



INFORMAČNÍ LISTY 115

www.sam95.wz.cz

ČERVEN

2010/3

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 Švermova
Člen výboru:	Petr SVOBODA Nad stadionem 347, 267 01 Králův Dvůr

Úvodem

Přátelé

Vítám vás opět na stránkách IL. Soutěžní sezona se rozběhla slušným tempem, takže část čísla musíme soutěžím věnovat. Poděkovat bych chtěl Dr. Slupskému za reportáž ze 4. ročníku Plzeňského historika i za jeho úvahu kolem „palivové formule“.

Co se týče plánek využívám posledních zbytků z časopisů, které mi Radek Čížek věnoval na sklonku života. Informační listy jsou poměrně velkým žroutem plánek a jejich zásoby docházejí. Pokud by jste měli nějaké vhodné plánky zajímavých modelů, pokud možno s nějakými informacemi o modelu, zašlete je na adresu redaktora.

Balej

Plzeňský historik 4.ročník

a

soutěž historických motorových modelů 1.ročník palivové formule a pár úvah kolem ...

Sešli jsme se, na dnes již tradiční soutěži, jako obvykle dne 1.5. 2010 v Plzni na firemním letišti fy "Hořejší model". Předpověď počasí vypadala nepříliš příznivě, ale nakonec v Plzni přestalo nad ránem pršet a po celou dobu soutěže nás vcelku příznivě počasí s větrem do 4 m/sec. neopustilo.

V letošním ročníku byly provedeny zásadní změny v organizaci soutěže, poprvé se letělo Texaco a novinkou byla zkouška jiného způsobu létání podle pravidel tzv. palivové formule. Soutěž jinak proběhla podle pravidel platných v SAMu 95 a SAMu 78. Létalo se v blocích, které byly vždy odděleny divácky atraktivní kategorií elekter CRC-EHS.

K výsledkům jednotlivých kategorií:

V kategorii CRC-EHS se sešlo celkem 8 soutěžících. Ve tříkolové soutěži proběhlo celkem šest nádherných hromadných startů na 60 sec.motoru, ve kterých nebyla nouze o dramatické okamžiky jak při startu, tak při přistání do čtverce. Ukazuje se, že tato kategorie stále přitahuje soutěžící a oproti minulému roku prožívá určité oživení a to prokazatelně vím i o dalších modelářích z Plzně, kteří letos neletěli.

Výsledky:

1. Hořava Miloslav	Medium	29 bodů
2. Mrštík Jan	Frisko Kid	22 bodů
3. Brož František	Junior	15 bodů

V kategorii CRC-E-Sport 400 se letělo na dvě soutěžní kola s

motorem 60 sec.a maximem 420 sec.Létalo 9 modelářů, rozlétávání nebylo třeba.

Výsledky:

1. Brož František	Jerri	767 sec.
2. Sakař Petr	Ichabod	717 sec.
3. Joska Vladislav	Korzár	640 sec.

V kategoriích motorových historiků pozoruji již delší dobu pozvolna se zvětšující počet soutěžících, zejména v souvislosti s obnovenou výrobou motorů Classic 0,6 ccm. Škoda, že se zatím nepodařilo obnovit výrobu motorů Super Atom, protože počet zájemců o tuto kategorii by byl značný a určitě je dostatek létavých a historicky autentických modelů, které lze stavět bez změny měřítka.

V Plzeňské premiéře kategorie Texaco se sešli 3 soutěžící, v kategorii Atomů 5 soutěžících a největší účast zaznamenala kategorie CRC-Classic, kde létalo celkem 9 soutěžících, kteří svedli napínavý souboj o nový motor Classic poté, když do rozlétávání postoupilo 5 soutěžících.

Výsledky:

Texaco:

1. Macháček Jaroslav	Cumulus	1654 sec.
2. Svoboda Petr	Playboy	1536sec.
3. Veinfurt Jiří	PB-2	901 sec.

CRC-Atom:

1. Macháček Jaroslav	Sirius	1200+439 sec.
2. Netáhlo Jaroslav	Vega 7	1200+282 sec.
3. Kešner Pavel	Komár 2	908 sec.

Classic:

1. Svoboda Petr	Ambition	840+605 sec.
2.Netáhlo Jaroslav	PB-2	840+509 sec.
3.Valenta Milan	Tomboy	840+487 sec.

Poslední součástí soutěžního klání byla samostatně vypsaná soutěž podle pravidel tzv.palivové formule. Tato pravidla nemají oporu v pravidlech SAMu 78 a 95, jsou "testovacím" návrhem v SAMu 122. Je nutno říci, že pravidla by měla být určena pro modely postavené v měřítku 1:1 ve shodě s technickou dokumentací. Jinak tato kategorie jako soutěžní postrádá smysl, protože většina modelů "pochází" z jiných soutěžních kategorií, kde není omezení pravidel tak striktní. Jako organizátor a sponzor soutěže jsem se rozhodl v první fázi testování netrvat na měřítku 1:1, abych dostal co nejširší testovaný vzorek motorů. Bohužel letos na soutěž nedorazili modeláři z AMG Mýto, kteří létají např.repliky Kubíčka.

Přesto se do soutěže přihlásilo 11 modelářů. Soutěž probíhala na dva pokusy, lepší z nich se započítával. Maximum bylo 600 sec., do rozlétávání postoupili celkem tři modeláři. Soutěž potvrdila moji domněnku, ke které jsem dospěl porovnáváním modelů, se kterými létáme na našem klubovém letišti:

Palivová křivka až příliš zvyhodňuje malé a lehké modely /dobře seřízený MP-Jet dokáže porazit špičkově připravené Texaco pro ME a to jsme schopni špičkově seřídit MP-Jet s neomezenou vrtulí na 1,7 ccm paliva na chod kolem 3,5 min.Vítězný model byl pouze standardně seřízen pro kategorii Classic/.

Motor se žhavicí svíčkou na uvedené množství paliva nikdy nedosáhne výsledku detonačních motorů potřebnou délkou chodu.

Celá soutěž "palivové formule"proběhla překvapivě snadno a rychle, díky dostatečnému počtu časoměříčů. Modely prakticky neustále startovaly ze startovací čáry, což bylo i dostatečně atraktivní pro fotografy a diváky.

Pokračování na str. 2

Plzeňský historik – pokračování ze str. 1**Výsledky "palivové formule":**

1. Netáhl Jaroslav	PB-2	600+394 sec.
2. Svoboda Petr	Playboy	600+363 sec.
3. Veinfurt Jiří	KersWap	600+254sec.

Jsem přesvědčen o tom, že pokud máme v dnešní době popularizovat a zaujmout svoji činností nové zájemce, musíme jít cestou zachování určité napínivosti, atraktivnosti a neustálého dění na ploše, které dokáže zaujmout jak diváky "věci znalé" tak pouze "okrajové příznivce". Zároveň se nesmí vytratit onen jedinečný "příděl adrenalinu" pro soutěžící, který zcela neexistuje u dnes hodně létaných "všemodářských sletů", které za čas již nezaujmou nikoho. Ale to, doufám, nebude problém historických modelů, které dnes, alespoň v mém okolí, prožívají určitou renesanci. Na druhou stranu představa byt' špičkového historického modelu s nedostupným motorem postaveným přesně podle dobové dokumentace je sice krásným ideálem, ale nikdy nezaujme sportovněji laděnou část "historických modelářů" a ani nepřivede nové zájemce. Doba se zkrátka mění a uspořádat atraktivní soutěž, sehnat sponzory, skloubit vše tak, aby nebyly prostoje, je neskutečná práce, což vědí všichni, kdož to někdy zkusili. Stojí to ale za to. Pokud toto všechno pořadatel zvládne, může si podle mého názoru dovolit zařadit do soutěže i právě takovou soutěž, jakou je "palivová Formule". Jako příznivec SAMu 122 jsem soutěž zařadil, protože si uvědomuji, že slety sice s krásnými a věrohodnými historickými modely, leč bez "soutěžní jiskry", jsou zajímavé jednou či několikrát, ale postupně přestanou účastníky bavit a celá snaha o dobrou věc skončí setkáváním skupiny "ortodoxních podivínů"/neberte to nikdo osobně/ a to určitě nepřispěje k větší popularizaci našeho koníčka. Jsem přesvědčen, že i Luboš Hmčár si tuto skutečnost uvědomil a proto se snaží uvést v život novou soutěžní kategorii, která byt' s kompromisy, ale historicky hodně autentická, by mohla zaujmout. Tato snaha mi je sympatická a proto se snažím udělat "průzkum bojem" a v této snaze mu pomoci, i když nejsem členem jeho klubu, protože můj názor třeba na konverzi není shodný, ale naopak se ztotožňuji s dodržením měřítka modelu a technické shodnosti...

Reakce účastníků po soutěži určitě nebyla negativní, spíše byli všichni, včetně mne, překvapeni rychlostí průběhu soutěže a její jednoduchostí. Soutěžící skutečně poctivě vyprazdňovali nádrže, časoměřiči kontrolovali množství paliva v injekčních stříkačkách. Všichni startovali prakticky současně ze startovací čáry určené pro hromadný start. Určitě to bylo zajímavější, než ojedinelé lety ve startovacím okně klasických kategorií. Budoucnost ukáže, jestli bude tento způsob létání "životaschopný". Já se určitě pokusím zorganizovat tuto soutěž znovu, protože v našem "elektroteckém klubu" začíná přibývat majitelů menších detonačních motorů ze 70. let, které si ještě pamatujeme a postupně z něho přibývají i krásných a soutěživých modelů, které dnes "nikam nepatří". Zejména dvaapůlky by zde mohly mít dobré šance... Takže všichni, koho soutěž oslovila, stavějte na příští rok krásné historiky v měřítku 1:1 na staré motory, které máte ve skříních. Já se budu zase příští rok snažit "uplatit Toho nahoře", aby vyšlo počasí alespoň tak, jako letos.

Sponzorsky se na soutěži podílely následující firmy a jednotlivci:
-Classic model věnoval zdarma drobné nářadí a pomůcky, vrtule, za zvýhodněnou cenu poskytl stavebnice svých modelů a byl dodavatelem spalovacích motorů. Petře díky!

-Hořejší model s.r.o. poskytl firemní letiště a vítězům předal slevové poukázky na nákup ve svém internetovém obchodě.

-VN Dental s.r.o. a moje zubní ordinace zakoupily spalovací motory pro vítěze, elektromotory pro elektrické kategorie, jednu stavebnici a drobné náležitosti modelů.

-Jiří Veinfurt věnoval stavebnici historika. Jirko díky!

-Milan Valenta věnoval do soutěže mikroserva. Valentici díky!

Poděkování patří i Petru Flidroví, který již tradičně zajišťoval občerstvení. Díky samozřejmě patří i všem aktivním členům

modelářského klubu Plzeň - jižní sekce za přípravu letiště, pomoc při organizaci a časoměřičské služby. Velké poděkování patří i Honzovi Kubešovi za návrh a zajištění diplomů. Zvláštní poděkování patří i mé ženě Zdeně za dlouholetou shovívavost k mé modelářské činnosti a za administrativní pomoc.

Na shledání 1.5.2011 se těší

Dr. Karel Slupský

P.S. Některé snímky ze soutěže můžete shlédnout na <http://picasaweb.google.cz/frantabroz/100501PlzenskyHistorik>

Lánská jarní 2010

Soutěž historických modelů se konala ve dnech 24. a 25. 4. na letišti MKLány.

Počasí letos konečně přálo a to se projevilo i v počtu soutěžících a diváků, kteří přišli, nebo přijeli i díky novému dobrému vjezdu k letišti.

Sobotní létání bylo pro modely s pohonem na elektromotory.

Nejatraktivnější kategorií byla soutěž modelů s hromadným startem. Jsou to modely s motory stejnosměrnými do velikosti 600. Osm modelů odstartovalo vždy najednou, po jedné minutě všichni vypnou motory a snaží se doléhat 10min. Hodnotí se: kdo letí nejdéle dostává nejvíce bodů. Po šesti startech zvítězil M.Hořava před A.Roubalem a ing.V.Valentou.

Nejvíce byla obsazená kategorie modelů s motory 400, kde bylo jedenáct soutěžících. Létá se jednotlivě a každý má přiděleného časoměřiče, který měří celkový let modelu a informuje soutěžícího kdy vypíná motor. Zde zvítězil Sakař před A.Roubalem a V.Kostečkou.

V kategorii se střídavými motory se zúčastnili pouze tři soutěžící. V.Kostečka přelétal těsně F.Hermana, nejhůře doléhal M.Hořava, který svůj model dořídil pouze k lesu a pro poruchu odstoupil.

Zajímavou kategorií je létání modelů s motory 300 s převody, původně modely

Wakefield poháněné gumovým svazkem. Z pěti soutěžících zvítězil M.Hořava před ing.V.Valentou a A.Roubalem.

Neděle patřila modelům se spalovacími motory. Počasí ani tento den neklamalo, pouze směr větru od severovýchodu nám nedal jinou šanci, než s těmito historickými modely létat tímto směrem, proti větru, což nám posvětil i starosta z Lán. I tento den nás překvapil počtem soutěžících

Nejmenší modely s motorem MP-JET-40 Classic o obsahu 0,6ccm létaly na čas 7 min. Z jedenácti soutěžících jich 5 nalétalo maximum na neomezený čas zvítězil R.Loukota před J.Netáhlem a Dr.K.Slupským.

Kategorie s motory Super Atom 1,8ccm obsahu s nádrží 3,5ccm, byl pouze pro čtyři soutěžící. Vyhrál J.Macháček před Z.Andrýskem a J.Netáhlem.

TEXACO- královská kategorie, kde množství paliva je přiděleno dle hmotnosti modelu. Impozantní vzlety těchto modelů obdivovalo i množství diváků, kteří přišli na letiště podívat. Termika byla velmi úzká a tak pouze dvakrát dosáhli soutěžící po maximu. Zvítězil s překrásným modelem V.Kostečka, ale byl i největším smolařem dne, když při posledním letu se jeho Korzár ztratil ve výšce asi 500 m s očí a ten po neřízeném pádu skončil v poli. Na druhém místě J.Macháček před třetím J.Netáhlem.

Velký dík patří členům MK Lány a ostatním, kteří se podíleli na organizaci soutěže a obsluhovali gril a starali se o občerstvení ke spokojenosti účastníků.

Fr. Brož

Foto od ing. Ladislava Vyskočila naleznete v jeho galerii <http://picasaweb.google.com/ladavyskočil>

ARC

Za ideálního slunečného a bezvětřného počasí se 6. června létala na kladenském letišti soutěž větroňů kategorie ARC. Vlekalo se 100 metrovými gumicuky, letové maximum bylo stanovené na 240 sec a přistávalo se do vyhrazeného prostoru. Za přistání se body neudělovaly, ale pokud model přistál mimo tento prostor byl celý start hodnocen nulou. Každý soutěžící měl k dispozici 5 startů a do celkového výsledku se započítávaly tři nejlepší.

Celkové výsledky:

1. Svoboda Petr	Pjerri	712 sec
2. Horák Vladimír	Čáp	692
3. Ing. Stříteský Jan	Kondor	575
4. Hořava Miloslav	La Moute	415
5. Dubský Milan	Luňák	404
6. Kostečka Vladimír	Taxi	382
7. Pergler Vladimír	Archeopteryx	373
8. Pucholt Zdeněk	Saturn B	270
9. Dubský Milan	Delfin	51

Buzzard Bombshel

Motorový model Buzzard Bombshel zkonstruoval americký konstruktér Joe Konefes asi v roce 1940 a jeho plánek byl poprvé uveřejněn v časopise Air Trails. Model byl poháněn tehdy nejrozšířenějším benzinovým motorem Brown Junior o obsahu 10 ccm. Buzzard byl ve své době velice úspěšný na většině amerických soutěží. Dnes patří mezi americké legendy a pro svoji jednoduchost a výborné letové výkony je častou předlohou pro stavbu repliky.

Model se vyznačuje na svoji dobu velice pokrokovou konstrukcí, na rozdíl od tehdy používaných konstrukcí trupu je zde trup sestaven s plných bočnic, což se používá dodnes. Křídlo o rozpětí 1828 mm s dvojitým lomením je jednoduché konstrukce. Ocasní plochy mají symetrický profil tvořený pásky balzy.

The Answer

Zajímavý americký motorový model s neobvyklou konstrukcí křídla postavil v roce 1940 americký modelář Gordon Murray. Plánek byl otištěn v roce 1940 v časopisu Model Airplane News.

The Answer byl poměrně velmi malý neboť měl rozpětí jen 1120 mm. Poháněn byl jedním z malých benzinových motorů o obsahu 3,2 ccm. Model byl celobalzový se zajímavou konstrukcí křídla bez nosníku s profilem prohnuté tenké desky tloušťky 6 mm. Tvar profilu držela žebra s balzy 1,5 mm. Obě poloviny křídla se uprostřed slepily se vzepětím do mírného V a tak vzniklo elegantní, lehké a aerodynamicky velmi účinné křídlo, se kterým měl model výbornou klouzavost. Trup byl klasické konstrukce s bočnicemi a rozpěrkami. Kormidla měla žebra tvořená páskami balzy.

Od roku 1946 byl model vyráběn jako stavebnice známou anglickou firmou Keil Kraft. Na rozdíl od originálu měl tento model křídlo klasické konstrukce s nosníky a s profilem s rovnou spodní stranou. Tato skutečnost může pomoci při stavbě repliky.

Pinch Hitter

Tento model o rozpětí 1422 mm byl uveřejněn v roce 1942 v časopise Air Trails. Konstruktérem modelu byl Paul Plecan jehož Mantu jsem uveřejnil v minulém čísle IL.

Konstrukce modelu je poměrně jednoduchá. Zajímavostí je vytvoření osmibokého průřezu trupu nakresleného jako detail v kroužku. Mezi bočnicemi je přivázán kříž z nosníků a na jeho vrcholy jsou přilepeny boční, horní a spodní podélníky.

Model byl poháněn motorem Rogers 29. Letové vlastnosti modelu byly údajně velmi dobré.

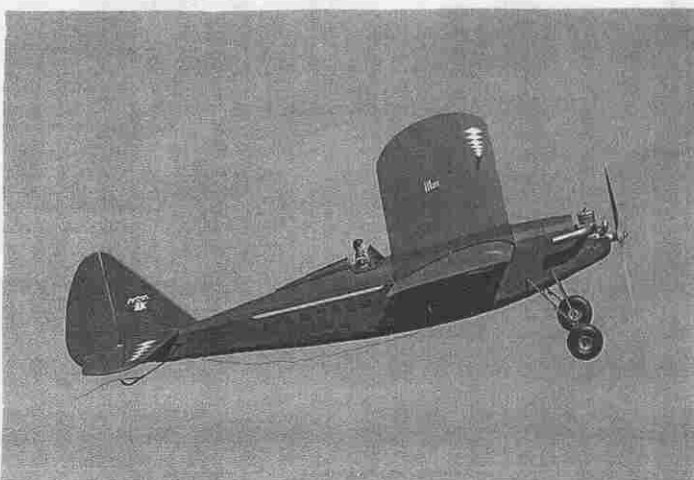
Něco fotografií z Lánské jarní soutěže



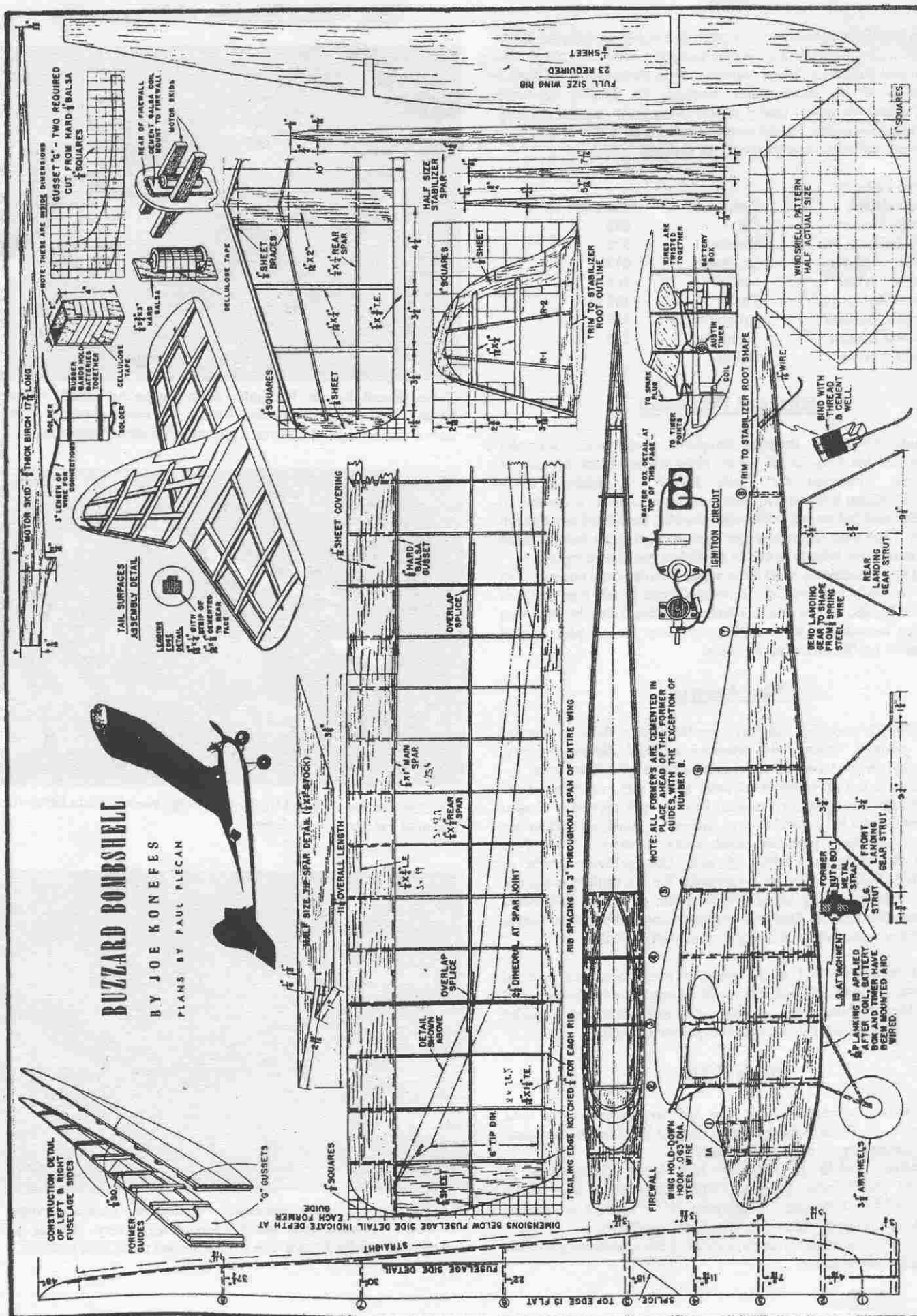
Takto dopadl Korzár Vladimíra Kostečky po neřízeném sestupu s výšky 500 metrů. Vzhledem k tomu, že model osvědčil dobré letové vlastnosti je již opraven a připraven k dalším vítězstvím.

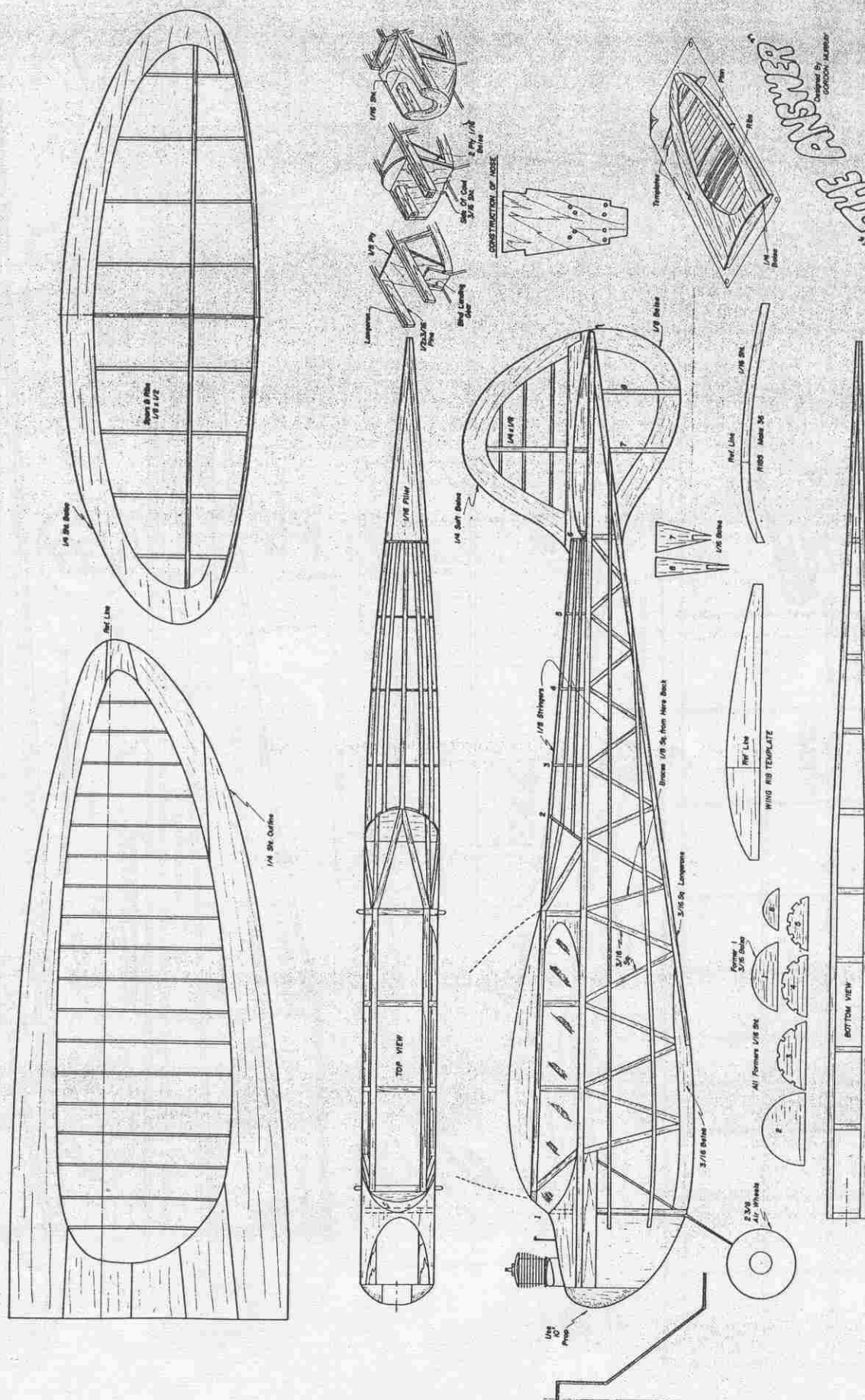


K vítěznému letu startuje Míla Hořava svého New Yorkera kategorie Wakefiel s elektrickým pohonem.

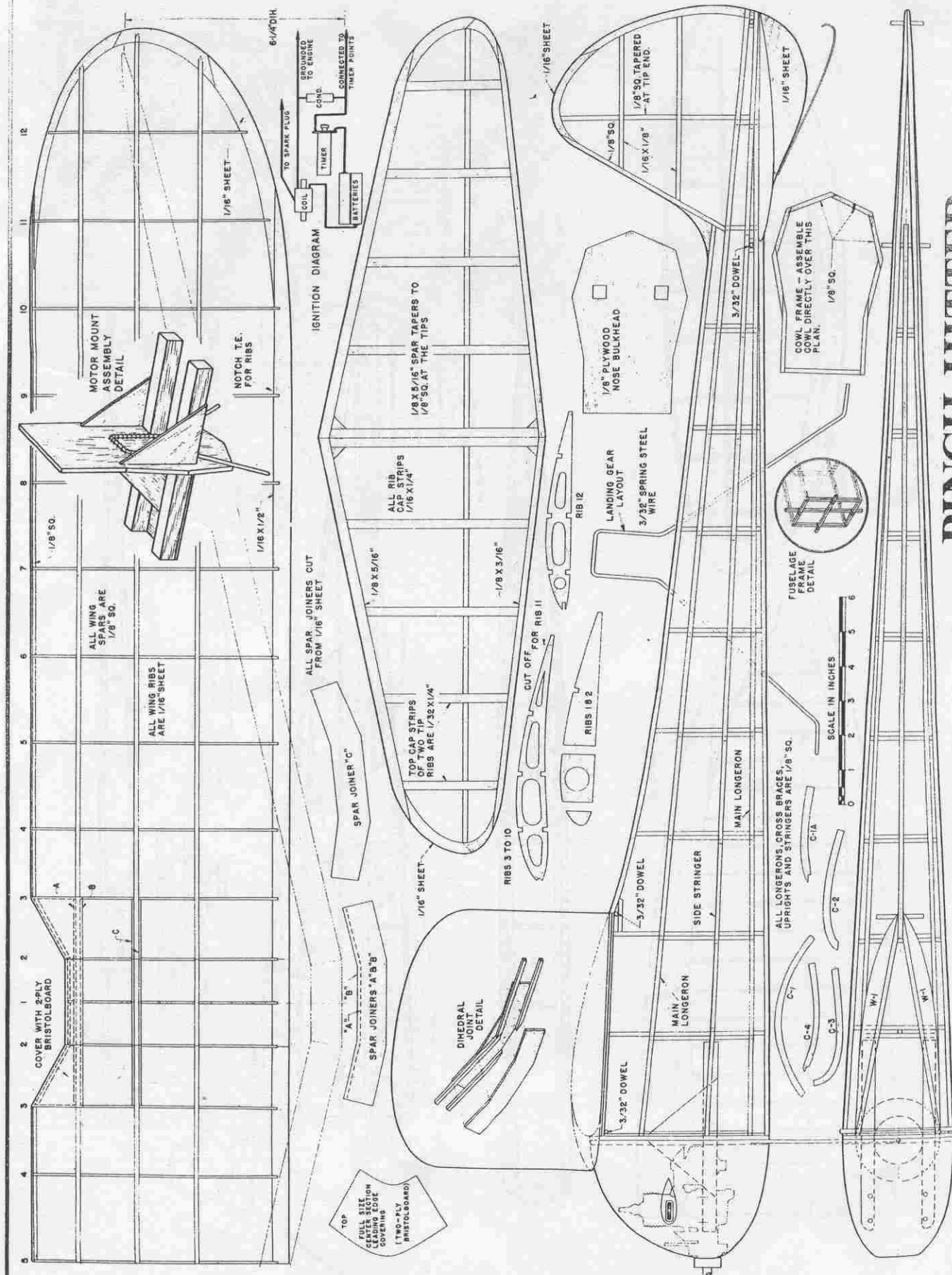


Elegantního Cumuluse provozuje v kategorii Texaco Jaroslav Macháček. I když má model „nesoutěžní“ tvary přelétal již několikrát klasická Texaca. Inu když se to umí tak to není problém.





THE ANSWER
 MODEL BUILDER
 magazine
 Plan No. 884-01



PINCH HITTER

Plan No. 1183-10.