

Z NAŠICH REVUÍ.

Letectví, Roč. II., č. 4.

Nadp. Vojt. Pašek: **Letadla šroubová (helikoptery).** (Dokončení.) Autor navazuje na svůj předchozí, povšechně informativní článek o helikopterech, nastiňuje dle poznámek Th. šl. Kármána theoreticky ony tři hlavní podmínky, kterých konstrukce šroubového letadla vyžaduje a jež jsou: vznosnost, rovnováha a snášecí možnost.

Wrightův motor 400 HP „Super-fighter“ jest poslední model motoru pro stihací letadla, vyrobený v Americe. Váží 305 kg, má osm válců a při výkonu 422 HP způsobí 2200 obrátek za minutu.

Lothův vodič. Rozřešení nanejvýše důležitého problému, jímž mají býti znemožněny vlivy mlh na pravidelnost leteckého provozu. Vynálezcem jest Francouz Loth. První zkoušky byly vykonány na letišti ve Villacoublay u Paříže.

Kpt. R. Vaníček: **Navigace.** Pomůcky a výzbroj letadla pro navigaci. Kompensování pomocí záměrného kompasu. Kompensování se záměrnou deskou a záměrným pravítkem. Kompensování kompasem, jenž má býti připevněn v letadle. Kompas.

Kpt. dr. Lederer: **Nehody letecké a první pomoc lékařská.**

*) Ústavy (collèges) ty dodaly státu 1600 důstojníků ve válce španělsko-americké.

První kongres pro letadla bez motoru ve Francii. U kolem kongresu jest, aby Francie, kolébka to aviatiky, dohonila v oboru letadel plachtových, oč byla předstížena Německem.

Vzdušná doprava Královec—Moskva zahajena dne 30. dubna a dne 1. května letadly Fokker.

Kpt. R. Vaníček: **Navigace.** (Pokračování.) Popis kompasu Bambergovy. Moderní orientační přístroje. Wf.

Letectví roč. II., č. 5.

Nové československé dopravní letadlo Ae 10 jest výrobkem firmy Aero. Aby upevněna byla ve veřejnosti důvěra k létání, byla hlavní zásadou při konstrukci letadla dopravní spolehlivost. Jest zařízeno pro tři event, pro pět osob, 100 kg zavazadel, 1 pilota, 1 průvodčího a provozní hmoty na 4 hodiny letu. Celkové zatížení činí asi 750 kg.

K. Hypša: **Doklad o úrovni české konstrukce letadlové.** Stručně upozornění, kterak Německo napodobí naše letadlové typy.

Vlastimil Fiala: **Soudobá vojenská letadla.** Autor chce svým článkem dáti podnět k debatě o stavbě letadel vojenských, probírá stručně použití letadel v armádě, všimá si požadavků, kterým musí vyhováti, a činí závěr se stanoviska naší republiky.

Scutěž trvanlivých motorů letadlových. Má se jí řešiti otázka motoru pro letadla dopravní. Popud k ní vyšel od francouzského výboru pro propagandu vzduchoplavby. Ceny ve výši úhrnné 1 milionu franků určeny jen pro motory francouzské konstrukce. Soutěž koná se v dubnu 1924.

Letectví, Roč. II. č. 6.

Posmrtná vzpomínka pilotovi Munzarovi.

A. Žežula-Marcelli: **Ideál kázně a spolehlivosti — cesta k budoucnosti.** Letectví musí se státi živelnou národní myšlenkou, má-li v budoucnosti dokázati své právo na existenci, musí se státi československým národním řemeslem.

Novák: **Rízení letadel v akrobacii.** Pokyny pro letce, kteří při letecké akrobacii nedbají určitých předpokladů a tím lehkomyšlně se ženou do náručí smrti. Akrobatické výkony letecké nesmějí se diti ukvapeně a v malých výškách, to budí podle autora základním pravidlem všem letcům.

Vickers-Vulkan, nový dopravní dvojplošník, pozoruhodná novinka anglického dopravního letectví.

Merta: Normalisace v našem letectví. V říjnu minulého roku vytvořena byla letecká normalisační komise ze zástupců MNO., továren na letadla, Svazu pro zkoušení hmot a Čs. Aeroklubu a zabýjala ihned činností tím, že zpracovává letecké normalie podle „Světových leteckých normalii“. Tyto normalie jsou pro náš průmysl velice důležité.

Diplomy pro francouzské letce a vzduchoplavce: diplom civilní, d. turistický, d. pro veřejnou službu vzduchoplavkou pro letadla s podvozkou i pro letadla s plováky, d. pro plavbu s volnými balony, d. pro plavbu s říditelnými vzducholodmi. Wf.

Moře. Orgán „Námořní Společnosti československé“, jeho odborů a „Svazu československých námořníků“. — („La mer“ Revue mensuelle des sciences nautiques et d'océanographie.) — Ročník 1., čís. 1.—3.

Po třileté přípravě přikročila „Námořní Společnost československá“ k tomu, aby tiskem propagovala své ideje, které jsou vlastně zájmem celého národa. Mirovými smlouvami přičleno československému státu několik svobodných přístavů námořních a část lodních parků poražených mocností; ač jádrem naší vlasti je zemědělství, obchod, průmysl a živnosti, třeba jim přece umožniti, aby dílo jich práce pronikalo snadno a rychle doma i za hranice. Vodní doprava je nejvýhodnější, je poměrně rychlá a lacinější nad jiné, má pro obchod a pro výrobu dosah nezodpovědný. Podporovati snahu, jež dovoz a vývoz usnadňuje a zlevňuje, seskupiti řady odborníků, zabývajících se otázkami plavebními, burcovati netečnost české veřejnosti atd., toť úkolem „Námořní Společnosti čs.“. Časopis „Moře“ není pouze spolkovým hlasatelem jejího členstva, nýbrž má býti hlasatelem jejích ideí, zdrojem české vědecké práce v oboru plavby, oceánografie, námořní techniky a jiných příbuzných disciplín.

„List bude psán tak, aby nejen prostému čtenáři byl přístupný, ale i přísnému vědeckému pracovníku umožňoval poučovati národ o pokrocích v jeho odberu.“

Referent doznává, že jak obsah, tak i úprava dosud vyslyšch sešitů odpovídá úplně vytčenému směru. České písemnictví obohaceno jest novou odbornou publikací, jakých nalézáme pouze málo; zbývá, aby veřejnost všimla si a zajímala se o dílo, v naší literatuře jedinečné. Čs. armáda čerpatí může z něj poučení.

Z bohatého obsahu prvých tří sešitů vyjímáme: Kontreadmiral Bořivoj Radoň: O stavebním ruchu lodním. Dovojuje, že příznivá konjunktura pro zakládání nových paroplavebních společností již minula. Pokles stavebního ruchu v Anglii, ve Spojených státech a v Itálii koncem 1921 jest značný; za to panuje na německých loděnicích čilejší ruch. Světová tonáž zvýšila se po zničení mnoha milionů lodního prostoru zásluhou úsilovných staveb tak, že je větší, než před světovou válkou; zmenší se však, jakmile vyřaděny budou staré lodě, při kterých by se oprava nevyplácela. — Prof. dr. Čeněk Zíbrt podává kulturně-historickou studii „Staří Čechové na moři“ a zahajuje ji obrázkem plavby po moři do Svaté Země, podle unikátu v knihovně Národního muzea v Praze, vydaného od Mikuláše Bakaláře „Tlačeno v Novém Plzni a to Leta od porodu panenského 1498“. — Josef Kavalír pojednává v obširném článku „Československo na Dunaji“ o dopravních poměrech tamějších. Navzdor poválečným poměrům a naprosté obchodní stagnaci je překlad v roce 1921 skoro šestkrát větší nežli za vlády maďarské. Dřívější denní výkonost 10—20 vagonů stoupla v dubnu 1921 až na 215 vagonů. V dalším líčí autor činnost čsl. dunajského dopravního úřadu a kapitalistický boj mezi anglickými a francouzskými dunajskými paroplavebními společnostmi. — Doc. dr. Panýrek rozebírá ve studii „Na vlnách“ podstatu mořské nemoci. — Vývoj naučtiny je obsahem článku kap. K. Pelela. (Bude o něm pojednáno po jeho ukončení. Pozn. ref.) — Jedna z nejvýznamnějších prací je „Plavecký slovník německo-český, se se-

znamem slov česko-německých“ od dr. inž. Karla Sichrovského, bývalého asistenta lodního inženýra a profesora vyšší státní průmyslové školy v Praze inž. Frant. Péro, který byl přispívatelem slovníku Sterzingerova. Slovníček obsahuje názvy součástí lodí říčních i námořních, voroplavby a plavby na řece i na moři, názvy součástí zdymadel a komorových plavidel s příslušnými výrazy strojnickými. „Veliká část výrazů pro plavbu říční, zejména pro voroplavbu, je starého českého původu. Plavectví po českých řekách bylo již ve starších dobách na vysokém stupni. Plavba po Labi a Vltavě datuje se asi od r. 950, kdy počala se dopravovati z Němce do Čech po Labi a Vltavě sůl, k jejíž dopravě císař Ota dal stavěti pevné lodě. Vorařství počíná kolem r. 1000 na dolním Labi; na ostatních řekách plaveny jen plti. Za rozkvětu plavby obdržela větší města pořiční četné výsady. Na horní Vltavě od Budějovic do Prahy bylo plaveno až později. Podle záznamu teprve císař Ferdinand r. 1547 nařídil dopravu soli z Budějovic do Prahy. Tyž rok poprvé upravována též Vltava. O plavbě plti na Berounce dokazují záznamy z 13. a 14. stol.“

Z mořevedných přednášek, které „Námořní Společnost čs.“ v letech 1920 a 1921 pořádala, uveřejněna jest přednáška dr. Jana Sv. Procházky: Dary moře. (Ryby.) — Rubrika „Z ciziny přináší referát o námořnické konferenci v Janově, zahájené 15. června 1921, jíž zúčastnilo se celkem 27 států asi s 82 hlasy. Jednáno zde o pracovní době, o smlouvách, týkajících se námořní služby, o práci osob mladších 14 let na lodích a o možnosti vypracování mezinárodních stanov pro námořníky. Pz.

Z CIZÍCH REVUÍ.

a) Revues francouzské.

Les archives de la Grande Guerre.

Únor 1922.

Auerbach: **La dictature du prolétariat en Hongrie.** Diktatura proletariátu v Uhrách od 22. března do 31. července 1919. — V prvních čtyřech kapitolách obírá se autor politickými poměry v Uhrách od doby předpřevratové až do 21. března 1919 a všímá si hlavně úlohy Karolyiovy. Na večer dne 21. března byla reklamována diktatura proletariátu. Nová vláda nebyla ve

smyslu politickém homogenní: byla složena ze socialistů a komunistů. Významní socialisté byli Kunfi, Böhm, Jandlq, zástupci komunismu byli Bela Kun a Tibor Szamuely. První starostí jejich bylo organisovat armádu. Rude vojsko skládalo se z maďarského proletariátu, ze zajatců, navrátilivších se z Ruska a z ruských zajatců v Uhrách. Hodnota vojáků byla nestejná, platy vysoké. Disciplína byla nejpřísnější, poněvadž, jak pravil ministr války Pogany, „nebudou-li vojači knat svou povinnost, bude republika rad ztracena“.