



INFORMAČNÍ LISTY 117

www.sam95.wz.cz

ŘÍJEN

2010/5

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

Přátelé

Vítám vás opět na stránkách IL. V podstatě nám skončila letošní soutěžní sezóna. O závěrečných soutěžích informuji na dalších stránkách. Přiblížil se i termín tradičního Sněmu klubu, takže si nepaměňte termín dobře zapsat. Bude třeba každého dobrého nápadu jak vylepšit činnost klubu.

Balej

Jednoznačně ano.

Chtěl bych reagovat na článek Dr. Slupského „elektrolet ano, či ne??“ Kdo z Vás se občas podívá na internetové stránky SAMu, snadno zjistí, že Karel Slupský je členem SAMu 95. Na jiných stránkách můžete číst, že Karel je sympatizantem SAMu 122 a ve svém článku prakticky zveřejnil názor členů SAMu 122. Není to náhodou proto, že SAM 122 svůj časopis nemá? Nevím. V každém případě se mi zdá, že pravidla, která momentálně platí v SAMu 78 a SAMu 95 jakož i pravidla pro evropská mistrovství prošla vývojem a nedělal je jeden člověk. Vznikala po dohodě členů podle jejich názorů. Myslím že na pravidlech není třeba něco upravovat, spíš záleží na tom, jak se pravidla dodržují. To, že je spousta modelářů, kteří se snaží pravidla obejít, nebo v nich najít skulinku, se ví. Ukázalo se i v Jeseníku na ME. Zúčastnil jsem se takového podniku po páte, a musím říct, že nejlepší organizace a průběh ME byl na Slovensku, v Boleráze a hned druhý nejlepší byl Dvůr Králové u nás. V Itálii to byla prostě hrůza, tam si snad pravidla dělal pro sebe každý sám. Ale vraťme se k navrhovaným změnám u el. kategorií. Bylo by velice složité „dávkovat“ dobu chodu motoru podle celkové hmotnosti modelu, když se prakticky nikde neváží. Dovedu si představit ty zmatky a dohady o tom, kolik sekund má kdo letět na motor. Navíc bychom potrestali ty, kteří dovedou postavit lehký model. Tato otázka je dostatečně vyřešena předepsaným plošným zatížením v současných pravidlech. Už vůbec nechápu, proč Karel chce dělit kategorie podle rozpětí v palcích. Asi jsem něco zaspal, nebo se u nás už neměří v centimetrech? Další navrhované pravidlo – pevná vrtule. To je pravidlo, které platilo do roku 2008. Pevná vrtule dává některým nepoctivcům možnost motor ještě ve velké výšce zapnout na malé obrátky a v klidu doléhat maximum. Létá se v takových výškách, že není vidět ani dalekohledem, zda se vrtule ještě točí. Sklopná vrtule se v mnoha případech znovu neroztočí, protože je mechanicky zablokována. Tady by asi bylo dobré, aby existovalo něco, co by nedovolilo motor znovu zapnout. Okamžitě mnozí namítnete, že když bude model mít snahu uletět po větru, je

třeba zapnout motor a model i za cenu anulovaného startu na letišti dotáhnout. To by vyřešilo chování v duchu fair play, ale tak daleko ještě nejsme. Elektry se zapojily do soutěžního létání později než ostatní kategorie a jen tak pro zajímavost, nádherná kategorie „hromadný start“ vznikla v Plzni, vymyslel ji Ing. Karel Kleinmond a náš klub ji jenom převzal. Pokud je tato kategorie omezena povoleným motorem a akumulátorem, musí se tomu přizpůsobit třeba i velikost modelu. Co se týče konstrukce, neměla by se měnit, snad jen z důvodu většího plošného zatížení by mělo být možné konstrukci přiměřeně zesílit. Modely podle dnešních pravidel létají s téměř dvojnásobným zatížením, než ty původní. Souhlasím s Karlem Slupským, že kevlar do historika nepatří. Na druhou stranu je zajímavé, že na posledním ME u nás létaly modely potažené fólií.

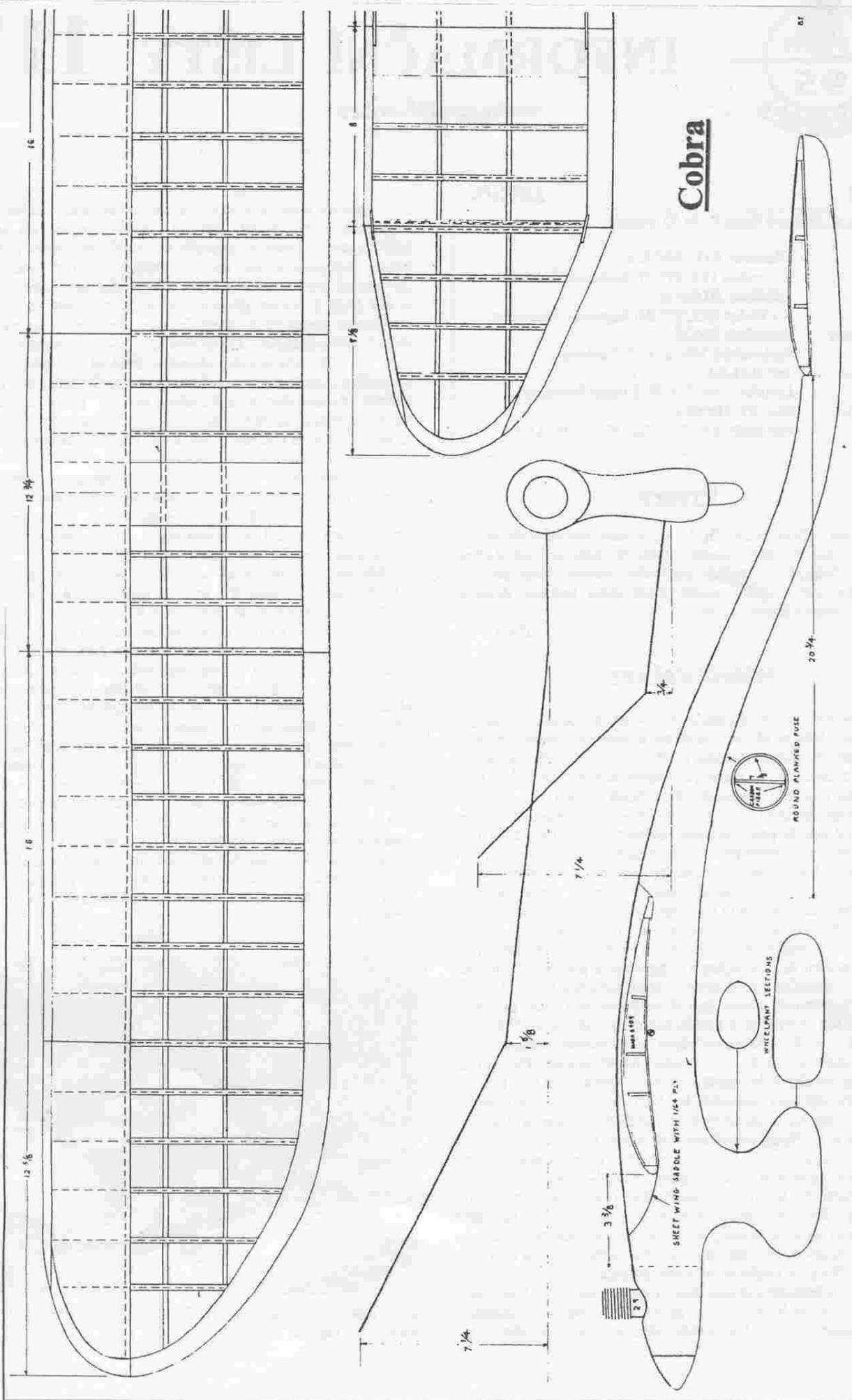
V poslední době jsem se několikrát na téma pravidel bavil s naším přítelem z Německa Ulfem Mettem. Názor Ulfa je asi takový. Technický pokrok jde rychle vpřed, takže malé úpravy pravidel jsou nutností, ale hlavní je aby si lidé uvědomili, že je třeba tyto pravidla respektovat a ne obcházet.

Myslím, že celosvětové hnutí SAM neexistuje. Existují SAMy v USA a potom v ostatních zemích. Podle toho co jsem se dočetl v jednom zahraničním časopise je v Americe jedno podle jakých pravidel se létá v Evropě a nám je zase celkem jedno podle jakých pravidel se létá v Americe. Poslední dva roky létám i motorové modely se spalovacími motory. Správně Dr. Slupský poukazuje na to, že spalovací motory a jejich provoz jsou nepoměrně dražší než elektromotory. Proto si myslím, že levnější elektry jsou dobrým odrazovým můstkem pro mladší modeláře a penzisté, nebo potencionální penzisté určitě tyto ceny budou brát také v potaz. Nikomu neberu jeho názor, jak by měla stavba a létání v SAMu vypadat. Nemám vůbec nic proti spalovákům, musím se přiznat, že se mi líbí stále víc, což pro mne znamená, až bude někde soutěž motoráků se spalovacími motory, tak si tam zajedu a naopak, když budou někde elektry, pojedou na elektry. Ideální by bylo jezdit na obojí do jednoho místa. Nikoho nebudu přesvědčovat aby létal jen spalovák nebo jen elektry. Myslím, do soutěží pořádaných SAMy, patří oboje, protože tak si to ten který klub postavil a tak to vyhovuje většině.

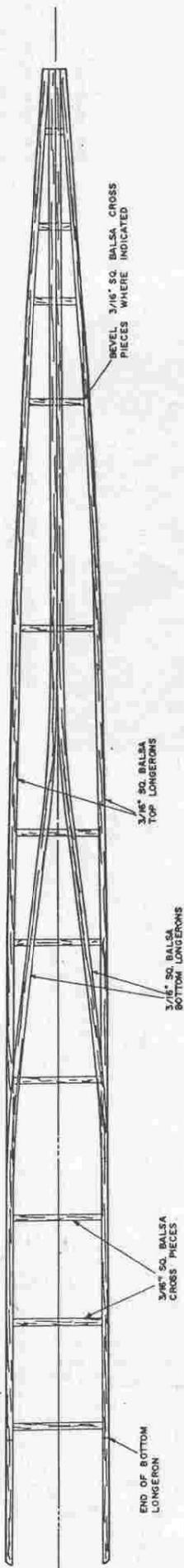
Vladimír Kostečka



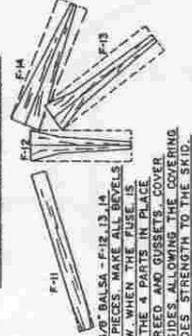
Mila Hořava tankuje svoji Kašmírskou princeznu před startem v kategorii Texaco.



FUSELAGE TOP VIEW



TAIL SKID DETAIL



1/8" x 3/8" Balsa SPAR - TAPER TO 3/16" AT TOP

1/16" x 1/4" Balsa RIBS

3/16" SQ. Balsa L. E.

1/8" x 3/8" Balsa

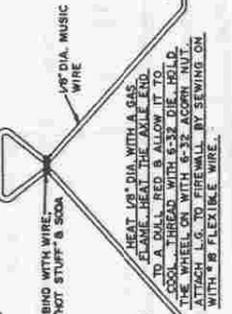
3/16" REED

Balsa GUSSETS

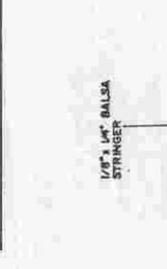
1/8" x 1/4" Balsa

1/8" x 1/4" Balsa

WING JOINER



LANDING GEAR DETAIL



3/16" Balsa SHEET GUSSETS TO TAKE 1/4" DOWEL FOR WING ATTACHMENT. MAKE THEM AS LONG AS YOU WANT TO MOVE THE WING FORWARD.

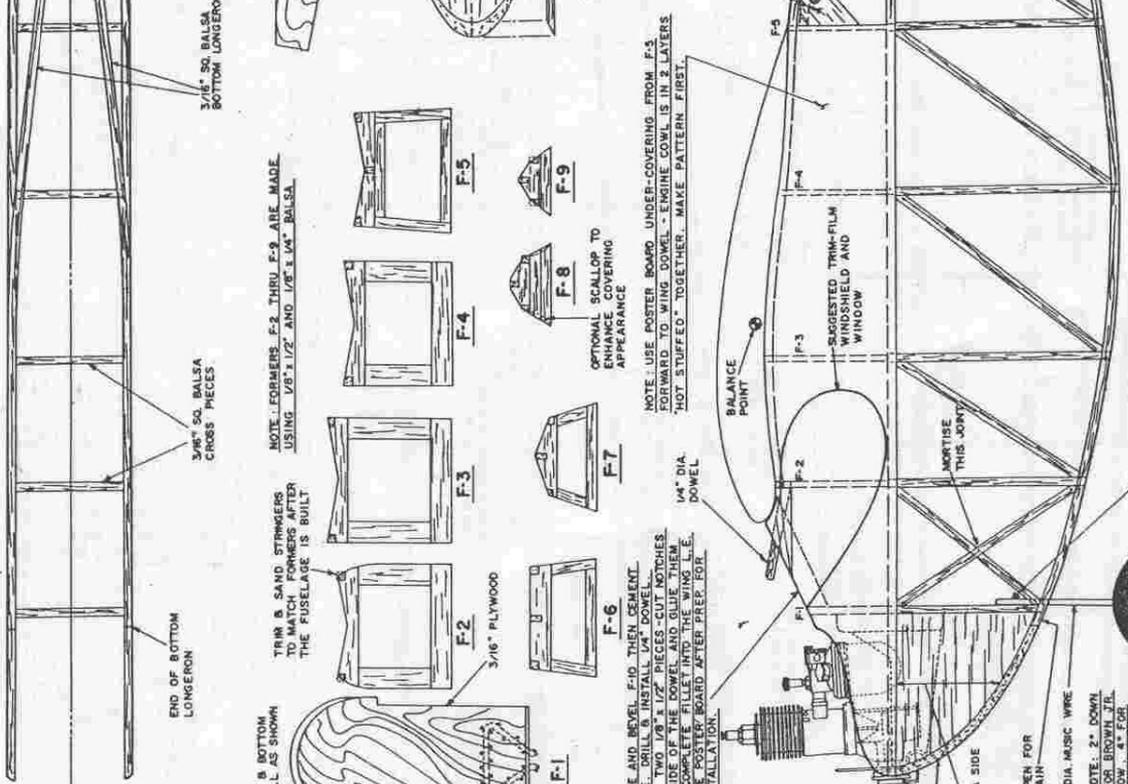
NOTE: USE POSTER BOARD UNDER-COVERING FROM F-3 FORWARD TO WING DOWEL - ENGINE COMB IS IN 2 LAYERS "HOT STUFFED" TOGETHER. MAKE PATTERN FIRST.

1/4" DIA. DOWEL

OPTIONAL SCALLOP TO ENHANCE APPEARANCE

NOTE: SEW LANDING GEAR TO TOP WITH SOAK & HOT STUFF AND SOAK AS REQUIRED.

FUSELAGE SIDE VIEW

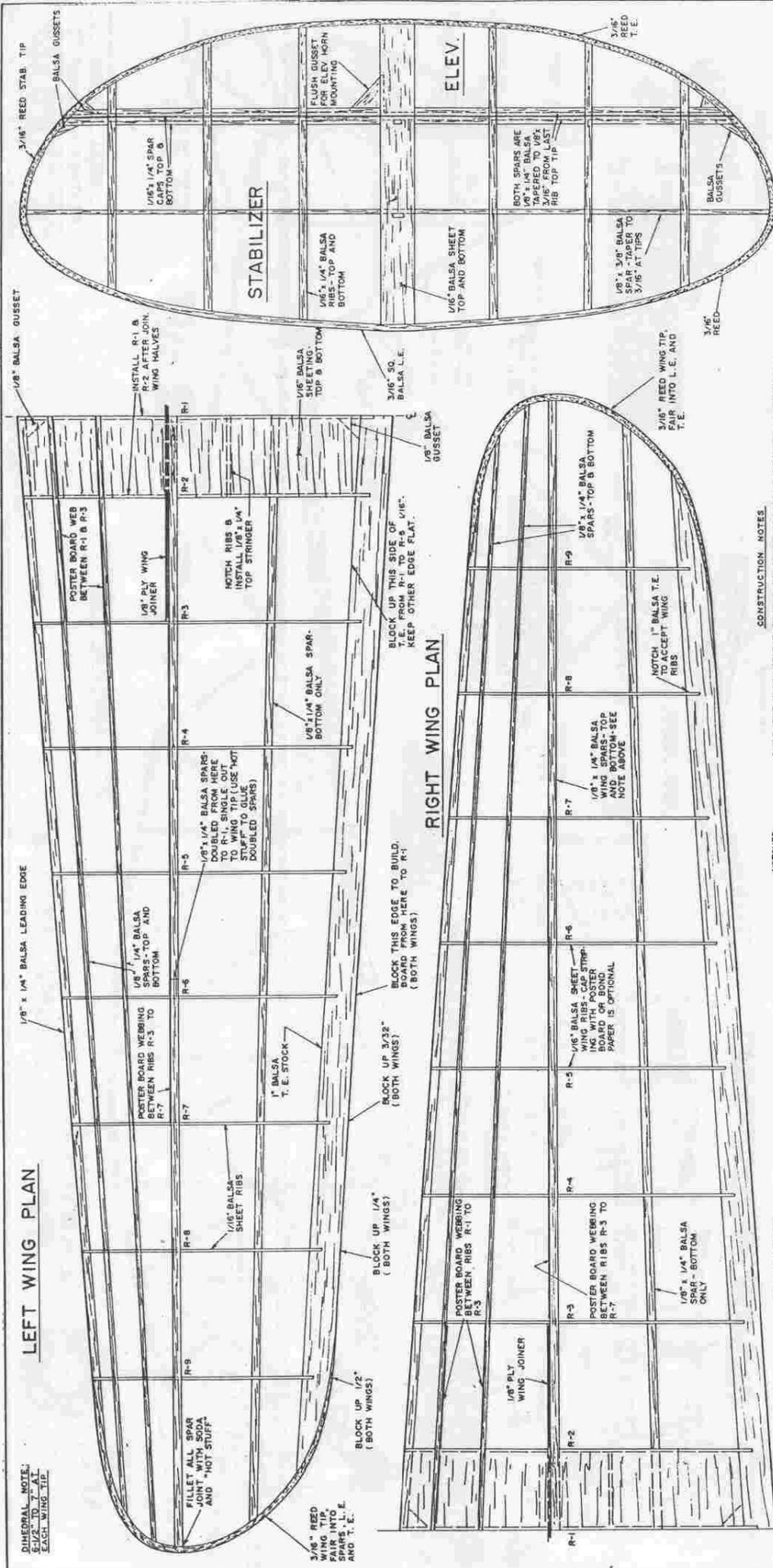


NOTE: ALL LONGERONS, UPRIGHTS, DIAGONALS AND CROSS PIECES ARE 3/16" SQ. Balsa

FUSELAGE SIDE VIEW

MODEL AVIATION
FEATHER MERCHANT 72
A 1939 DESIGN BY FRED LEHMBERG
INKED PLANS BY JOE DEMARCO
ALL RIGHTS RESERVED
SHEET 1 OF 2
N.A. PLAN

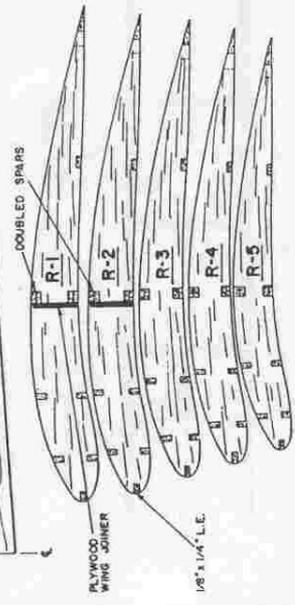
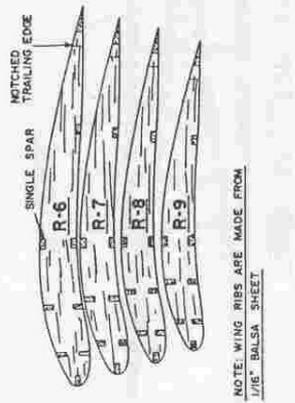




CONSTRUCTION NOTES.
 BUILD THE WING, STABILIZER AND FIN/ROCKER - THEY ARE REQUIRED AS TRIMMABLES. BUILD THE TAIL-FORMERS IN ONE PIECE, CUTTING AWAY WHEN COMPLETE. BUILD THE FUSE FORMERS - BEVEL WHERE NEEDED. LAYOUT FUSE SIDES AND JOIN AS SHOWN. INSTALL THE CROSS PIECES KEEPING SQUARE. INSTALL THE BOTTOM CROSS PIECES AND PULL IN THE BOTTOM LONGERONS. AS THIS IS DONE THE REAR OF THE FUSELAGE SHOULD LIFT UP PROVIDING DESIGN DECALAGE. INSTALL THE FORMERS AND STRIPPERS TO FIT. GLUE IN "H" WITH 1/8" ATTACHED AT THE WING DOWN & BRACES. USE THE WING AS A TEMPLATE & BUILD UP FAIRING ABOVE F.I.D. INSTALL THE SUB FIN AND SAND WELL. HINGE ELEV. & RUDDER TO SUIT. IF USING AN IGNITION ENGINE IN SODA WATER - SEAL WITH TAPE - SECURED TO FORMERS LOCATED R/CZ POSSIBLE TO HELP BALANCE. SELECT ENGINE MOUNT FOR EASE OF ENGINE CHANGE.

MODEL IS R/C BASED ON A 1939 DESIGN.

WING SPAN	72"
WING AREA	657 SQ. IN.
WING LOADING	9 OZ./SQ. FT.
MAX. WING DISP.	36.5 OZ./IN.
DISP. RATIO	225 OZ./CU. IN.



MODEL AVIATION
 FEATHER MERCHANT 72
 A 1939 DESIGN BY FRED LEHMBERG
 INKED PLANS BY JOE DEMARCO
 ALL RIGHTS RESERVED
 SHEET 2 OF 2
 N.A. PLAN

DIRECTIONAL NOTE:
 POINT TO 7" AT EACH WING TIP.

NOTE: WING RIBS ARE MADE FROM 1/16" BALSAL SHEET.

Lánská podzimní 2010

Ve dnech 11. a 12. září jsme se sešli na soutěži historických motorových modelů na modelářském letišti MK Lány.

V sobotu se létala kategorie modelů s pohonem elektromotorů. Začátek patřil hromadnému startu modelů s motory třídy 600. Počasí nám přálo, na obloze ani mráčku, a tak se daly očekávat dobré výsledky. To se projevilo, když někteří přelétávali maximum 10 min. A. Roubal hned v prvním kole dokázal rozlomit model. Já jsem zase po problémech s akumulátory odstoupil. Mezi koly hromadných startů se létaly ostatní kategorie.

Výsledky kategorie CRC-EHS

1. Hořava Miloslav	32 b
2. Vítner Karel	27 b
3. Herman František	21 b
4. Pavlíček František	14 b
5. Řach Jaroslav	13 b
6. Roubal Antonín	6 b
7. Brož František	0 b

Kategorie modelů se střídavými motory se zúčastnilo sedm soutěžících. Létaly se tři starty a všechny se započítávaly.

Výsledky kategorie CRC-E Open

1. Herman František	Red Zefir	1800
2. Pavlíček František	531A	1521
3. Mrhal Jaroslav	DG-73	1291
4. Šafář Jan	Gas Bagg	1256
5. Roubal Antonín	Vega	959
6. Doležal Miroslav	Gas Bagg	638
7. Hořava Miloslav	Susann	305

Kategorie s motory SPEED 400 se zúčastnilo osm soutěžících. I zde se započítávaly tři soutěžní lety. Pro tuto kategorii jsme určili motorový chod na 60 sec. a maximum na 420sec.

Výsledky kategorie CRC-E 400

1. Hořava Miloslav	Sasari	1083
2. Svoboda P	Ichabod	1025
3. Herman František	Fenix	949
4. Valenta Vladimír	Vega	944
5. Roubal Antonín	President	926
6. Řach Jaroslav	Play boy	743
7. Brož František	Jerri	653
8. Mrhal Jaroslav	Čochtan	84

V kategorii BRC-EW, které jsou poháněny místo gumového svazku motorem Speed 300 s převodovkou se létalo na pět startů, všechny se započítávají do výsledků.

Výsledky kategorie BRC-EW

1. Roubal Antonín	Gypsy	1351
2. Hořava Miloslav	New Yorkem	1267
3. Šafář Jan	King Burg	1118
4. Brož František	Le Vibrant	805

Po sobotní soutěži bylo volné létání. Večer bylo rachejtlování na oslavu výročí založení modelářského klubu Lány.

Nedělní počasí se opět vydařilo, dorazila tradiční parta s modely poháněné spalovacími motory. Létaly se pouze tři kategorie, na Show nebyly soutěžící a tak závěrem po odlétání soutěžních kategorií nám Mil. Hořava zalétal sestavu kterou jsme cvičně hodnotili.

Nejméně zastoupenou kategorií byla CRC-Atom. Ze tří startů se hodnotili dva lepší.

Výsledky CRC-Atom

1. Netáhlo Jaroslav	Raketa 5	1200
2. Findejs Jiří	Gas-Bag	1057
3. Macháček Jaroslav	Sírius	942
4. Veinfurt Jiří	Viking	849

V kategorii CRC-Classic se bojovalo hlavně až v rozlétávání, kdy takřka hromadným startem se rozhodlo o vítězi mezi čtyřmi soutěžícími. O třetí místo se připravil P. Svoboda, když jeho model při rozlétávání přistál přesně vedle plochy.

Výsledky kategorie CRC-classic

1. Loukota Radko	Crusard42	840+392
2. Veinfurt Jiří	Viking	840+374
3. Macháček Jaroslav	PB-2	840+263
4. Svoboda Petr	Ambition	840+249
5. Týc Jan	Challenger	697
6. Kešner Pavel	PB-2	469
7. Netáhlo Jaroslav	Raketa 5	80

Krásná kategorie TEXACO byla dobře obsazena, výšky modelů na vyčištěné obloze byly na hranici viditelnosti, ale, dosažení maxima nebylo zas tak jednoduché, v mnoha případech přistáním těsně mimo vyhrazenou plochu letiště nebyl nárok na hodnocení letu. Škoda, že někteří nemohli z časových důvodů dolétat soutěž. Smolařem byl Petr Svoboda, kdy jeho model skončil rozpadem za letu a jeho části se našly až za lesem.

Výsledky kategorie Texaco

1. Netáhlo Jaroslav	Můra	1800
2. Macháček Jaroslav	Cumulus	1776
3. Hořava Miloslav	Kašm. princezna	1635
4. Týc Jan	Challenger	1599
5. Brož František	Cloud Snooper	1411
6. Findejs Jiří	Folly	1244
7. Kostečka Vladimír	Korzár	900
8. Svoboda Petr	Aerbo	744

Pro příští rok uspořádáme opět dvoudenní soutěže, ale modely se spalovacími modely bychom odlétaly v sobotu a elektry v neděli, přibližně ve stejných termínech jako letos.

Děkujeme všem kdo pomohli při zajištění průběhu této akce.

Za MK Lány a SAM 95 František Brož

Foto – www.picasaweb.google.cz/frantabroz

ARC na kladenském letišti

Za ideálního termického počasí se odlétala 5. září poslední letošní větroňářská soutěž. Bohužel ani ideální počasí nepřilákalo více jak čtyři soutěžící, což je oproti nedávné době dosti velký propad zájmu.

Ještě že někteří soutěžící létaly se dvěma modely, takže se na obloze přeci jenom něco dělo. Létaly se 4 starty na 100 metrovém gumicuku se započtením 3 lepších letů.

Celkové výsledky

1. Brož František	Pjerri	900
2. Řach Jaroslav	Andromeda	574
3. Pucholt Zdeněk	Saturn B	531
4. Brož František	Sluka	494
5. Valenta Vladimír	Sluka	441
6. Pucholt Zdeněk	Sluka	346
7. Valenta Vladimír	DG – 42	300 havárie

The Cobra

Spiše pro ukázkou i jakými cestami se ubíral vývoj motorových modelů, uvádím konstrukci Američana Teda Patrolia z roku 1948. Pro skutečně netradičně tvarovaný trup modelu byl údajně vzorem model Saugus z roku 1940, který měl dobré letové vlastnosti.

Trup Cobry byl tvořen tvarovou páteří a kruhovými přepážkami. Tato kostra byla plankována pásky 3 mm balzy.

Křídlo jako jediné mělo normální tvary s rozpětím cca 1800 mm. Profil křídla byl NACA 6409. Modelu chybí směrovka, kterou nahrazují uši na výškovce.

Model byl poháněn motorem Hornet .60 cu. in. a potah modelu byl hedvábím.

Model měl údajně docela dobré letové vlastnosti.



Ted Patroli s červenobílou replikou Cobry.

Feather Merchant 72

Pro inspiraci uvádím poměrně málo známý motorový model konstrukce Freda Lehmburga z roku 1939. Tento model o rozpětí cca 1800 mm byl poměrně jednoduchý a tím i lehký konstrukce. Konstrukce byla řešena klasicky, jak se tenkrát modely stavěly. To znamená trup s bočnicemi doplněné přepážkami a křídlo vcelku. Doporučený motor byl velikosti .29 cu.in. nebo menší.

Model se stavěl v několika velikostních verzích. Nejmenší byl o rozpětí 46 palců s motorem .12 cu. in. přes rozpětí 56 palců, 72 palců, až po největší 80 palcové rozpětí.

Model měl údajně dobré letové vlastnosti



Efektivně zbarvený Feather Merchant.

Elektroletu se blíží čtyřicítka.

V dnešní době, kdy bývá na letištích plné nebe elektroletů, si málokdo z nás uvědomí, jak těžké bylo, než se podařil první radiem řízený let modelu poháněného elektromotory.

Druhého září 2010, uplynulo 39 let, od chvíle kdy vyvrcholily pokusy úspěšným zalétáním modelu Silentilus. Ten, který slavil úspěch suvedeným modelem se jmenoval Fred Militky. (Mimochoodem přítel R. Čížka). Militky byl průkopníkem v oblasti modelů s el. pohonem. Pracoval ve firmě Graupner, jako vedoucí technický pracovník.

Po týdnech přemýšlení a zkoušek se rozhodl upevnit motor na pylón nad křídlem. Motor o průměru 32mm, byl opatřen vrtulí o průměru 220mm. Celková váha modelu se pohybovala kolem jednoho kilogramu. Motor odebíral 3,5 A, při napětí 7,2 V a točil 3500 ot/min. Vzhledem k poměrně velké váze modelu a malému výkonu motoru se ještě nepodařilo model přimět ke stoupavému letu. Motor byl proto nahrazen dvěma motory Micro o průměru 20 mm, opatřenými převodovkami s převodem 15 : 1. Umístěny byly na odtokových hranách křídla a to v tlačném uspořádání. Upravený model vážil 942 g. Doba letu se prodloužila, ale model stále nestoupal. 31. srpna 1971, se podařilo zalétnout dva okružky kolem letiště ve výšce asi čtyři metry. S ohledem na předcházejících asi 100 pokusů, se jednalo o velký úspěch. Druhého září se po změně typu akumulátorů, podařil let v trvání deseti a půl minuty. Za další dva dny zaznamenal Militky další pokrok. S jinými motory a akumulátory DEAC, nastoupal do výšky asi 150 metrů. Motory byly postupně zapínány a vypínány a let trval 16,5 minuty. Tak takové byly začátky elektroletů.

Jaroslav Mrhal

Organizační záležitosti

Řadu našich členů rozšířili tito dva noví členové:

Miroslav Doležal, Mšecké Žebrovice 99, 270 64 Mšec

Václav Chmela, Mšecké Žebrovice 95, 270 64 Mšec
tel. 313574315, mobil 722603698

Vítejte v našich řadách.

Společenská kronika

V těchto měsících se významného životního jubilea dožívají tito členové našeho klubu:

Jaroslav Macháček se 28. října dožívá 70 let

Ing. Vít Kotrba se 12. listopadu dožívá 60 let

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

Sněm SAMu 95

Pravidelné setkání našich členů, na kterém bychom měli projednat činnost klubu v letošním roce a plánovanou činnost v roce příštím, se bude konat na tradičním místě v kladenském Labyrintu dne:

6. listopadu od 9.00 hodin.

K hojně účasti zve výbor klubu.