



INFORMAČNÍ LISTY 114

www.sam95.wz.cz

DUBEN

2010/2

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 Karlovská 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

Přítelé

Nadchází nám příjemnější roční období, kdy pobyt na letišti není spojen s tuhounucími koncetinami, ale hřející sluníčko nechá vychutnat let nového historika v plné kráse.

Toto číslo IL jsem pojal jako připomínku A dvojek, které reprezentují dva půly jejich konstrukce. Od jednoduchého Severána, až po aerodynamicky řešenou Míru nebo Rekorda.

Spíše pro pobavení uveřejňuji plánek pokusného větroně Manta, konstrukce Paula Plecana, který v roce 1945 představil časopis Model Airplane News. Možná že by stál za vyzkoušení.

Balej

Informace k letošnímu Memoriálu R. Čížka

Letošní memoriál bude tak trochu jiný. Rozhodli jsme se, že vzhledem k termínu konání letošního ME v Jeseníku, uspořádat Memoriál poslední víkend před ME. Doufám, že tuto možnost si zatrénuvat, využijí i zahraniční soutěžící a přijedou do naší republiky o čtyři dny dříve. Budou tak mít možnost mezi Memoriálem a ME dva dny poznat nějaká pěkná místa v naší vlasti. Memoriál se tedy bude konat v sobotu 26.6. a v neděli 27.6.. Změny postihnou i pravidla, zkusíme některé kategorie přizpůsobit pravidlům evropským.

V sobotu se poletí kategorie CRC Classic a CRC Atom, podle pravidel SAMu 95 a Texaco podle evropských. Připomínám tedy, že CRC Classic, se létá s motory MP – JET – 40 Classic o zdvihovém objemu 0,6 ccm, s originální nádrží o objemu 2 ccm. Vrtule musí být pevná, dvoulístá o maximálním průměru 200 mm. Pro celkový výsledek se počítají dva lepší starty ze třech. Měřené maximum je 420 sec. V případě shodných výsledků o způsobu rozlétávání rozhodne ředitel soutěže. CRC Atom – model musí být poháněn pouze detonačním motorem Super Atom 1,8 ccm, s originální nádrží o obsahu 3,5 ccm, která je součástí motoru. Vrtule jen pevná, dvoulístá o maximálním průměru 280 mm. Pro celkový výsledek se počítají dva lepší starty ze třech. Maximum je 600 sec. Při shodných výsledcích o způsobu rozlétávání rozhodne ředitel soutěže.

Elektry, které se poletí rovněž v sobotu, se poletí takto. ½ A Electric a Open se poletí podle pravidel evropských a hromadný start podle pravidel SAMu 95. Pravidla pro hromadný start. Modely

původně se spalovacími motory, nyní s elektromotorem řady 600 bez převodovky. Modely startují současně na pokyn startéra a doba chodu motoru je 60 sec. Akumulátory jsou povoleny sedmičlánek Nixx o libovolné kapacitě, nebo dvoučlánek Lixx rovněž o libovolné kapacitě. Létá se šest startů, vždy dva starty na jedno nabité aku. V

V každém startu jsou posledním pěti přistávajícím přidělovány body od jednoho po pět. Pokud model nalétá maximum, (600 sec), je mu přidělen jeden bonusový bod. Po dosažení maxima musí model přistát do vymezeného prostoru do půl minuty. Pokud takto nepřistane, není bodově hodnocen. Celkový výsledek je součtem bodů ze všech šesti letů. O případném rozlétávání rozhodne ředitel soutěže.

V neděli se bude létat jako hlavní kategorie Memoriálu ARC, tedy větroně, ale tentokrát podle pravidel evropských. Vzlet se provádí pomocí stometrové šňůry, resp. 20 m guma a 80 m silonu. Létají se čtyři starty, počítají se tři lepší.. Maximum je 300sec a o případném rozlétávání zase rozhodne ředitel soutěže. Podle stejných pravidel se poletí vložená soutěž Káně cup. Jediný možný model je Káně, konstrukce R. Čížka. Tyto dvě kategorie doplní BRC – W, tedy modely původně na gumový pohon, nyní na elektromotor řady 300 s libovolnou převodovkou. Modely typu Wakefield postavené v původní velikosti, motor SPEED 300 / 6 V, libovolná převodovka, podvozek zachovat podle originálu. Jsou povoleny akumulátory šest článků Nixx, nebo Lixx o libovolné kapacitě. Doba chodu motoru je 60 sec. Létá se pět startů, do celkového výsledku se počítá všech pět. Maximum 300sec.

Těším se na Vaši účast.

V. Kostečka

VIII. ME historických RC modelů 2.

Vydání prvního letošního čísla IL se trochu opozdilo a tím se článek, nazvaný VIII. ME historických RC modelů stal neaktuálním a tak trochu i zavádějícím. Omlouvám se vám všem, hlavně vedení sedmdesát osmičky. Zatím co ležel připraven do tisku, domluvil jsem se s J. Rybákem, presidentem SAMu 78 a P. Hoškem, kteří mne navedli na jejich již dohotovené stránky, kde jsou už téměř všechny potřebné údaje pro ty, kteří se chtějí ME zúčastnit. Oba mi nabídli i možnost ubytování pro několik našich členů. Hodně jsem přemýšlel o tom, co organizace ME obnáší a dospěl jsem k závěru, že náš klub by nebyl v současné době schopen takovou akci uspořádat.

Na webových stránkách 78 jsou už i formuláře pro přihlášky. Do konce května by je měli pořadatelé mít v ruce. Možná se vám zdá, že je dost času, ale když tohle slyším, vždy si vzpomenu na jednoho pana profesora, který mne učil a na tohle téma vždy odpovídal: „Hoši, čas prchá jak splašená mrcha“. Kdo máte přístup na internet, pošlete svoje přihlášky včas, aby pořadatelům nepřiskoří všechno najednou a v poslední den. Kdo nemáte na net přístup, zavolejte, nebo se po domluvě zastavte, několik přihlášek jsem vytiskl, můžete je vyplnit a poslat poštou. Pokud nemáte ještě zajištěné ubytování, dejte mi vědět, ještě jsou dvě místa volná.

Závěrem bych vám chtěl předat vzkaz od J. Rybáka, který mně řekl, že se budou těšit, že přijedeme v co největším počtu.

Ať se vám daří. V. Kostečka.

Model Sáša, aneb pozdrav od V. Patěka.

Václav Patěk, bývalý vynikající reprezentant v kategorii F1C, tedy volných motoráčích, nyní člen našeho SAMu, nám poslal pozdrav formou dvou fotografií a pár slov o modelu Sáša. Václav piše:

Po osmdesátém devátém roce došlo k nárustu stavění a létání s historickými modely. I mne zaujali historici a postavil jsem si několik motorových modelů. Známou Múru, Vagabunda, Sášu, Pluto a Raketu 1953. Bylo to tuším v roce 1997, těsně před soutěží historických modelů na Hosině, kdy mne požádal Jirka Kalina, abych mu předvedl motoráčka Sášu. Foukal mírný východní vítr, příznivé podmínky tak proč ne. Nahodil jsem motor, vyladil otáčky, chvíliku jsem počkal až vyběhlne trochu paliva z nádržky a potom jsem Sášu vypustil. Model stoupal v parádní pravé spirále a motorový let ukončil po asi pětařiceti vteřinách ve stodvaceti metrové výšce a pěkně přešel do klouzavého letu. V pravých kruzích se začal vzdalovat, bohužel stále ve stejně výšce a po chvíli nám začal mizet z dohledu. Okamžitě jsme se vydali za ním, ale poměrně malý model jsme nedostihli a ani dlouhé hledání nebylo úspěšné.

Po loňských vánocích jsem se rozhodl, že si Sášu postavím znova. Tentokrát ale opatřený časovačem, který ovládá dobu chodu motoru a determalizátor. Nový model už je hotový, vybavený tentokrát motorem Letmo MD 0,6ccm a teď čekám jen na počasí, abych mohl model zalétnout a doufám, že bude stejně dobrý jako jeho předchůdce. Bohužel, volné motorové modely se soutěžně téměř nelétají, ale model jsem si postavil hlavně pro radost a to je to, oč tu běží.

Zdravím V. Patěk



Sáša v plné krásce

Seveřan

Tento model z roku 1952 byl pokusem R. Čížka o jednoduchou A dvojku z tuzemského materiálu, stavebně nenáročnou a dosahující lepších výkonů než tehdy rozšířená Sluka.

Trup z podélníků a trojúhelníkových přepážek, se dobře stavěl obrácený spodkem nahoru.

Křídlo bylo velmi jednoduché dělené uprostřed z důvodu transportu. Negativ na uchu byl plynule křížen o 2,5 – 3°.

Výškovka byla provedena vcelku, lomena do V – 5°.

Doba letu Seveřana se pohybovala v rozmezí 90-110 sec z padesátimetrové šňůry.

Pokud si dobře pamatuji, provozoval před několika lety Seveřana Jarda Macháček.

Mira

Protipólem školního Seveřana je velmi aerodynamicky řešená A dvojka konstrukce modelářského teoretika Emanuela Knittla z roku 1951.

Základem trupu byla neobvykle použitá lepenková trubka průměru 23 mm. Na ní byla ve předu umístěna trupová gondola tvořená přepážkami, podélníky a dýhovým potahem. Ke gondole byl připevněn centoplán křídla.

Křídlo s tehdy ještě ne moc požívaný tenkým profilem MVA 123 bylo klasické konstrukce s potaženou náběžnou částí a páskováním žeber. Kormidla byla klasické konstrukce s potaženou náběžkou.

Model Mira měl dobrou podélnou i příčnou stabilitu. Menší směrová stabilita mu dovolovala plně využít termiky. Model na šňůre byl rychlý a bez výkyvů šel vytáhnout spolehlivě až nad hlavu. Model dosahoval času přes 2 minuty z 50 metrové šňůry.

Před časem předvedl na soutěži Miru Ing. Vladimír Valenta. Vícekrát jsem ji létat neviděl. Pokud by měl autor repliky nějaké plňující informace rád je uveřejním.

Rekord

S touto A dvojkou byl její slovenský konstruktér Milan Kuliffay druhý na CMS v roce 1954. Tak trochu se mu vyplatila snaha o aerodynamické řešení modelu.

Eliptický trup byl asi nejpracnejší částí modelu tvořený podélníky, přepážkami a dýhovým potahem.

Křídlo lomené do jednoduchého V bylo běžné dvounosníkové konstrukce, s potaženou náběžnou částí pouze na horní straně profilu. Na trup se křídlo upevňovalo na jazyk s překližky 3 mm vlepený v kořenových žebrech.

Kormidla byla klasické konstrukce.

Model byl velmi stabilní a jeho průměrné časy z 50 metrové šňůry byly 140 – 160 sec.

Manta

Jak jsem se zmínil v úvodu spíše pro pobavení a ukázku kudy cesta nevede (i když?) představují trochu experimentální konstrukci známého amerického modeláře Paula Plecana jinak konstruktéra docela rozumných modelů. Plánek modelu byl uveřejněn v časopise MAN v srpnu 1945.

Nevím co vedlo konstruktéra ke tvaru křídla, snad snaha o větší plochu či nějaké lepší Re číslo.

Model měl rozpětí asi 1250 mm a jako volný model byl na zalétání asi náročnější. To na rádio by to šlo. Nezkusí to někdo?

Připomenutí soutěží nové soutěžní sezony

Pro ty, kteří si v kalendáři neoznačili termíny soutěží připomínám:

17.4	CRC EHS, E400 CRC Atom, Classic Texaco	Lipence	M. Macků
18.4	H1A, H1B, H1C	Kladno	M. Modr
24.4	CRC EHS, E 400 E open, BRC-W	Lány	F. Brož
25.4	CRC Atom, Classic, Texaco	Lány	F. Brož
1.5	CRC EHS, E 400, Open CRC Atom, Classic, Texaco Radobytice CRC palivová formule	Dr. Slupský	







