlové sovětské baterie...

Preš. J. S.



Rukověť pro řidiče motorových vozidel se jmenuje nová odborná kniha od Aloise Váši, kterou právě vydalo Ústřední nakladatelství Naše vojsko v Praze II, Vladislavova 26. — Již sám název knihy naznačuje její obsah a poslání. Je k tomu třeba jen dodat, že autorovi se tu skutečně podařilo dobře dít. Kniha je učebnicí pro motoristy začátečníky a vhodnou pomůckou při udržování motorových vozidel. Zaujme i laiky hlavně z řad mládeže tím, že přináší technické popisy a obrázky moderních automobilových konstrukcí. Při značném rozsahu a pěkné úpravě by si byla jistě zasloužila lepší papír. — Kniha má 780 stran formátu A 5, 450 obrázků a stojí vázaná 120 Kčs. Doporučujeme ji všem našim čtenářům a zvláště na ni upozorňujeme motoristické zájmové kroužky na školách. Sm.



Nejbližší členské shromáždění FAI se bude konat od 28. května do 4. června 1950 ve Stockholmu ve Švédsku.

Doplňk modelářského kalendáře 1950

18. nebo 25. června — Aeroklub Chrudim: Memorál Jaroslava Wiesnera 3. ročník pro modely s výbušným motorem.

Aeroklub RČS má na skladě ještě několik úplných XIII. ročníků Mladého letce z r. 1947-48. Celý ročník (nevázaný) je za 50 Kčs i s poštovným. Časopis zasíláme jen proti zaplacení předem.

Prosíme našeho čtenáře Jiřího Mlejneckého, žáka III. ročníku střední školy, aby nám sdělil svou adresu. Redakce.

Aeroklub Humpolec, který dosud neměl v činnosti modelářský odbor, provedl v únoru v podnikové škole n. p. Sukno v Humpolci náborovou přednášku o letectví spojenou s promítáním filmu. Výsledkem této propagační akce je, že se přihlásilo 40 chlapců a 5 děvčat do modelářského kursu. Byl ustanoven řádný modelářský odbor, který ihned zahajuje činnost podle směrnice ARČS.

Aeroklub Čes. Budějovice oznamuje, že obnovil činnost modelářského odboru, který právě provádí nábor v místě i v okolí a snaží se podchyťt všechny zájmové kroužky na místních školách.

Povšimli jsme si výtky ve 4. čísle Leteckých novin na adresu ARČS. Je oprávněná. — Zmínka o LN byla v projevu gen. tajemníka ARČS vynechána nedopatřením, nikoli úmyslně. Děkujeme za doporučení Leteckého modeláře.

Zvláštní brýle byly sestaveny v cizině pro potřeby letců. Tyto brýle se nepotí a nezamrazují ani při velmi nízkých teplotách, protože mají ve sklech zatavena topná vlákna, zahřívána během letu elektrickým proudem.

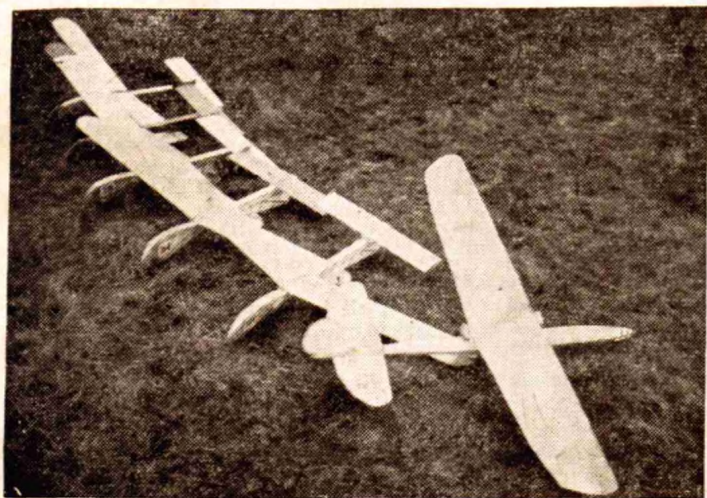


Gottwaldovská zimní soutěž



Vracíme se ještě k první letošní modelářské soutěži 12. února v Gottwaldově. Slibně zhodnocení jejího významu a přínosu s klubového hlediska najdete v úvodníku tohoto čísla.

Úplné výsledky soutěže neotiskujeme, protože by si vyžádaly mnoho místa a všichni účastníci je dostali. Bude vás však jistě zajímat těchto několik dat: Startovali modeláři z 27 aeroklubů. — Vydáno 192 přihlášek pro 70 družstev. — Neptijelo 207 modelářů, t. j. 26 družstev. — Na startu 285 modelů, t. j. 44 družstev. — Rozdělení družstev: 27 větroňářských se 174 modely, 7 větroňářských školních letek s 39 modely, 12 motorářských se 72 modely. — Počet modelářů na startu 247. — Průměrný věk soutěžících 18 let 4 měsíce.



A na konec ještě trochu zasloužené chvály pořadatelům: Připravili jste soutěž osvědčeným gottwaldovským způsobem opravdu dobře a celkem vám to nikde příliš neuteklo z rukou! — až na to bláto! Podle toho jsme poznávali v Praze v ústředí ještě za týden účastníky vaší soutěže. Stálo by snad za uvážení přeložení příští soutěže na leden?

K našim obrázkům:

Na titulku vidíte, jak člověk, totiž naše kreslířka miní, a dole pak, jak příroda a počasí mění.

Členové větroňářského družstva Aeroklubu prům. závodů Praha (na obrázku vlevo nahoře) byli na soutěž velmi dobře připraveni a jen skutečná smůla zabránila tomu, že jim to tentokrát „nevýšlo“.

Členové slovenských školských modelářských letek byli živým dokladem toho, jak se má správně a s úspěchem provádět modelářská výchova na školách. Na obrázku vlevo dole seřazené jejich „Poštolky“ znovu prokázaly svou kvalitu přes poměrně velmi malé rozpětí. I modeláři čeští by měli tento model více poznat.

Vojenští letci z dorostenci z Moravské Třebové (na obrázku vpravo dole) se v Gottwaldově po prvé zúčastnili veřejné modelářské soutěže. Jejich společenské vystoupení bylo vzorné.



LETECKÝ MODELÁŘ časopis pro leteckou výchovu. Vychází dvanáctkrát do roka. Vydává Aeroklub RCS v Ústředním vojenském nakladatelství a vydavatelství „Naše vojsko“, Praha II, Vladislavova 26. S redakčním kruhem řídí a za redakci odpovídá Jiří Smola. Redakční kruh: M. Belak, J. Dvořák, J. Hlana, A. R. Hartman, Ing. M. Hofeříš, ppor. J. Hrabě, škpt. F. Hrnčíř, L. Kopáček, J. Schicka, Ing. J. Schindler, K. Sova, F. Svaťoš, O. Svaříček, J. Vartecký, kpt. A. Větroň, A. Zrna. Redakce Praha II, Smečky 22. Telefon 370-33, 330-26, filiálka redakce pro Slovensko Bratislava, Štúrova 1 A, telefon 228-29. Administrace Praha II, Vladislavova 26, telefon 376-46-9. Účet poštovní spořitelny č. 50 666 (Naše vojsko). Novinová sazba povolena okružním pošt. úřadem Praha 022. Předplatné na jeden rok i s poštovním 45 Kčs. Cena jednotlivého výtisku 1 Kčs. Tiskne tiskárna ministerstva národní obrany v Praze.
Dobídací poštovní úřad Praha 022.