



INFORMAČNÍ LISTY 107

www.sam95.wz.cz

ÚNOR

2009/1

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

President:	Vladimír KOSTEČKA K Jordánu 114, 273 01 Kamenné Žehrovice
Pokladník:	Vladimír HORÁK K Cihelně 432, 273 01 Kamenné Žehrovice
Sport. referent:	František BROŽ Karlovarská 180, 273 02 Tuchlovice
Redakce IL:	Jiří BALEJ Libušina 194, 273 09 Kladno Švermov
Člen výboru:	Petr SVOBODA Nad stadionem 347, 267 01 Králův Dvůr

Úvodem

Přátelé

Chtěl bych vás jménem výboru klubu přivítat v Novém roce na stránkách IL. Vstupujeme do sedmáctého roku činnosti našeho klubu. Zda to bude rok úspěšný, závisí přes různé ekonomické vlivy, především na naší aktivitě něco pro činnost klubu udělat.

Věřím že zdravé jádro klubu vedené novým, iniciativním presidentem naplní tento rok činností, která každého člena potěší.

Tak jako každý rok několik členů naše řady opustilo na což má každý člen, kterého činnost klubu nenaplnuje v jeho představách, právo. Seznam odcházejících uveřejním příštím čísle.

Co se týče soutěžní sezóny je soutěžní kalendář dostatečně bohatý, každý si jistě najde tu svoji soutěž. Takže již jenom to jaro a jde se na to.

Balej

Pozvánka na letošní ME historiků

Ahoj kamarádi,

čas plyne jak voda a proto je potřeba řešit přihlášky na ME v Německu. Pokud chcete abych vás přihlásil, dejte mi prosím co nejdříve vědět. Na vlastní přihlášky modelů je ještě trochu času, ale ubytování by chtělo objednat co nejdříve. Dostali jsme nabídku na levné ubytování, zatím pro deset lidí, v nějaké sportovní ubytovně. Všechny deset by spalo v jedné místnosti, každý za 19 Euro za noc se snídaní. Přihlášky modelů musí dojít pořadateli do 25. 4. 09. To ale neznamená, že nemůžete poslat kompletní přihlášky už teď. Domnívám se, že ti z vás, kteří chtějí jet, už vědí s kolika a jakými modely kdo pojede. Přihláška se dá snadno zrušit, ale s pozdějším přihlášením by byl určitě problém. Žádal jsem Metta Ulfa, který je hlavním organizátorem, o další možnosti, takže je možné stanovat na letišti za tři Eura za osobu a noc, nebo je možný obytný přívěs za čtyři Eura za osobu a noc.

V přihlášce musí každý potvrdit svým podpisem, že je seznámen s pravidly, že bude respektovat pokyny pořadatelů a že má v dostatečné výši zaplacenou pojistku za škody způsobené modelem. V loňském roce jsem obíhal pojišťovny a mohu vám sdělit, že jediná, která to umí dobře a levně ošetřit je Kooperativa. Nevím jak je to letos, ale vloni stálo pojištění na jeden den dvacet korun, takže by se to mělo dát pořídit maximálně za sto korun.

Při prezentaci modelů musí každý soutěžící předložit dokumentaci k modelu. Nejmenší může být tři pohledový plánek, ve velikosti A4. Můžete použít i stavební plánek, nejlépe originál.

Co se týče pravidel, ta se nemění, takže platí ta, která najdete na stránkách slovenského SAMu 119. Je tam překlad ing. Dušana Sedlára z angličtiny do slovenštiny. Pokud někdo nemá možnost podívat se na internet, požádejte někoho známého. Jsou to čtyři stránky, určitě vám je stáhne. Těším se, že se mi brzo ozvete a já budu mít dost času postarat se o ostatní.

Zdravím V. Kostečka

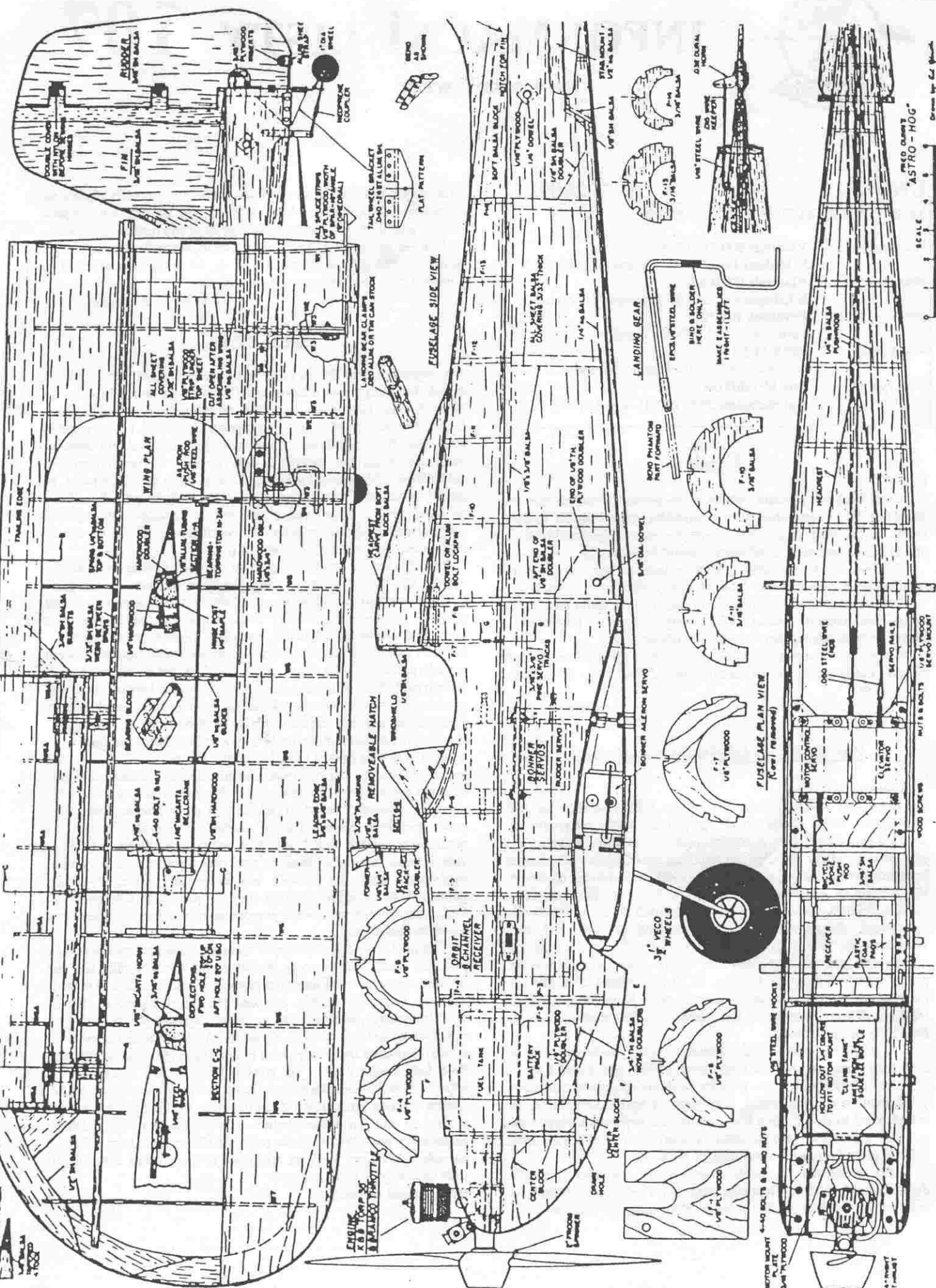
Co vy na to?

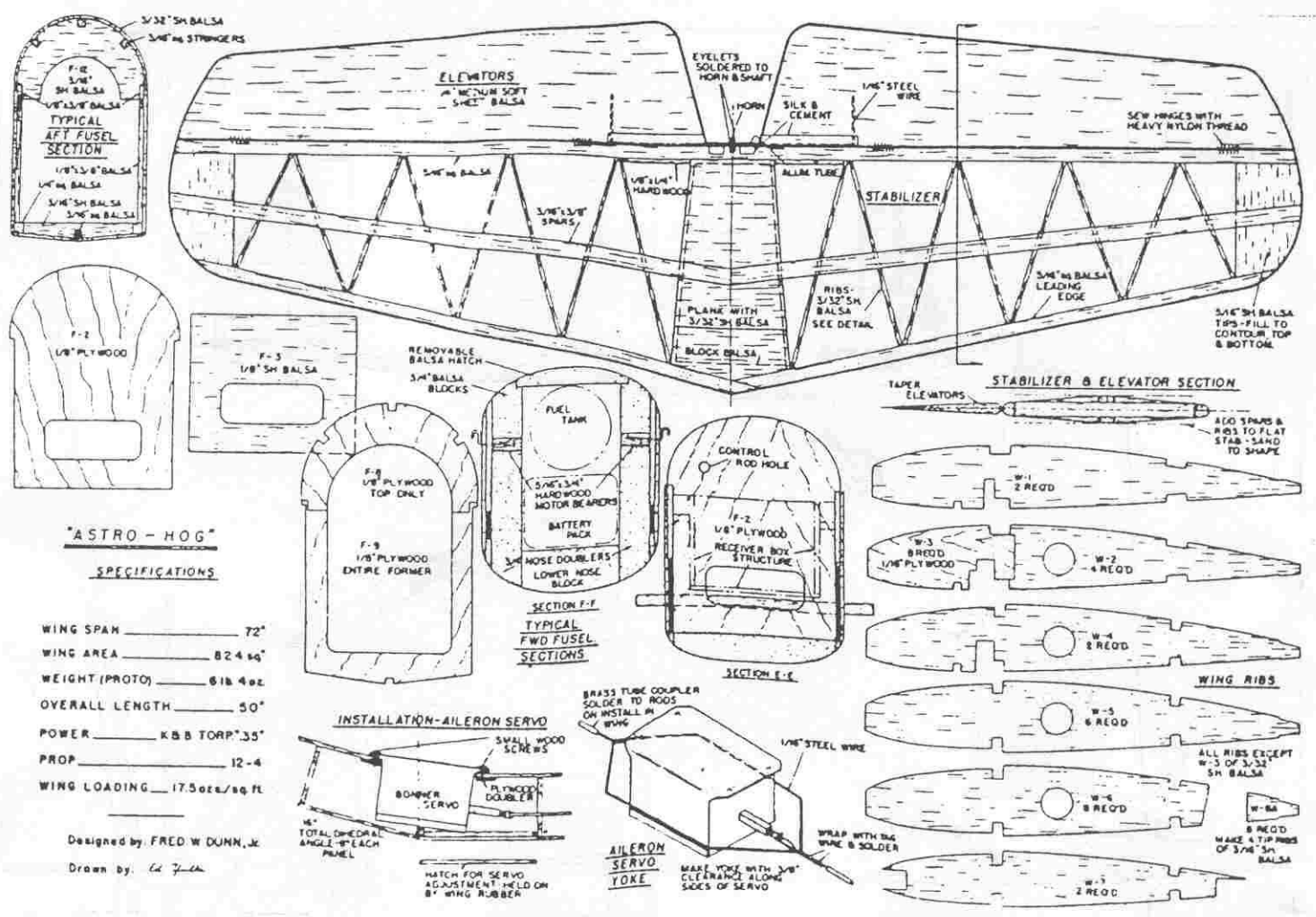
K napsání tohoto článku jsem se odhodlal poté, co jsem si přečetl článek Jaromíra Pipka v časopise RC Revue. Jaromír je jedním ze členů SAMu 122, který má sídlo na Slovensku. Krédem členů SAMu 122, je, stavět historiky co nejvíce autenticky, tj. z původních materiálů, bez jakýchkoliv úprav a nejlépe s původními motory. Ano, taková asi byla myšlenka lidí, kteří se stavbou historiků a zakládáním SAMů začali před mnoha lety. Záhy dospěli k tomu, že pokud se má létat soutěžně, musí vzniknout nějaká pravidla. Ploch na létání ubývá, takže většina kategorií se postupně vybavuje RC soupravami. Osobně si myslím, že historik by neměl mít víc než tři serva, nebo lépe řečeno, tři ovládané prvky.

Pravidla, která momentálně platí na evropské úrovni, asi vymýšlel někdo, kdo neumí postavit lehký model a tak některé kategorie „dostaly“ zatížení na decimetr čtvereční téměř dvojnásobné, než měl originál. Z tohoto důvodu, se musí u většiny modelů zesilovat konstrukce, protože originální, by váhu modelů prostě neunesla. Z toho vyplývá, že kdo chce létat s historiky jen na bázi předvádění modelů a nesoutěžního létání, pouze za ideálního počasí a nemusí se řídit pravidlem o zatížení modelů, může nechat konstrukci tak jak vznikla před lety. Dalším aspektem, proč zesilovat konstrukce je to, že RC aparatura není nejlevnější a že je třeba ji tak trochu chránit. Souhlasím s Jaromírem, že na historika nepatří žádný laminát, uhlík a pod. Co se týče potahů modelů, lesklá nebo průhledná folie je sice velice efektní, ale na historika opravdu nepatří. Existují ale folie imitující papír a proti těm nic nemám. Naopak. Ten z vás, kdo létal, nebo létá motoráky určitě ví, jak se pod papír dokáže dostat olej, nebo nespálené palivo. Čištění modelů po soutěži, je u folií potažených modelů také podstatně jednodušší. Doba, kdy jsme vlekali volné modely a běhali za nimi přes nejednu mez, je bohužel nenávratně pryč. Už nestačí ani nohy, ani plíce. Používání gumicuků, nebo jiných způsobů startu u větroňů je tedy na místě. Proč mít pokažený start, když pomocníkovi je kolem sedmdesátky a prostě to neuběhne.

Čas mně odměňuje stejně jako všem a tak i já pamatuji motoráky pouze se spalovacími motory. Každý z nás, kdo motoráky létal má nejednu stopu po vrtuli na svých prstech, či jiné části těla. Řešení je nasadit. Elektrický startér, případně rovnou elektromotor. Že se s elektromotory nelétalo? Já se zase nepamatuji, že v dobách minulých by někdo používal el. startér. A podívejte se po letišti při soutěži motoráků dnes. Startování motoru rukou je opravdu výjimka. Proč tedy nešetřit prsty na stavbu, když to jde. Pracoval jsem nějakou dobu v Německu a navštěvoval jsem tam modelářská letiště. Možná to bude pro někoho z vás novinka, ale létat se spalovacími motory se smí jen někde. Jednou větou, jsou tam ještě zelenější zelení než u nás. Obávám se, že podobné zakázky a předpisy čekají i na naše specialisty, kteří na spalovací motory nedají dopustit. To ještě na obhajobu elektromotorů.

Pokračování na str. 3





Astro-Hog

Již od roku 1960, kdy byl třípohledový plánek tohoto modelu uveřejněn v knize Ing. Schuberta *Rádiové řízení modelů*, kde byl Astro-Hog představen mezi nejúspěšnějšími modely konce padesátých let, se mi tento model tvarově velmi líbil. Bohužel na jeho realizaci chyběly podmínky. Po padesáti letech od jeho vzniku jej rád uveřejňuji na stránkách IL. Uveřejněný plánek byl otištěn v časopise *Model airplane news* v dubnu 1958.

Astro-Hog byl jedním z prvních vícepovelových akrobatických modelů. Jeho konstruktérem byl Američan Fred Dunn. Podle dochovaných snímků se stal oblíbeným typem i pro tehdejší americkou špičku modelářů zabývajících se vícepovelovými modely.

Model byl řešen jako dolnoplošník s řízeními kormidly, křídélky a motorem celobalžové konstrukce. Křídlo o rozpětí 1820 mm mělo hloubku 310 mm, profil NACA 2415 a plochu 53 dm², vzepětí bylo 8°. Výškovka o rozpětí 690 mm, max. hloubce 190 mm měla symetrický profil. Trup byl dlouhý 1250 mm. Křídlo i výškovka se ke trupu přivazovaly gumou. Motor K.B. Torpedo 5,6 ccm se dvěma jehlami, vrtule 300/100 mm, nádrž byla z plastické lahve. Hmotnost modelu činila 3 kg. Řízení zajišťovala souprava Orbits osmikanálovým přijímačem, pravděpodobně neproporcionální.

Tolik informace které se mi o modelu podařilo sehnat. Omlouvám se i za kvalitu plánu, je to již nevím kolikátý přetisk ze samáckého časopisu.

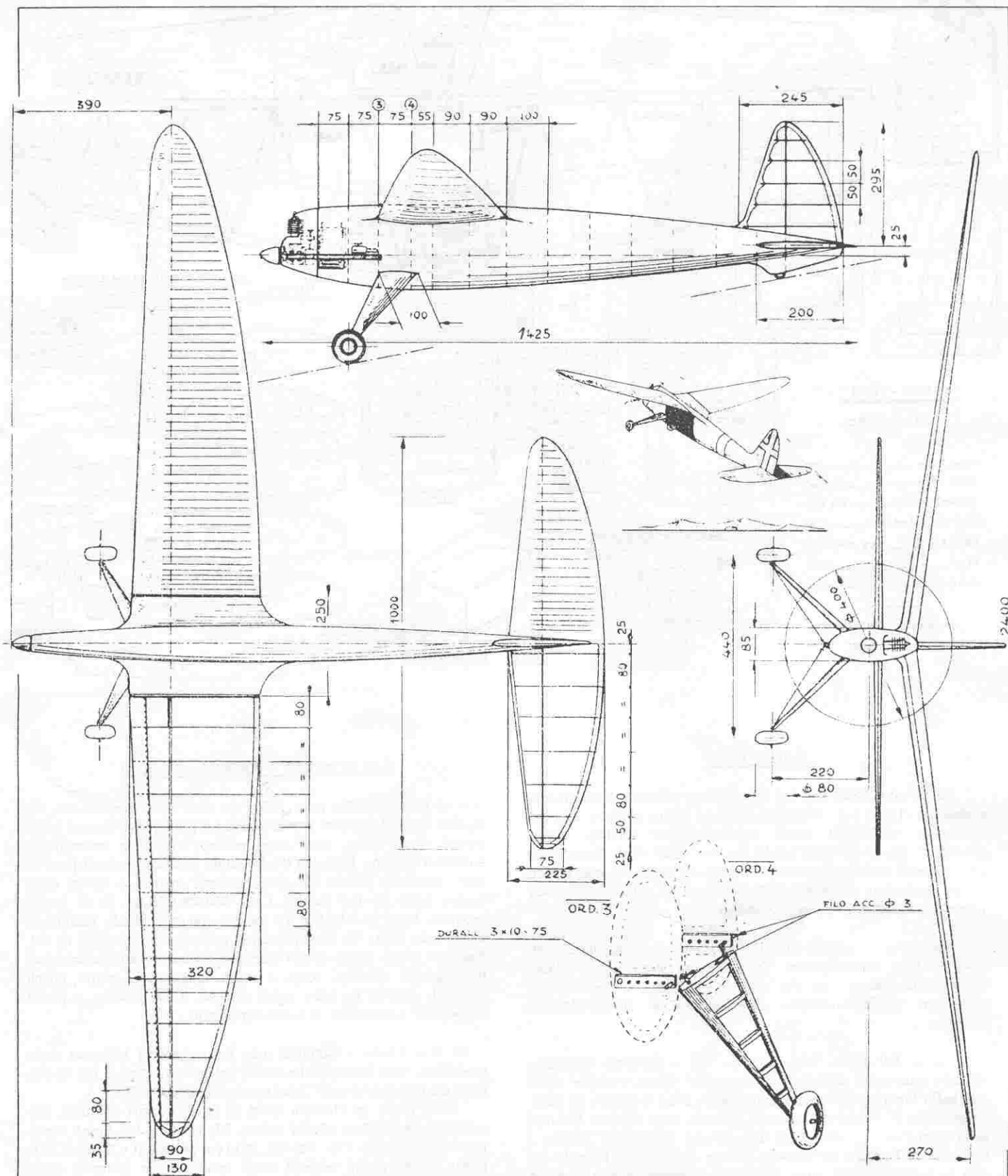
Co vy na to? – dokončení ze str. 1

Co se týče limitního roku 1950, ten platí ve většině SAMů, ale myslím si, že je to dobré pravidlo zase jen pro ty, kteří postaví jeden model za tři roky, nebo mají přístup k nějakým zahraničním archivům pláneků. Jestli jen trochu dobře počítám, postavil jsem za dobu existence SAMu 95, téměř padesát modelů a vybrat nový model, který by byl vhodný i pro soutěžní létání, je už trochu problém. Proto je v SAMu 95 možné stavět i modely vzniklé do konce roku 1960. To dává prostor těm, kteří jako já nevědí co dál. Nevidím v tom žádné zpronevěření si ideám SAMů. Samozřejmě tyto novější modely, létají v jiných kategoriích, podle jiných pravidel, ušitých na míru právě pro ně. Takže hrušky a jablka dohromady nemícháme. Je to jen něco navíc.

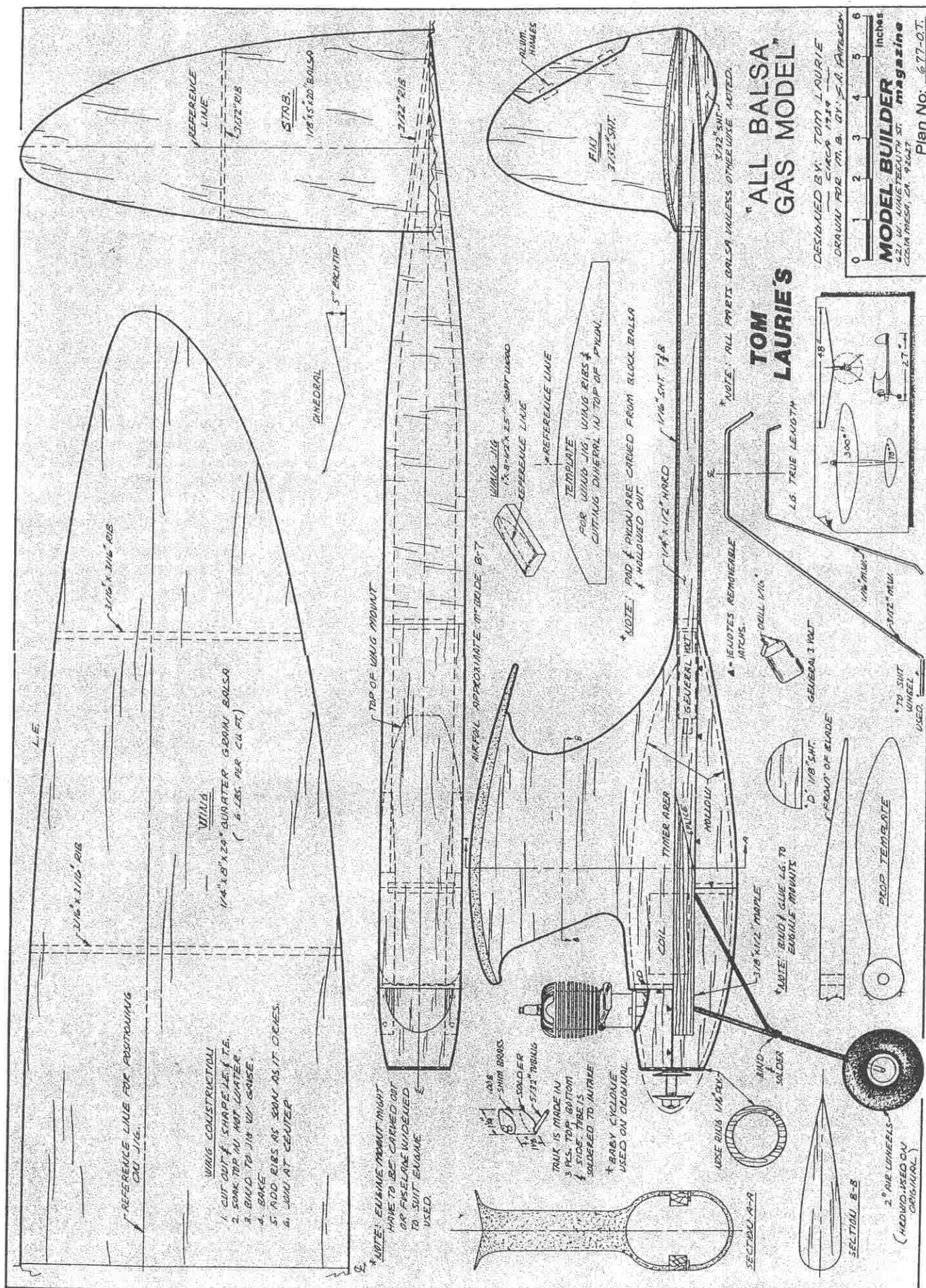
Na ME v Itálii v minulém roce jsem vyslechl rozhovor dvou modelářů, kteří hodnotili let svého kolegy slovy: "to se mu to líta, když má upravený motor". Také to asi není úplně košer.

Mám pocit, že s hnutím SAM je to jako s naší politikou. My neumíme jít nějakou střední cestou. My musíme být úplně vlevo, nebo úplně vpravo. Tím chci říci, že to co propaguji v SAMu 122 je jeden extrém a jiní se zase snaží opatřit svého historika super profilem, brzdami a podobně, což je podle mne extrém druhý. Osobně si myslím, že je třeba udělat nějaký rozumný kompromis, který by vyhovoval všem. Všichni to přece děláme pro zábavu, tak proč se dohadovat kdo to dělá lépe. Rozhodně se nebudu rozčilovat, pokud máte jiný názor a pošlete mi ho. Člověk se má pořád učit.

Zdravím V. Kostečka



il **MOAR 1943**

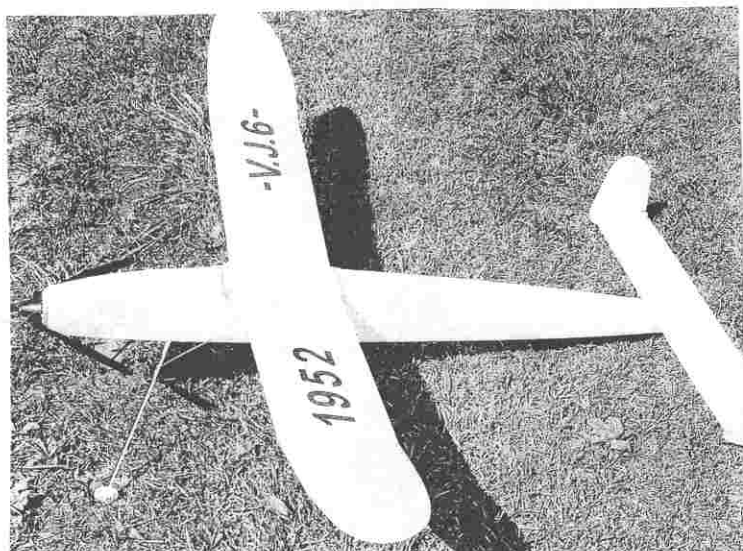


MOAR 1943

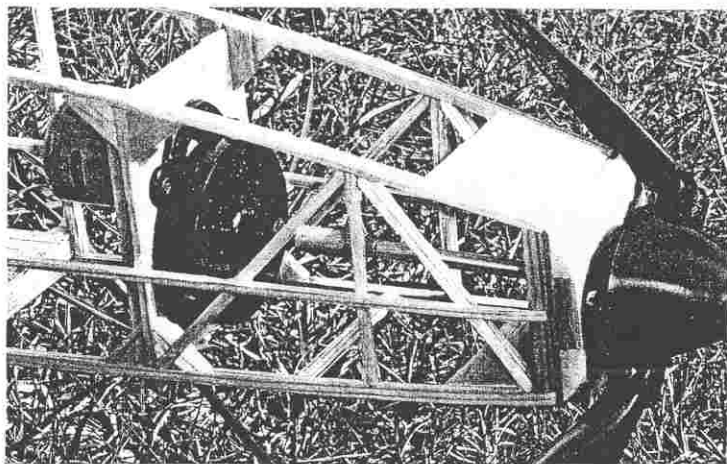
Představit bych chtěl tento velmi aerodynamický model konstrukce Itala Arve Mozzariniho. Model vznikl v roce 1943 a na svou dobu je opravdu velmi elegantní. Poháněn byl motorem 10 ccm. Křídlo o rozpětí 2400 mm mělo u kořene profil NACA 23012 interpolovaný ke konci do souměrného profilu. Konstrukce byla klasická s jedním hlavním nosníkem. Plocha křídla byla 54 dm². Trup eliptického průřezu o délce 1425 mm. Konstrukce byla opět klasická z přepážek a nosníků. Podvozek byl uchycen na duralové nosníky připevněné na přepážky. Výškovka o ploše 17 dm² měla symetrický profil. Hmotnost modelu činila 1300g. Plánek který jsem převzal z časopisu L Aquilone který je časopisem italského SAMu 2001 je pouze informativní. Jde jenom o to vědět, že takový model existoval.

All balsa gas model

Tohoto zajímavě řešeného motoráka zkonstruoval v roce 1939 Američan Tom Laure. Zřejmě měl nadbytek šestky balzy tak se nerozpákoval a celé křídlo, výškovku a směrovku udělal z plných prkének. Rozhodně si tím ušetřil práci, ale jak se to projevilo na letových vlastnostech bohužel nevím. Jedině že by to někdo vyzkoušel. Nežvykle je řešena i naplocho umístěná páteř trupu.



Školního Wakefielda V.J.6 konstrukce Vladimíra Jírotky si v elektroverzi postavil Ing. Valenta z Líbeznic. Pohon obstarává motor Mabuchi 300 s převodovkou a LiPoly 800 mAh.



Problém jak umístit do štíhlé špičky V.J.6 motor s převodovkou vyřešil Ing. Valenta ve stylu Aircobry, čili motor s převodovkou umístil dále do trupu a s unášečem vrtule uloženým v ložisku jej spojil trubičkou. Prý to funguje bez problémů.

Soutěžní kalendář 2009

14.2. H1A, H1B, H1C	MK Slaný	J. Hamer
7.3. H1A, H1B, H1C	MK Slaný	J. Hamer
11.4. CRC-EHS, E 400, E Open	MK KŽ	V. Kostečka
11.4. H1A, H1B, H1C	MK KŽ	J. Balej
25.4. CRC-EHS, E 400, BRC-EW, Texaco	MK Lány	F. Brož
1.5. CRC-EHS, Atom, Classic, BRC-EW Plzeň	Dr. Slupský	
9.5. CRC Atom, Classic, Texaco	MK Lipence	J. Netáhlo
16.5. Mem.RČ CRC-EHS, E 400, BRC-EW, Tesací	MK KŽ	V. Kostečka
17.5. Mem. RČ ARC	MK KŽ	V. Kostečka
7.6. ARC, ARC-A2	MK KŽ	Ing. Střiteský
10 – 14. 6 ME historiků	Německo	V. Kostečka
27.6. Retro 2009 EOpen, BRC-E	RC Kladno	R. Metz
22.8. CRC-Atom, Classic, Texaco	MK Lipence	J. Netáhlo
29.8. H1C, Texaco	MK Dvůr Král.	Ing. Svoboda
6.9. ARC, ARC A-2	MK KŽ	Ing. Vyskočil
12.9. CRC-EHS, E 400, BRC-EW, Texaco	MK Lány	F. Brož
20.9. H1A, H1B, H1C	MK KŽ	J. Balej
3.10. H1A, H1B, H1C	MK Slaný	J. Hammer

14.3, 28.3 18.4, 28.9, 10.10 Pražská liga H1A, H1B, H1C
Panenský Týnec

Společenská kronika

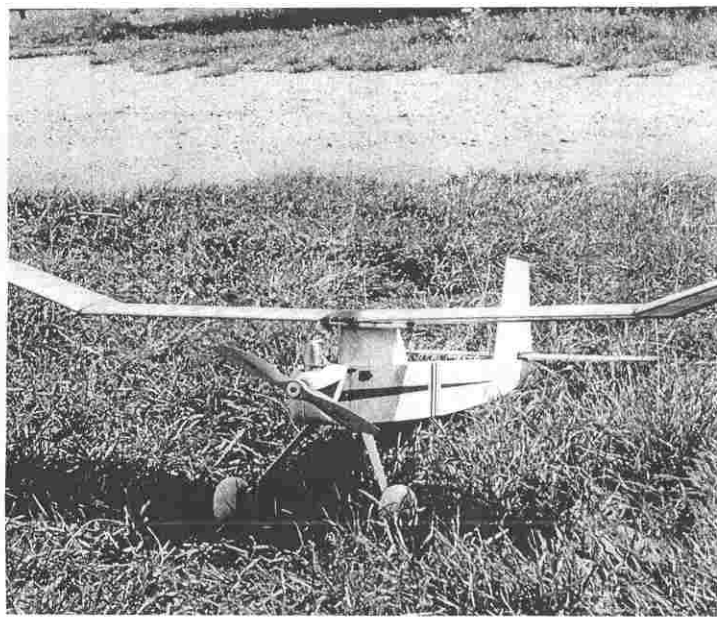
21. února se významného životního jubilea 80 let dožívá náš člen

Jaroslav Alexandrov z Dobřichovic

Oslavenci upřímně blahopřejeme a do dalšího života přejeme mnoho zdraví, štěstí a životní spokojenosti.

Opustil naše řady

Po krátké nemoci zemřel 17.ledna František Švarc z Kladna ve věku 75 let. Mnozí jej znali jako neúnavného pořadatele soutěží volných historiků. Čest jeho památce.



Pro kategorii Classic postavil Bronislav Sokolíček repliku svého modelu Atair z roku 1950. Model o rozpětí 1006 mm poháněl 0,6 ccm MP Jet. Hmotnost modelu je 415 g.