

**Členský časopis
Vychází měsíčně.**

Pro členy zdarma, nečleni Kč 10,- ročně.

>LETEC<

Členství Masarykovy Letecké Ligy.

Členové Ligy jsou: čestní, cinní, ochránci a podporovatelé. Cinným členem Ligy může se stát každý československý občan, který podepíše předepsaný přihláškový formulář a je přijat místní skupinou Ligy. Za těchže podmínek může být členem i spolek nebo jiná právnická osoba, jakož i jiný útvar hromadný. Není-li v místě skupiny Ligy, možno se přihlásiti u nejbližší místní skupiny, případně u ústředního výboru.

Osoby mladší 16 let mohou se činnosti M. L. L. súčastnit pouze v dorosteneckých odborech, které mohou být založeny u jednotlivých skupin; účelem jejich je povzbuzovati zájem dorostu o letectví. Skupiny pořádají pro ně přednášky a kurzy s doprovodem filmů, sjezdy, veřejná cvičení, závody, prázdninové tábory, zájezdy a návštěvy letišť a továren.

Nejúčinněji propagují skupiny letectví mezi mládeží pořádáním modelářských kurzů a závodů.

Členské příspěvky: Zápisné Kč 1,- jednou pro vždy, odznak Kč 1,-, roční příspěvek Kč 16,-. Časopis „LETEC“ dostává člen zdarma.

Dorostové příspěvky: Zápisné Kč 1,-, odznak Kč 1,-, roční příspěvek Kč 6,-. Dorost organisovaly hromadně na školách přispívá ročně částkou Kč 2,-. Pro dorost vydává M. L. L. časopis „MLADÝ LETEC“, vycházející 10kráte do roka. Předplatné na rok Kč 5,-. Na 10 členů dorostu 1 výtisk zdarma.

MLADÝ LETEC

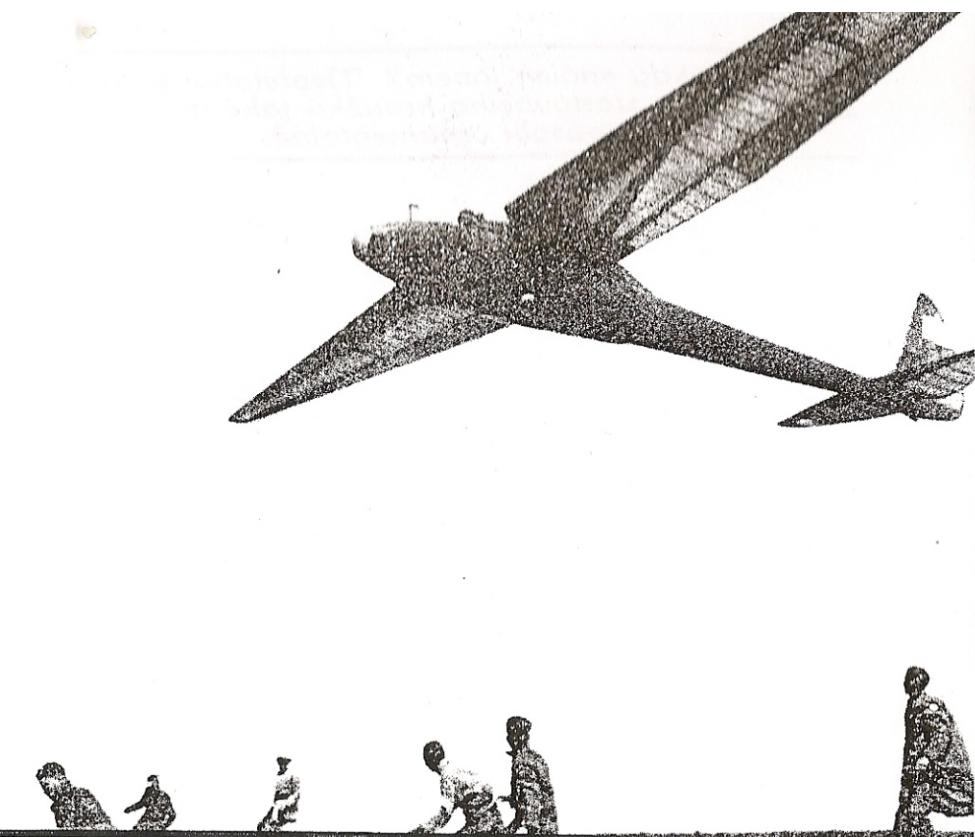
Časopis pro školní mládež

**Na 10 členů dorostu
1 výtisk zdarma.
Předplat. 5 Kč roč.
Redakce a admin.
PRAHA - DEJVICE,
palác „Bajkal“.**

Příručky Masarykovy Letecké Ligy.

- | | |
|-------------------------------|------------------|
| Č. 1. Organisace. | Č. 3. Plachtění. |
| Č. 2. Dorost a modelářství. | Č. 4. Letectví. |
| Č. 5. Pomocné služby letecké. | |

Cena jednotlivé příručky Kč 1,-.



PLAČTĚNÍ

Tato příručka byla vydána Ústředním Masarykovy Letecké Ligy jako pomůcka k vedení plachtových odborů. Obsahuje předpisy, instrukce a pokyny o všem, co souvisí s bezmotorovým létáním.



Příručka Masarykovy Letecké Ligy č. 3.

Kč 1,-

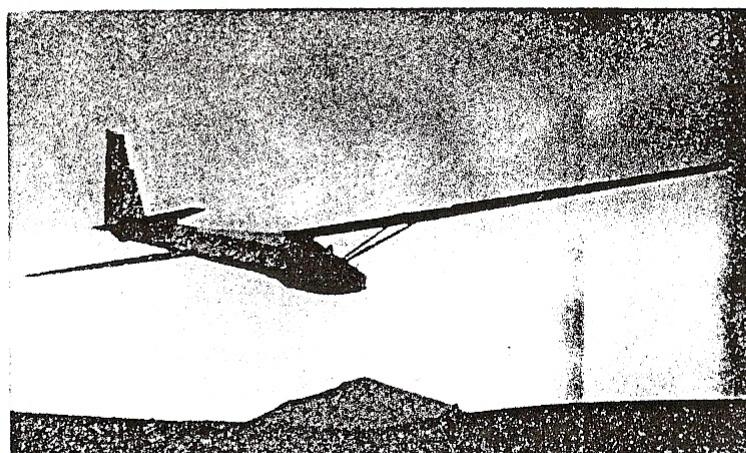
Vydala v r. 1934 svým nákladem M. L. L. Ústředí Praha-Dejvice, Palác Bajkal

Byls již někdy spálen lanem? Nepřetahuji tedy při startu. Otisky startovacího kroužku také na zádech nepůsobí ornamentálně.

Seznam u nás používaných typů kluzáků a větroňů.

Druh	Typ	Rozpětí	Váha	Koef. placht.
Větroň	Grunau Baby I	12,87 m	98 kg	1,07
Větroň	Grunau Baby II	13,5 m	112 kg	1,05
Větroň	Grüne Post	16 m	90 kg	1,7
Kluzák	V 501	11 m	95 kg	1,11
Větroň	Kassel 20	14 m	118 kg	1,01
Větroň	Kassel 25	18 m	140 kg	0,66
Větroň	Milan	12 m	118 kg	1,3
Kluzák	Peta	11,8 m	115 kg	1,1
Větroň	Praha	11,6 m	95 kg	1,29
Kluzák	Skaut	10 m	75 kg	1,55
Větroň	Schleicher-Poppenhausen	14,5 m	150 kg	1,1
Větroň	SP 2	13,5 m	105 kg	1,07
Kluzák	Zlín V	10,3 m	105 kg	1,81
Větroň	Zlín VI	13,2 m	115 kg	1,12
Větroň	Zlín VII	16 m	155 kg	0,91
Větroň	Zlín VIII	13,2 m	115 kg	1,12
Kluzák	Zögling	10 m	105 kg	1,85
Větroň	Sedý vlk	13,5 m	130 kg	1,2

Poznámka: Koeficient plachtění vypočítáme dělením prázdnou vahou letadla plus 80 kg čtvercem rozpětí. $\frac{P + 80}{S^2}$ Koeficient plachtění je pro větroně menší než 1,33. Výpočtu používá se pro stanovení druhu letadla.



Výkonný větroň.

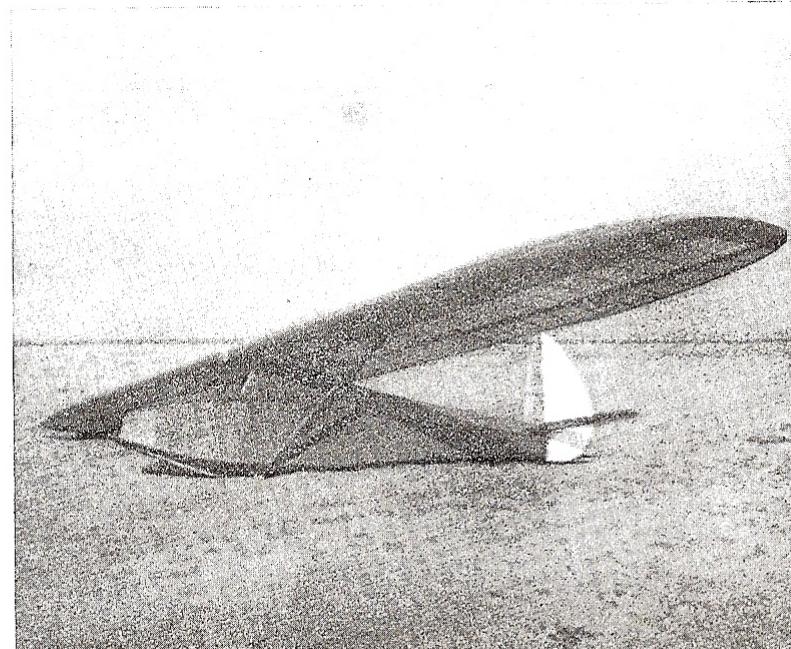
Plachtění.

Plachtěním nazýváme létání na speciálních letadlech bezmotorových. Je to nejlevnější způsob aktivního létání, který svými hodnotami předčí i létání motorové, je průpravou k němu a můžeme říci, že má svůj význam jako prostředek brannosti.

U nás bylo s bezmotorovým létáním započato již v roce 1923, celé hnutí však po katastrofě na Zvíčině, kdy téměř všechna letadla byla zničena, usnulo.

Masarykova Letecká Liga, která správně pochopila jeho význam, organizovala plachtění v roce 1929/30. V říjnu 1934 fungují 92 odbory, které vycvičily 408 pilotů. Dílny místní skupiny Masarykovy Letecké Ligy ve Zlíně vyrábějí denně 1 kluzák, každý druhý den 1 větroň.

Ošetřuj letadlo, jinak budou ošetřovat Tebe.



Větroň „Morava“, konstr. Jan Hrbek.

Organisace.

Plachtění je provozováno plachtovými odbory, které jsou součástí místní skupiny Masarykovy Letecké Ligy.

Plachtový odbor je odpovědný po technické stránce, všeobecnou odpovědnost má skupina. Jeho účelem je: propagovat plachtění, sdružovat zájemce, zřizovat kurzy a školy pro výcvik, opatřovat letadla, letiště, dílny, instruktory a vhodné materiály.

Hlavní funkce: předseda, jednatel, pokladník.

Techn. funkce: správce letiště, dílny, instruktor.

Předseda a jednatel zastupují odbor před místní skupinou, svolávají schůze, jednatel vyřizuje všechny písemnosti a stará se o aktivní činnost odboru.

Pokladník vede účetnictví odboru, stará se o příspěvky a finanční zaopatření odboru z darů, sbírek a vlastních podniků odboru.

Správce letiště a dílny opatrují svěřené jim objekty.

Instruktor vede letecký provoz, pečeje o dobrý stav letadel, vyučuje v kursech, propaguje létatání v okolí.

K létání potřebujete:

Finanční prostředky.

Letiště.

Letadlo.

Lano.

Pojištění.

Pilota-instruktora.

Finanční prostředky. Dary věnované místní skupinou nebo jinými osobami a spolky, získané podpory, příspěvky členů, příspěvky na výcvik, čistý výnos podniků.

Napřed rozpočet - pak vydání.

Kalkulace kursů.

Kurs A.: jeden kluzák, lano, 15 žáků:

hodnota kluzáku	3.000 Kč.
hodnota lana	1.200 Kč.
jiné pomocné zařízení	300 Kč.
opotřebení asi $\frac{1}{3}$ z 4.500 Kč	1.500 Kč.
materiál na opravy	500 Kč.
pojištění povinného ručení, nájem pozemku, náhrada škod na př.	300 Kč.
instruktor (pojištění, odměna za 16 cvičných dnů)	500 Kč.
drobné výdaje na př.	200 Kč.
Celý kurs	3.000 Kč.

Připadá na žáka 200 Kč a k tomu osobní pojištění úrazové.

Kurs B.: dva kluzáky, lano, 15 žáků:

opotřebení 2 kluzáků asi $\frac{1}{6}$	1.000 Kč.
opotřebení lana a ost. asi $\frac{1}{3}$	500 Kč.
ostatní přibližně jako v kursu A	1.500 Kč.
Celý kurs	3.000 Kč.

Kurs B. za autem: 150 startů ve vleku, auto nejméně o 300 Kč více.

Letiště. Pro klouzavé lety hodí se kopec se svahy na dvě až tři strany, bez skal, lomů, strží a zářezů. Pro zkoušku postačuje relativní výška svahu asi 40 metrů, pro zkoušku B 80–100 m.

Z důvodu bezpečného školení má být přistávací plocha dosti rozsáhlá, bez jakýchkoliv překážek, jako stromů, keřů, elektrického vedení. Má-li se letiště používat po celý rok, je třeba vyhledat místo pro start a přistání na pastvině nebo louce.

Pro plachtění se hodí svah, jehož hřeben je alespoň 500 m dlouhý, strmý, obrácený proti směru nejčastěji vanoucích větrů. Převýšení pro prudké svahy nejméně 70 m, pro svahy mírnější více. Přistávací plocha budiž taková, jako u letiště klouzavého.

Není-li v okolí takového terénu, možno provádět klouzavé lety při použití startu za autem nebo za letadlem. Pro vleky je vhodná rovina o rozloze asi 600×400 m, tedy plocha nouzového motorového letiště, pro starty za autem ještě větší.

Schválení letiště. Na letišti smíte létat až po jeho schválení ministerstvem veřejných prací. Prostřednictvím Ústřední Masarykovy Letecké Ligy podá odbor žádost k ministerstvu veřejných prací o schválení letiště.

Doklady: viz „Vzory žádostí“.

Letadla. Odbor počínající činnost, opatří si školní kluzák, až v druhé řadě větroň a to buď koupí nebo stavbu.

Koupě. Obchodně vyrábí kluzáky a větroně dílny Masarykovy Letecké Ligy ve Zlíně.

Zlín V. školní kluzák za Kč 2.900.—.

Zlín VI. školní větroň za Kč 4.900.—.

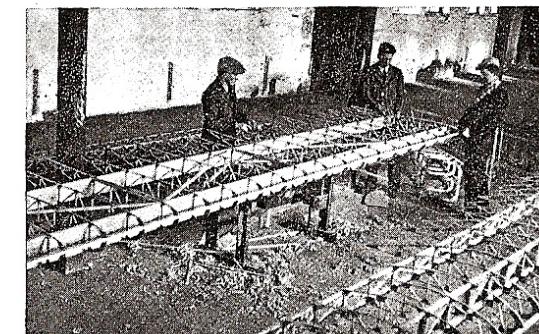
Zlín VIII. cvičný větroň za tutéž cenu. V cenách není zahrnut obal, a dopravné.

Stavba. Potřebujete dílnu, náradí, plány, materiál, truhláře.

Dílna. Za dílnu se hodí každá místnost, ze které je možnost vynesení jednolivých částí letadla. (Stalo se již, že se něco muselo převezat.) Rozměry postačitelné: pro školní kluzák asi 6 krát 4 m, pro stavbu větroně délka podle polovičky rozpětí.

Náradí. Hoblík jemný a hrubý, dlátká, truhlářská pila, malá pilka t. zv. „ocaska“, rašple, malé kladívko na hřebíčkování, kombinované a štípací kleště, ruční vrtačka a aspoň 10 šroubů.

Na výrobu kování: nůžky na plech, vrtačku, pilníky, různé kleště, kladivo a svérák.



Stavba křídla.

- Hlášení.** Před započetím stavby nutno hlásiti ústřednímu plachtovému výboru Masarykovy Letecké Ligy.
1. Počet letadel, která mají být postavena.
 2. Druh letadel (školní kluzák, větroň a pod.).
 3. Typ letadla, konstrukce.
 4. Výrobní číslo (pořadové číslo ve skupině postaveného letadla).
 5. Místo, kde se letadlo staví (místnost, dílnu, přesnou adresu).
 6. Jméno osoby za provedení zodpovědné a její adresu.

Plány. Není-li v odboru člen, který je obecnámen s konstrukcí letadel, může odbor koupiti dílenské výkresy v Ústředí MLL., Praha-Dejvice, palác Bajkal. Byly vydány výkresy typů:

„S k a u t“	školní kluzák, za	Kč 154.—
„P r a h a“	školní a cvičný větroň	Kč 450.—
„S e d ý v i k“	dvousedadlový větroň	Kč 470.—

Všechny jmenované typy se v provozu osvědčily.

Materiál. Ve stavbě používá se výhradně těchto materiálů:

Smrk. (Zebra, podélníky křídel, trupu, přepážky).

Jasan. (Podélníky křídel, lyže.)

Dýha, třikrát překližovaná, olše nebo bříza.

Kassein, kluzí za studena.

Plech ocelový (kování).

Drát a lanka (výztužná a řídící), srdíčka, spir. očka.

Napínací šrouby, čepy, šrouby, podložky.

Plátno (potah), režná nit.

Cellon (lepení potahu, impregnace), aceton (ředění cellonu).

Dřevo a jeho vlastnosti. Jakost použitého materiálu je velmi důležitá, konstruktér při výpočtu počítá s materiélem pravotídním.

Dřevo má být hustotele, bez jakýchkoli suku, desky a laťky se nařezají podél vláken. Jakost dřeva poznáte přibližně při zkoušce rázem. Zapněte laťku do svéráku, na volný konec prudce ubohdite, aby se laťka zlomila. Hoření část lomu má vykazovati hustá, dlouhá vlákna, spodní část lomu má být rovná, jako přeřezaná.

Není-li možnost odborného výběru, je lépe koupiti letecké dříví u některé letadlové továrny.

Firmy, dodávající materiál:

Dřevo: Aero, továrna letadel, Praha-Vysočany, Třebízského 305.
Překližka: Richard Jirat, továrna překližek, Praha-Vysočany, Poděbradova 540.

Plátno: Emerich Otradovský, tkalcovna, Krucemburk.

Ocelový drát a struny: R. Kunz, Praha II., Senovážná 8.

Ocelová lana: Kablo, a. s., Praha I., Masarykovo nábřeží 4.

Cellon, laťky: Vaníček a Malec, továrna na laťky, Satalice u Prahy.

Kassein: Otto Richter, Praha II., Porčíč 34.

Dozor. Dozoru nad stavbou ujmí se některý z členů P. O., nejlépe osoba s technickým vzděláním. Dbá o dobrou jakost materiálu a o to, aby bylo používáno výkresů předepsaných rozměrů, aby nebylo na stavbě něco neodborně změněno.

Zpracování. K stavbě je zapotřebí určitých znalostí ve zpracování dřeva a kovu, je záhodno, aby aspoň jeden z členů při stavbě činných byl dobrým truhlářem a kovopracovníkem, jinak je pevnost letadla skutečně jen teoretická.

Revise. Po skončení hrubé stavby vyžádá si P. O. nebo místní skupina vysláni revisního orgánu Ústředního P. O. Náklad kryjí samy. (Cestolné 3. tř. os. vl. nebo rychlíkem a Kč 50.— denně, příp. Kč 100.— za den a noc.)

Kontrola stavby se provádí za těchto podmínek: křídla nepotažená, přední hrana dýhovaná jen částečně, trup potažen jen částečně, letadlo úplně zmontované, kormidla zapojena, všechny spoje pojištěny.

Legitimace k držení letadla. Před skončením stavby podají si odbory žádat k ministerstvu veřejných prací o legitimaci k držení letadla. (Viz „Vzory žádostí“).

Startovací lano. Pro startování používá se gumového lana v délce asi 50 metrů. Lano vyrábí podle předpisů technické komise firma Václav Janat, sportovní zboží, Vejprty.

Zacházení s lanem. Při dobrém zacházení vydrží lano asi 2.000 startů. Lano trpí vlivem vlhka a přílišného tepla, přepínáním (méně kroků tahnout, táhnout asi 4 kroky, pak běžet, lano je dostatečně vypruženo, aniž napětí dosáhlo nebezpečné výše, je však třeba pustit dříve než normálně). Po létání opatrně lano svinovat, nejlépe navijet na buben, aby se nekroutilo a uložit na suché místo. Po startu nikdy lano netahejte po zemi, nechte ho rozmotané vynést nahoru. Při začátku školení, kdy se jezdí po zemi, používejte starého lana.

Pojištění. Každý kluzák nebo větroň musí být pojištěn proti následkům povinného ručení, pojistku nutno přiložiti k žádosti o legitimaci k držení letadel. (Viz vzor žádostí.)

Pro Masarykovu Leteckou Ligu provádí veškerá pojištění Slavia, vzh. pojistovací banka, Praha II., Havlíčkovo nám. 23. Dotazy přímo na ředitelství v Praze, ne místnímu inspektoru Slavie.

Výcvik. Výcvik v létání smí vésti pilot pachtových letadel, absolvent instruktorského kursu, nejméně 21letý a to pouze do toho stupně zkoušky, kterou sám složil. V případě neplnoletosti instruktora převezme dozor nad létáním člen P. O., který je za vzdorné vedení výcviku zodpovědný.

Povinnosti odboru před zahájením kursu.

1. Oznámí ústředí, že pořádá kurs, navštívený . . . žáky a vedený instruktorem panem . . .
2. Zjistí, zda pojistka povinného ručení je v platnosti.
3. Zajistí povolení majitele pozemku, na němž se má létat.

Práce instruktora před zahájením kursu.

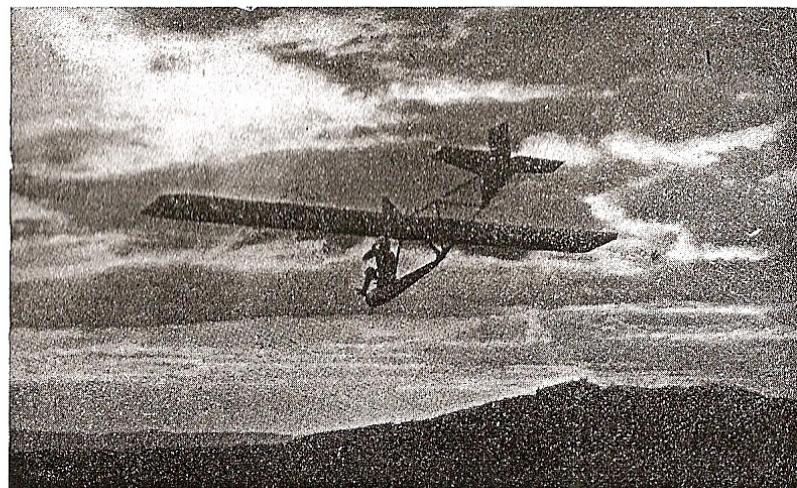
1. Dbá, aby každý přihlášený byl členem MLL., případně i plachtového odboru. Nečlen MLL. nemůže být přijat do kursu.
2. Zjistí, který z žáků není plnoletý a vyžádá si potvrzení jeho rodičů na přihlášce.
3. Dá každému žáku podepsati revers, u nezletilých i od rodičů.
4. Informuje se, zda je pojistka a povinné ručení v pořádku.
5. Prohlédne zevrubně kluzák a sám ho zařídne.
6. Prohlédne gumové lano, překontroluje celé startovací zařízení.
7. Vyžedne od každého žáka: 2 fotografie, 2 Kč na zájnam letů, 3 Kč na pilotní výkaz a 10 Kč na pilotní odznak.
8. Dá jednořívným žákům zájnam letů, který si tito sami podle prozápisního zápisníku instruktora vyplňují.
9. Přeče cvičný řád, letištní řád a dílenský řád.
10. Informuje žáky o pojistění, zda pojistění jsou či ne, jak se mohou pojistit, kde a jak vysoké jsou pojistné částky a premie. Upozorní každého, že v případě úrazu má nárok jen proti pojistovně, je-li pojistěn. Pojištěnou vyplácí odškodné tehdy, byl-li pojistěný následkem úrazu dle než 4 dnů nemocen.
11. Postará se o nosítka a lékárničku (jodová tinktura, nejnutnější obvazový materiál, dláhy na zlomeniny), které při létání musí být vždy na letišti.

Při zahájení kursu.

1. Zapíše do zatímního zápisníku všechny žáky abecedně.
2. Přidělí dvěma žákům na starost gumové lano, jednoho stanoví správcem letadla, zásobních součástí a nářadí, jednoho stanoví správcem podvozku a transportního zařízení, jednoho pověří úkolem dbát, aby při létání bylo letiště zajištěno výstražnými tabulkami, červenými praporky a pod., leží-li letiště blízko frekventovaných míst a cest. Jmenovaní starají se, aby jim svěřené věci byly vždy v pořádku a na místě a po skončení létání zase rádně uloženy.
3. Dbá, aby se žáci při létání stejnouměrně střídali, aby si pilot po letu vedl letadlo na místo startu, aby u ocasu drželi poslední dva, kteří letěli. Ti současně vezmou sebou dolů podvozek. Event. rozdělí skupinu tak, aby všichni stejnouměrně docházeli pro letadlo, druhá část odpočívá.

Po skončení kursu.

1. Sdělí žákům, kdo z nich složil zkoušku.
2. Podepíše jím vyplňené záznamy letů.
3. Vyplní pro každého žáka dvojmo vysvědčení o zkoušce.
4. Zašle tato vysvědčení a současně: 2 fotografie a 13 Kč (za každého absolventa) Letecké komisi Ústředního plachtového výboru.
5. Zapíše všechny lety rádně do hlavní knihy letů.
6. Učiní souhrnnou zprávu v knize letů o tom:
 - a) kolik žáků bylo v kurze,
 - b) kolik jich složilo zkoušky,
 - c) kolik a proč jich odpadio,
 - d) kolik měl kdo startů a letů přes 10 vteřin,
 - e) celkovou nalétanou dobu jednotlivců,
 - f) celkový počet startů a letů v kurze,
 - g) celkovou nalétanou dobu kursu,
 - h) počet havarií a jich odůvodnění.
7. Oznámí současně letecké komisi f).
8. Po obdržení pilotních výkazů a odznaků rozdělí tyto absolventům.
9. Dá do časopisu „Letec“ a do denního tisku zprávu o kurse a výsledcích.



„Zöglung“ při západu slunce.

Pravidla výcviku.

1. Přesvědčte se o dobrém stavu letadla, lana a startovacího zařízení.
2. Přezkoušejte směr a sílu větru.
3. Létejte proti větru, nebo jen s malou odchylkou od směru.
4. Zjistěte správné smontování letadla zaletnutím.
5. Přestaňte se školením do zkoušky A, je-li vítr silnější než 6 m za vteřinu (vyhození chumáče trávy) a do zkoušky B nad 8 m za vt.
6. Začněte opatrně a pokračujte beze spěchu.
7. Všimejte si polohy kormidel při letu žáka, jen tak poznáte chyby, kterých se žák dopouští.
8. Vysvětlete případ od případu žáků chyby, kterých se právě leticí dopouští.
9. Nemá-li žák chuti, nenechte ho letět.
10. Přezkoušejte po každém tvrdším přistání stav letadla.
11. Dbejte, aby letiště bylo volné.
12. Neuznávejte první náhodný let žáků za zkoušku. Uznejte let až po přesvědčení, že letěl žák a ne letadlo a že žák může let kdykoliv bezvadně opakovati.

Ušetříte tím práci instruktora dalšího kursu a žáka od nehody nebo zklamání, neudělá-li kurs dalšího stupně v omezeném čase. A pilot musí umět za každých okolností letět v určeném směru a dobře přistát (nejméně 15 startů). B pilot musí bezpečně ovládat letadlo a přistát na vykázané ploše (nejméně 10 letů po zkoušce A).

Zkoušky.

- V plachtění byly zavedeny 3 stupně zkoušek:
- A předpokládá přímý let s dobrým přistáním v trvání aspoň 30 vt. Nedovoluje-li terén dosažení tohoto minima, možno uznati 2 bezbezvadně lety po 20 vteřinách nejméně.
 - B Zahrnuje tři lety se zatačkami ve tvaru S. Dva lety o trvání nejméně 45 vt., jeden aspoň 60 vt.
 - C Plachtový let trvající nejméně 5 minut ve větší výši nežli místo startu, nebo plachtový let trvající nejméně 5 minut po odpoutání bez ztráty výšky. V tomto případě musí být let kontrolován barografem.

Úřední zkouška. Vyžaduje se při přeletech ve vleku za motorovým letadlem z letiště na letiště a tehdy, kdyžkoliv plachtař letí mimo okruh letiště (nejméně 1 km od hranice letiště). Koná se před komisařem ministerstva veřejných prací na schváleném letišti.

Předpokládá let o trvání 5 minut (nemusí to být plachtění), znalost aerodynamiky, stavby letadel a leteckého zákona. (Viz „Vzory závodní.“)

Na vlněném prst není spolehlivý ukazatel směru větru.

Starty za autem a vleky za motorovým letadlem.

Nedovoluje-li terén pro nedostatek svahů lety s normálním startem, možno používat k výcviku startů za autem nebo letadlem. Pro školení je vhodnější létání se svahem.

Zařízení.

A u toho o výkonu asi 25–30 ks., raději starší, neboť trpí rychlou jízdou na nerovném povrchu.

Ocelové lano sily 3 mm s nejmenší délkou asi 250 m. Cena za běžný metr asi 1 Kč.

Vypínače stejněho typu, plánky v Ústředí MLL.

Kladka, železný kotouč s drážkou pro lano a vidlicí k upevnění za autem. Používá se jí za bezvětří nebo velmi slabého větru, kdy k odlepení kluzáku je nutná velká rychlosť táhnoucího vozidla. Převodem přes kladku zmenšuje se potřebná rychlosť na polovinu. Při silnějším větru zapínáme lano přímo.

Předpisy.

1. Letadlo i auto musí mít vypínači zařízení, fungující v každé poloze letadla.
2. Vlečné lano opatřte praporky dobře viditelnými z místa pilotova.
3. Letadlo budí zvláště sesíleno v nosnicích, při kluzácích zlužených dráty nahraďte tyto ocelovými lany.
4. Prohlédněte často kormidla a vnitřní výztuhu křídla.
5. V autu vedle řidiče má být pomocník instruktora, který sedí tak, aby stále letadlo viděl. Dává řidiči pokyny, aby zrychlil nebo zpomalil jízdu, v nebezpečných polohách letadla vypíná lano. Vypínač zařízení má na dosah ruky!

Vleký za letadlem. K vlekům za motorovým letadlem jsou připuštěny pouze větroně těchto typů: Zlín VI, Zlín VII, Zlín VIII, Morava, Sedý vlk, Grunau Baby II.

Pro akrobaci: Sedý vlk, Grunau Baby II.

Jako vlečná letadla jsou nevhodnější:

Š 10, A 1, A 26, ostatní školní nebo sportovní letadla jsou pro velkou rychlosť nezpůsobilá. Zpětné zrcadlo pro pilota!

1. Vlečná rychlosť nemá překročiti 100 km/hod. Ve větších rychlosťech snadno nastává kmitání křidel, které může vésti k rozbití letadla ve vzduchu.
2. Lano o průměru 3 mm v délce 120—140 m musí být opatřeno praporky.
3. Zamontujte do větroně rychloměr a variometr, pro informaci pilota, letí-li správnou rychlosťí a klesá či stoupá-li letadlo.
4. Pilot motorového letadla nesmí zapomenout, že neletí sám, t. j. musí přibližně udržovat stejnou rychlosť, nesmí dělat ostré zátačky a náhlé změny výšky.
5. Nelétejte nízko se zavěšeným lanem.
6. Za letu nemá větroň převyšovat letadlo o více než 30 m. Zhoršuje to stoupavost vlečného letadla tím, že větroň zvedá ocas motorovému a zvyšuje to namáhání větroně, který tím okamžíkem začíná částečně nést i vlečný letoun.

Přelety. K letům z mateřského letiště na jiné a vůbec k letům mimo okruh letiště (nejméně 1 km daleko od hranic letiště) jsou připuštěna jen letadla imatrikulovaná ministerstvem veřejných prací, platí to tedy i pro větroně.

Imatrikulace sestává z letové zkoušky před komisí min. veřejných prací, na schváleném letišti, po předchozí žádosti. Přílohy (viz vzory žádostí).

Doprava na letiště.

Trať sportní vůz sestává z dřevěného rámu, který se prostřednictvím půlelipických per spojí s dvoukolým podvozkem. Pro delší transporty hlavně za špatného počasí připojí se k rámu bočnice, cícek se potáhne plachtinou. Těžiště vozu bývá před podvozkem a spojuje se s autem listovým párem, které parališuje otresy. Vůz drží dobře stopu a snese velkou rychlosť i v zatáčkách.

Na jeho zadní umístí se číslo, souhlasící s číslem vlečného auta, v noci musí být osvětleno červenobílou žárovkou.

Auto musí v předu nést zřetelný nápis „Vlečný vůz“.

Nákladní auto. Podle výnosu ministerstva vnitra č. 13.398/1933 — 12, z 8. března 1933, je dovoleno doprovádat náklad autem nejvíce dva kluzáky a zároveň 5 osob na každé letadlo, za předpokladu, že součástky letadel budou tak připevněny, aby při jízdě bylo zabráněno jich spadnutí a tím ohrožení veřejné bezpečnosti, a že uvnitř karoserie budou rádně připevněna sedátka pro doprovázané osoby.

Ohlášení. Jednotlivé odbory ohláší před takovým způsobem dopravy vše příslušnému okresnímu nebo policejnímu úřadu s odkazem na tento výnos.



Kluzák „Skaut“ při startu lanem.

Nepřepínej lano, mohlo by Ti dokázat, že Tvoje zuby také nejsou pevnější.

Seznam odborné literatury.

Letecká literatura česká:

Kpt. Hána: Letadlové motory.

Mjr. Žeman: Letouny.

Elementární aerodynamika.

Důstojníci učitelé: Základy letectví.

Sekanina: Sportovní letadélko.

Npor. Ing. Suk: Letecké motory.

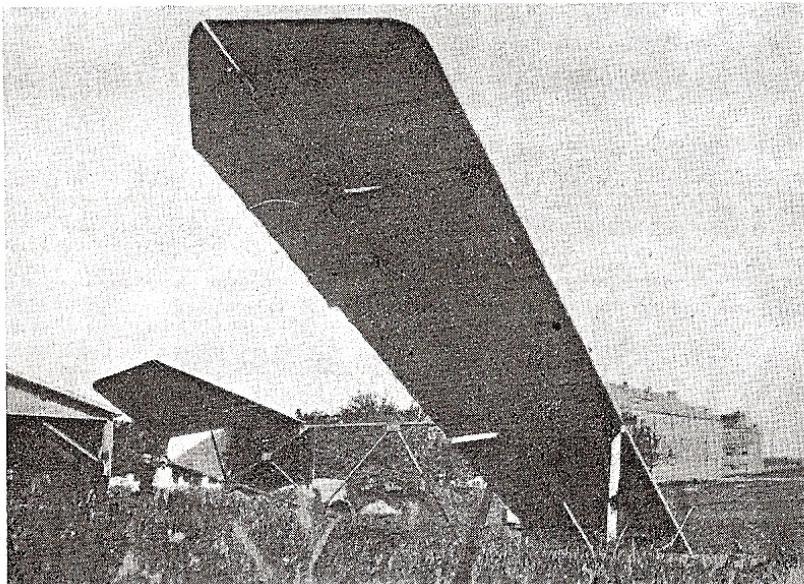
Dr. Mandl: Letecké právo.

Dr. Schneider: Předpovídání povětrnosti.

Letecká literatura německá:

- Prandtl: Ergebnisse der Aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen, díl I. 10.50 RM, díl II. 8.50 RM, díl III. 16.90 RM, díl IV. 9.50 RM.
- Klemperer: Theorie des Segelfluges, 6.90 RM.
- Stamer-Lippisch: Gleitflug u. Segelflugzeuge I., II., RM 5.30.
" Handbuch für den Jungsegelflieger I., II., RM 5.60.
- G. Lilienthal: Vom Gleitflug zum Segelflug, RM 2.20.
- Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- u. Segelflugzeugen, RM 3.05.
- Bachem: Die Praxis des Leistungsegelfliegers, RM 3.0.
- Noth: Wetterkunde für Flieger.
- Stamer: Die amtliche Segelfliegerprüfung, RM 1.65.
- Hirth: Die hohe Schule des Segelfluges, RM 2.95.
- Karlson: Segler durch Wind und Wolken, RM 3.15.
- Schütt: Einführung in die Physik des Fliegens, RM 4.00.
- Georgii: Der Segelflug und seine Kraftquellen im Luftmeer.
- Langsdorf: Das Segelflugzeug, RM 9.30.
- Uvedené knihy dodá ze skladu nebo objedná: Nakladatelství Aero-klubu RČS, Praha I., Celetná 13.
- Odvojte se při objednávce na naše doporučení.

*Nezískáš příznivce pro plachtový sport tím,
že je proženeš kluzákem po letišti. Dbej tedy na
bezpečnostní opatření obecenstva.*



Kluzák „Bábinka“ odpočívá.

Vzory žádostí.

1. Legitimace k držení letadel.

Kolek
Kč 5.—

Ministerstvu veřejných prací
(odděl. 13. b.)

Praha XVI.-Smíchov,
Presslova 6.

Masarykova Letacká Liga, místní skupina v, zastoupená svým předsedou panem a jednatelcem panem žádá tímto o povolení k držení bezmotorového letadla typu výr. číslo . . . vyrobeného jmenovanou skupinou. Domovským přístavem letadla bude (poznámka. Jen úředně schválené letiště).

Příkládáme: doklad o právním trvání spolku, doklad o stálé příslušnosti alespoň $\frac{2}{3}$ členů výboru, pojistku o uzavřeném pojištění proti následkům povinného ručení (na ní zřetelně uvedeno: typ letadla, výrobní číslo výrobce a jeho adresa, potvrzení o zaplacení premie), 1 kolek 8.— Kč.

Přílohy k žádosti jest kolkovati (mimo pojistku) 1.— Kč, rovněž každý další list žádosti.

2. Doklady k žádosti o schválení letiště.

1. Situační plán letiště trojmo (speciální mapa se zakreslenými letištními pozemky).
2. Katastrální plán (se zakreslenými letištními pozemky, čísla parcel, s udáním příslušného katastrálního území) trojmo.
3. Vrstevnicový plán letištních pozemků, trojmo.
4. Popis letiště trojmo.
5. Popis okolí letiště, zejména pokud se týče překážek v jeho sousedství (elektrická vedení, komíny atd.), trojmo.
6. Přesný seznam parcel, na nichž se letiště projektuje s označením jednotlivých vlastníků, jednou.
7. Doklad, z něhož je zřejmo, že žadatel jest oprávněn používat pozemku k účelům letištním (nájemní nebo kupní smlouva, povolení vlastníků pozemků nebo pod.), jednou.

Na základě této žádosti může ministerstvo veřejných prací ihned udělit žádané povolení, nebo provede místní šelčení.

3. Žádost o připuštění ke zkoušce pilota kluzáků.

Kolek
Kč 5.—
nepře-
psaný a
nerazitk.

Ministerstvu veřejných prací
(odděl. 13. b.)

Praha XVI.-Smíchov,
Presslova 6.

Podepsaný, povoláním, narozený dne
v a příslušný do, žádá zdvořile o připuštění
ke zkoušce pilota kluzáků.

Svoji žádost dokládám:

1. rodný list,
2. průkaz o státní příslušnosti,
3. vysvědčení zachovalosti,
4. lékařské vysvědčení o tělesné a duševní způsobilosti,
5. v řízení kluzáků byl jsem vycvičen v a mým učitelem
byl pan,
6. tři kolky po 8.— Kč,
7. tři fotografie, na nichž výšky hlavy obnáší 1 až 2.5 cm,
8. vysvědčení nemajetnosti.

Současně zdvořile prosím, aby příslušné poplatky a taxy za zkoušku byly
mi pokud možno prominuty nebo alespoň sníženy na nejnižší taxu. Svoji
prosbu dokládám vysvědčením nemajetnosti.

Prosím o příznivé vyřízení mojí zdvořilé žádosti a poroučím se s proje-
vem dokonalé úcty.

.
podpis.

Adresa: Jméno,
místo,
ulice a číslo domu.

*Uč se při každém letu. Chodíš přece již hodně
dlouho a ještě někdy upadneš.*

4. Žádost o imatrikulaci letadel.

Podává se na ministerstvo veřejných prací, oddělení 13 b, Praha-Smí-
chov, Presslova 6.

Doklady: legitimace k držení letadel,
statické výpočty typu,
plány letadla. (Dílenské výkresy, nebo nákres, z něhož jsou patrný
celkové rozměry.) Výpočty a plány není nutno zasílati, byl-li typ již
jednou schválen.

Žádost se kolkuje 5.— Kč, normální list přílohy 1.— Kč, veľký list 2.— Kč.

Nezaměňuj při montáži lanka.

*Uvazuj se před startem. Lety bez kluzáku již nejsou
tak příjemné.*

Informace: Průkaz o státní příslušnosti vydává občanům příslušným do
Prahy nebo Liberce zemský úřad v Praze, jinak okresní úřady města
domovské příslušnosti.

Doklady: svobodní domovský a křestní list,
ženatí kromě toho ovladací list, maříli dítky i křestní listy dítěk.
Všichni musí prokázati, že byli příslušní nejpozději od 1. ledna 1910.

Vysvědčení zachovalosti vydává:
v Praze policejní ředitelství, Praha I., Bartolomějská ulice. Kolkuje
se 5.— a 8.— Kč. O vystavení vysvědčení je žadatel vyzrozměn pí-
semně, zaplatí pak 10.50 Kč za úřední výkon. Vysvědčení vydá po-
licejní ředitelství, Praha I., ul. Karoliny Světlé.

V jiných městech vydává vysvědčení zachovalosti obecní nebo měst-
ský úřad, nebo četnická stanice.

Vysvědčení nesmí být starší půl roku.
Lékařské vysvědčení musí být vystaveno úředním (obvodní, policejní,
okresní) lékařem.

V Praze Dr. Hynek Fügner, min. rada,
nebo ministerstvo zdravotnictví, Praha II., Vyšehradská 16.
Vysvědčení nemajetnosti vydává obecní úřad, event. magistrát.

Díry v upínacích jsou pro vázací drát. Pojíšťuj je tedy.

Nemysli, že kukla na hlavě a brýle ztebe udělájí pilota.

Zkouška teoretická:

1. základy aerodynamiky,
2. konstrukce kluzáku a funkce všech jeho součástí za letu,
3. základy meteorologie,
4. principy létání na kluzáku,
5. předpisy o stavbě, používání a udržování kluzáků,
6. zákony a nařízení, o kluzácích podrobne, o ostatních letadlech
všeobecně,
7. mezinárodní úmluvy o úpravě letectví a ostatní mezinárodní
smlouvy RČS., týkající se letectví, pokud mohou mít na létání
kluzáky vliv.

Praktická zkouška. Jeden let, při němž kluzák zůstane alespoň
5 minut ve vzduchu, a při kterém se aspoň po 2 minutách udrží nad
vodorovnou rovinou, místem startu procházející. Zkušební let musí
skončiti bezvadným přistáním.

Při nevyhovění může se kandidát podrobiti nové zkoušce po uplynutí
stanovené lhůty, při nevyhovění oběma zkouškám teprve po 1 roce.

Poplatky ze zkoušky obnáší: zkušební taxa 40 Kč, dávka za
úřední výkon 22.— Kč, cestovné a diety komisi.

Za prodloužení letecké legitimace se platí 5.— Kč.
Leteckou legitimaci nutno každým rokem obnovovati.

*Nemysli si, že jsi po A strčil všechny do kapsy.
Poznáš ještě často, že neumíš vůbec nic.*

Děř slovům učitele. Zažije často více strachu než ty sám.