INFORMAČNÍ LISTY 126

ČERVEN **2012/4**

Vychází 6 x ročně, pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: Vladimír KOSTEČKA

Pokladník: Vladimír HORÁK

Sportovní referent: František BROŽ

Redakce IL: Petr VALTERA

Člen výboru: Petr SVOBODA

OBSAH ČÍSLA:

ÚVODEM
SEDMÝ „MEMORIÁL RADOSLAVA ČÍŽKA“
SOUTĚŽ ARC – KLADNO
POWERHOUSE
INZERCE
PLÁNEK MODELU BUTTER CUP
VĚTRONĚ 1950-1959

ÚVODEM

Za okny je takové divné léto a v mé skromné dílně se toho moc nezměnilo. Vlastně něco ano, přibylo další číslo IL a v zásobě jsou připraveny další články a zajímavosti do příštích IL. A také díky V. Kostečkovi přibyl model PEE-WY, který čeká jen na zálet. Snad už také konečně potáhnu Čížkovu SLUKU.

V tomto čísle IL najdete reportáž z snad nejdůležitější akce klubu, tj. Memoriálu R. Čížka, kterou pro IL napsal V. Kostečka. Dnes jsem dal také prostor pro názor na historické modely, proto budu rád, když se sejdou i jiné názory a budeme diskutovat o historických modelech. Názorů je určitě hodně a tak se nebojte diskutovat či napsat Váš názor! Výběr dnešních modelů je takový řekl bych již pro mě klasický. Prvním modelem je Buttercup od Dicka Struhla, publikován v Flying Models, duben 1952. Rozpětí modelu je 30in (762 mm). Jako pohonná jednotka je doporučován motor o objemu .020-.049 cui (0.3 - 0.8 ccm). Dalšími modely je takový spíše přehled větroňů a jejich konstrukcí z let 1950 – 1959.

Petr Valtera

SEDMÝ „MEMORIÁL RADOSLAVA ČÍŽKA“

Každé větší soutěži předchází spousta příprav, jednání se sponzory a samozřejmě i obav, aby celá příprava nepřišla nazmar, třeba kvůli špatnému počasí. Před letošním Memoriálem nestálo počasí za nic. Celý týden foukalo a pršelo. Obavy o to, jak to bude s počasím o víkendu se stupňovaly s každou podanou přihláškou a s každým telefonickým dotazem.

Z Memoriálu se konečně stává velká soutěž, na kterou přijíždějí soutěžící i z několika set kilometrové vzdálenosti. Nejdále to k nám měl Ulf Mett, který přijel z téměř čtyři sta kilometrů vzdáleného německého Suhlu.

V sobotu ráno jsem kontroloval každou čtvrt hodinu počasía nechtěl jsem věřit vlastním očím. Počasí jako na objednávku, téměř ideální. Rychle jsem naložil do auta, co ještě zbývaloa vyrazil na letiště. Několik kamarádů, už bylo na místě a s jejich pomocí jsme dokončili poslední přípravy a přesně podle naplánovaného programu jsme mohli začít s hromadným startem. Na startovní čáru se postavilo tentokrát devět soutěžících s modely vybavenými motory SPEED 600 a dvoučlánky. Po odlétnutí dvou startů, nastoupily malé modely s motory SPEED 400, kterých bylo deset.

Jako třetí se začala létat kategorie OPEN, tedy modely se střídavými elektromotory. Těchto modelů bylo dokonce šestnáct. Po odlétání prvních startů elekter, nastoupili soutěžící se spalovacími motory a elektroletci mohli jít nabíjet na další starty.

První kategorií modelů se spalovacími motory byla CRC - Classic, tedy motorky o obsahu 0,6 ccm. Bylo jich devět. V kategorii ATOM, která následovala, byly přihlášeny zase jenom tři modely, stejně jako vloni a bohužel na příštím ročníku asi Atomy nebudou. Poslední sobotní kategorií byla královská kategorie TEXACO. Nádherné velké motoráky, většinou s brněnskou desítkou a na startu jich bylo osm.

Hromadný start se stal po zásluze kořistí kladenského Miloše Hořavy, s modelem Medium. Na druhém místě se umístil Libor Dvořák ze Stochova, s modelem Letmo 17 a třetí Ing. František Pavlíček z Prahy s mnohokrát diskutovaným modelem Vega 7. Ve čtyřstovkách dokázal Libor Dvořák, že je jeden z nejlepších pilotů modelářů u nás a zvítězil s plným počtem bodů. Druhý

byl František Brož s modelem Jerry třetí Ing. Ladislav Vyskočil s modelem PEE – WEE. Víc než tisíc bodů měl ještě na čtvrtém místě Ulf Mett z Německa s jeho ETB 42.

V kategorii CRC – OPEN, se rozlétávali dva soutěžící s plným počtem bodů a zvítězil Ing. Frant. Pavlíček s modelem R. Čížka AMA 54. Rebel Miloše Hořavy se tentokráte musel spokojit se druhým místem a na třetím Milan Dubský s modelem Miss A. I tady obsadil Ulf Mett čtvrté místo, když ve třetím startu zapomněl přepnout ve vysílači model a po havárii soutěž dokončil jen se dvěma platnými starty. Skutečně parádní byla kategorie CRC – Classic. Z devíti modelů na startovní listině jich nakonec mělo osm plný čas a měli se rozlétávat. Jan Týc z Kladna létal se dvěma modely, a protože rozlétávání se konalo formou hromadného startu, musel si vybrat jen jeden, se kterým rozlétávání poletí. Sedm modelů tedy na pokyn startéra vzlétlo a bojovali o to, kdo vydrží déle ve vzduchu. Maximum nebylo určeno, letělo se kdo déle. Petr Svoboda s novým modelem JU 2, nakonec zvítězil před Františkem Brožem, s modelem Drupie, o pouhé dvě sekundy. Třetí byl Jan Týc z Kladna s osvědčeným Super Phoenixem. Pátou kategorií byly Atomy. Vyhrál Jaroslav Macháček z Dobřichovic s modelem Start, před Jaroslavem Netáhlem s modelem Raketa 5, Vladimíra Hájka. Třetí byl Ing. Radko Loukota z Plzně, který tentokrát jako jediný plzeňskou partu zastupoval. Královská kategorie TEXACO se po rozlétávání stala kořistí Jaroslava Macháčka s modelem Cumulus. Druhý byl Jaroslav Vagenknecht ze vzdálených Hořic s nádherným modelem West Wind. Třetí místo obsadil náš host a jediný zahraniční účastník Ulf Mett s jeho oblíbeným ETB 42. V sobotu létalo celkem 55 modelů, po třech startech, to je dohromady 165 startů. Když vezmeme v úvahu, že TEXACA mají maximum 15 minut a ostatní kategorie 10, resp. 7 minut, není divu, že jsme odjížděli do svých domovů, když slunce už bylo hodně nízko na západě.

V neděli nás čekaly větroně ARC a ARC – A2, doplněné modely kategorie BRC –E-W. Ve velkých větroních ARC se létá o putovní pohár Radoslava Čížka, ale i ostatní ceny byly díky sponzorům na vysoké úrovni. Už tradičně hlavním sponzorem byla obec Kamenné Žehrovice, firma Classic Models z Benešova, také už tradiční sponzor, věnovala stavebnice ze své produkce a Richard Metz, věnoval Almanach konstrukcí Rad. Čížka. Do sponzoringu se zapojil i náš nový člen, bývalý akrobat, Jiří Hvězda, který bohužel tentokrát z časových důvodů nelétal, ale jako majitel firmy, která zpracovává dřevo, ale i balsu, přivezl tohoto materiálu pořádný balík a doplnil ho speciálními lepidly, o kterých jsme zatím ani neslyšeli.

Velkých větroňů bylo třináct. Tady jsem neodolal a přihlásil jsem se také a teď mne to trochu mrzí. Malinko zaskřípala organizace a to nedělá dobré vysvědčení jakékoliv akci. Na druhou stranu bylo kladem snad ještě lepší počasí než v sobotu a termika se vyskytovala mnohem častěji. Myslím, že je nutné, poděkovat Aeroklubu Kladno, který nám vyšel vstříc a upravil provoz jejich letadel, vzhledem k naší soutěži.

Poděkovat také musím Františkovi Maříkovi, který se s manželkou vzorně staral o to, abychom netrpěli hladem a řádně dodržovali pitný režim. O hlavní cenu, tedy putovní pohár se rozlétávali dva soutěžící, vítěz minulého ročníku Vladimír Pergler z Prahy a Miroslav Macků z Model Klubu Lipence. Vyhrál Mirek, s modelem Taxi VI, který vyrábí jako stavebnici právě firma Classic Models z Benešova. Vláďa Pergler asi doplatil na to, že moc chtěl zopakovat vítězství. Já jsem ve druhém startu ztratil šest sekund a to znamenalo třetí místo pro moje Žehrovice 1. A dvojky vyhrál Zdeněk Pucholt, s modelem Saturn B, který je našim členem teprve měsíc. Druhý byl Petr Svoboda s modelem Hélios. Vláďa Pergler je specialista větroňář a dokázal to třetím místem s modelem Expe. Poslední kategorií byla BRC-E-W, tedy dříve Wakefieldy, nyní elektry s motorkem řady 300, opatřeným převodovkou. M. Hořava doká-zal, že je všestranný modelář a zvítězil s plným počtem bodů. Druhý Ladislav Veselý létal se stejným modelem jako Hořava, tedy s Ostravanem L. Mužného, ale ztratil na Miloše více než minutu. Jaroslav Netáhlo létal s jeho Slukou poprvé a spokojil se s třetím místem.

Co říci závěrem? Ze všech ročníků, které máme za sebou, byla zatím největší účast. 81 modelů. Díky dobrému počasí se oba dva dny zvládly, ale musíme se zamyslet nad tím, jestli by nebylo dobré, málo obsazované kategorie vypustit a získaný čas věnovat těm ostatním. Příští rok, bude náš klub SAM 95 Bohemia slavit dvacet let své činnosti, to znamená začít s přípravou co nejdříve, aby příští ročník byl ještě úspěšnější, než ten letošní.

Fotografie z Memoriálu najdete na:

https://picasaweb.google.com/104168578403640057051/7MemorialRadoslavaCizka#

Vladimír Kostečka

SOUTĚŽ ARC - KLADNO

V sobotu 2.6. se konala na kladenském letišti soutěž ARC. Ještě v pátek však nebylo jasné, zda se vůbec bude konat,

protože předpověď počasí nebyla příliš příznivá. Ráno však tyto předpovědi nepotvrdilo a soutěž úspěšně proběhla za proměnlivého počasí a nárazového větru.

Termika se moc nevyskytovala, což je vidět výsledkové listiny, kdy plného času se docílilo pouze v 6-ti letech. Naopak se skoro žádnému soutěžíímu nevyhnul pořádný klesák (někteří ho měli snad pokaždé) nebo nárazový vítr, který někdy nedovolil modelům přistát do vyhrazeného prostoru. Startovalo se proudovou metodou pomocí dvou 100m gumicuků.

Nejlépe se s těmito podmínkami vypořádal Míla Hořava se svým osvědčeným modelem Kondor. Velmi vyrovnaným soupeřem mu byl Miroslav Macků s modelem TaxiVI. Za vítězem zaostal pouze o 3vteřiny. Na třetím místě se umístil Vláďa Pergler s Archeopterixem. Soutěže se zúčastnilo 9 soutěžících s 13 modely. Zbrusu nový model Ballestrucio předvedl Vláďa Kostečka , který měl (a nejen on) tuto soutěž jako generálku na blížící se ME na Slovensku.

O hladký průběh soutěže se starali časoměřiči Vláďa Horák a Honza Týc, za což jim děkuji.

Honza Stříteský

Výsledky jsou následující:

ARC

1.	M. Hořava	Kondor	300	182	293	211	**804**
2.	M. Macků	Taxi VI	300	300	201	140	**801**
3.	V. Pergler	Archeopterix	300	242	233	154	**775**
4.	V. Kostečka	Ballestrucio	144	300	127	190	**634**
5.	V. Kostečka	Žehrovice 1	270	196	145	147	**613**
6.	F. Brož	Pjerri 69	300	121	188	0	**609**
7.	M. Macků	Orlík	231	201	100	116	**548**
8.	M. Dubský	Delfín	115	95	300	0	**510**
	Z. Pocholt	Sluka	137	152	0	221	**510**
10.	M. Dubský	Luňák	165	156	100	67	**421**
11.	F. Brož	Sluka	0	131	126	124	**381**
12.	J. Řach	Rytmus	45	0	144	140	**329**
13.	J. Stříteský	Kondor	120	92	78	122	**334**

POWERHOUSE

Pohodový historický motorový model měřítku 1:1 a můj pohled na problematiku historických modelů

Téměř 20 let jsem členem klubu SAM 78 a později i SAM 95. Ač nejsem pamětníkem úplných počátků činnosti našich SAMů, velmi záhy jsem se stal jejich členem. Historické modely se mi vždy líbily, neb jsou příkladem klasického tvůrčího nadšení jednotlivců nebo modelářských skupin. Klasická stavba je potom odrazem manuální zručnosti a celé řady dovedností. Všichni, kterým učaroval klasický způsob funkční modelařiny, realizují prostřednictvím těchto modelů, svoje klukovské sny, touhy po vzájemné soutěživosti. Jistě se mnou budete souhlasit, že to je něco zcela jiného, než zakoupit „číňan z polystyrenu“, nebo špičkový model z uhlíku …. Historik zkrátka prochází naší duší, vkládáme svoji prácia naděje do jeho letových vlastností a vždy si myslíme, že „nám přeci bude létat lépe“ než před 60 a více lety. Sentiment, zkušenosti a myšlení stále mladých kluků jsou nám hnacím motorem.

Stejně jako řada dalších členů SAMů , jsem i já prošel určitým vývojem: Z počátku jsem úplně netušil,co vlastně činnost v klubu SAM znamená, postavil jsem některé „spíše nehistoriky“, později i při poměrné věrohodnosti výsledného modelu jsem odbočil do slepé uličky tzv. „historických elektroletů“. Cítíte tu absurditu výrazu?? Někdy v této době jsem se vrátil na úplný začátek a přečetl si nulté číslo Zpravodaje SAMu 78. Doporučuji to každému! V tomto okamžiku se ujasnil můj vztah k historickým leteckým modelům. Lidský život není zkrátka tak dlouhý, abych jej naplňoval „volnou tvorbou“ nikdy neexistujících, zmenšených, zvětšených, řádně nezdokumentovaných a nikde nepublikovaných, konstrukčně změněných modelů, o kterých se jenom domníváme, že jsou historickými replikami, ale ve skutečnosti to jsou pouze jakési „retromodely“. Bohužel, většina klubů SAM se ubírá směrem, který más původními ideály jen málo společného. Spolu se stejně smýšlejícími „pošetilci“ jsme se nejprve stali českým přívěškem SAMu 122 a po dozrání a sjednocení názorů jsme založili vlastní klub bez napojení na SAM. Protože jsem bylv minulosti na stránkách Informačních listů označen za jakéhosi hlasatele cizích názorů, tak považuji za nutné vyjasnit situaci. Zkrátka každý se nějak vyvíjíme, nebo nevyvíjíme??

Zhruba v posledních 5 letech stavím již modely pouze jako tzv. autentické repliky. Tento výraz používám výhradně pro historické modely postavené v původní velikosti s původním charakterem pohonu, pouze s minimálními konstrukčními změnami sloužícími pouze k instalaci RC ovládání a zástavbě motoru. Rovněž charakter potahu musí být zachován a být totožný nebo napodobovat materiál původní. Stejný přístup volí již více než třicítka modelářů a proto byla vytvořena stavební pravidla. Tato pravidla jsou mnohem přísnější, než v SAM klubech a naopak nijak neomezují použití modelů pro soutěže SAMu. Přesto jsem cítil, že stále „něco“ chybí. Samozřejmě autentická replika by měla nejen zachovávat charakter pohonu, ale i charakter zvuku motoru.

V modelu Powerhouse jsem tedy poprvé použil autentický motor Anderson Spitfire z roku 1948. Tento model se v mé stáji tedy stal vlastně prvním velkým, opravdu autentickým modelem, který létá s motorem, se kterým byl v historii určitě provozován. Soutěžit s ním lze v SAMu v kategorii OTMR B. V minulosti jsem již podobný model postavil. Je jím Antares s motorem BE-4, které se mohly v minulosti potkat. Pro soutěže OTMR-A však používám motor K-16 konstrukčně z roku 1947, pro jeho větší výkon.

Častá námitka oponentů v SAM klubech zní: Kde sehnat dobový motor, žádné se neprodávají, nebo jsou drahé. Není tomu tak. Můj Anderson jsem vydražil na portálu E-Bay za 170 dolarů a je ve skutečně skvělé formě. MVVS 10 D s tlumičem stojí kolem 5 000,-Kč a lze s motorem létat pouze v kategorii Texaco, která je zejména po poslední úpravě pravidel velice problematickou a to nehovořím o skutečnosti, že často zvětšované modely zde použité, v honbě za výkonem, vlastně nejsou modely historickými, ale retromodely, často nezachovávající ani původní konstrukční schéma. Je to v souladu s původními záměry klubů SAM?? Každý nechť si vybere…

Pro vlastní stavbu modelu jsem použil existující vydaný plán Jaromíra Pipka, který byl pro RC ovládání upraven podle původní dokumentace a je podložen publikací v dobovém časopise Model Airplane News č. 11/ 1939. V posledních dnech se mi podařilo získat další článek a plán modelu publikovaný v roce 1943 v časopisu Air Age Gas Models.

Ve své době létal model s celou řadou benzinových motorů Ohlsson .60, Super Cyclone .60, Forster .99, pro který byl speciálně konstruován a nepochybně i s prvními modely Andersonů. Dobově samo zřejmě nejvíce modelu sedí desítka Ohlsson anebo ještě starší legenda- Brown Jr. .60, který mám také ve své sbírce a v modelu jej zprovozním po ME na Slovensku. Má přeci jen menší výkon. Důležitým momentem při rozhodování jaký model postavit, sehrála samozřejmě i skutečnost, že Powerhose je stavebně jednoduchý, klenutý profil křídla napovídal, že kluz modelu by mohl být přijatelný a chování modelu ve vzduchu příjemné. Protože jsem neměl se starými jiskřivými motory doposud žádnou zkušenost, chtěl jsem hlavně prostorný trup, aby se vše pohodlně a přehledně vešlo. Rozhodl jsem se pro úplné oddělení okruhu napájení radia od okruhu zapalovacího. Vřele doporučuji. Desku zapalování jsem řešil jako výměnnou, motor je rovněž vyjmutelný se svým ložem.

Vlastní stavba modelu probíhala rychle, dle plánu vše pasuje, nic není třeba vymýšlet, nebo měnit. K potahu jsem použil starý dobrý Modelspan a po nalakování a napnutí jsem použil ochranný lak. Po ustrojení modelu mi vyšlo těžiště asi 14 cm za náběžnou hranu křídla. Intuice mi říkala, že to takto musí letět samo. Protože jsem s jiskřivými motory neměl dosud žádnou zkušenost, nezbývalo, než ji získat. Původně jsem si myslel, že vydržím a model zalétám společně s Láďou Kulhavým, který jej také stavěl. Nakonec mi to nedalo a zkusil jsem motor nastartovat sám. Prosytil jsem jej palivem, zapnul zapalování a po protočení vrtulí motor okamžitě „bafnul“. Jako laik jsem usoudil, že vše v elektrickém okruhu funguje. Po nastavení palivové jehly a předstihu se mi motor podařilo seřídit asi během 5 minut k pravidelnému chodu. Byl jsem překvapen výkonem. Otáčky s vrtulí 14/6 stabilně kolem 7800/min a tah na digitálním mincíři neskutečných 3 – 3,3 kg ! Skvělý historický motor! Vlastní zálet proběhl asi o týden později. Motor dokáže model táhnout vzhůru asi pod úhlem 45 stupňů, za 35 sec. motoru dostupuje do výše asi 120-150 metrů. Velmi záleží na „položení“ modelu v závěru stoupavé fáze. Zde lze hodně získat, nebo i ztratit. Doba kluzu se pohybuje kolem 5 minut a let je opravdu pohodový. Model nikam nepadá, přesně reaguje na řízení. Je ideální jako první model na skutečně historický motor a navíc krásný kabiňák ze „Zlaté doby“ leteckého modelářství.

Veřejně jsem model poprvé představil na Otevírání nebe v Bolešinech a na létání v Žichlicích. Zde však model neletěl ve stoupavé fázi, motor měl málo paliva. Příčina byla kuriózní: při výměně palivové hadičky se v nádrži sesunula z trubičky hadička s bimbátkem a ve stoupavém letu, nebo při rozjezdu a pohybu paliva v nádrži se přisával vzduch a motor byl „chudý“. Po opravě a úpravě je opět vše OK. Výkon motoru je třeba nastavovat na zemi pod úhlem přibližně 45 stupňů, aby měl ve stoupavé fázi dostatek paliva. Pro soutěže jsem do Powera opatřil ještě druhý motor. Poslední typ vývojové řady, Anderson Spitfire .65, který chci použít pro soutěže OTMR-B dle pravidel SAM. Jinak předpokládám použití modelu na soutěžích Klubu historických modelů a motorů: „na 1 min. motoru“, či na „Historickou pětiminutovku“. Více informací najdete na www.historicke-modely.cz.

Je samozřejmé, že tento model nedosahuje výkonností na pylonové modely této kategorie, ale o to přeci ve skutečné historické modelařině nejde. Jde o radost z letu věrné repliky, porovnání vývojových fází leteckých modelů a poro-vnání vývoje motorů. Jde o to, být šťastnými s tím, co máme rádi, nefalšovat historii a nešvindlovat s podklady. Jako člen SAMu a zároveň Klubu historických modelů a motorů si vás dovoluji pozvat na akce Klubu. Přijďte se podívat. Létat však na těchto akcích mohou pouze modely, které splňují kritéria klubu. Ale i tak bude jistě zážitek vidět pohromadě 40 – 50 modelů, v měřítku 1:1, které se na těchto akcích obvykle scházejí. Většina nadšenců není členem žádného SAMu a to je, pro kluby SAM, bohužel špatné vysvědčení. Ale o tom všem jsem již psal.

Jsem si vědom, že tento článek není ani tak o populárním historickém modelu, ale spíše o smyslu historického leteckého modelářství, ale to bych nebyl sám sebou, kdybych se nepokusil „nazvat věci pravým jménem“ a jako člen SAMu 95 na to mám stejné právo, jako všichni ostatní, kteří mají právo moje názory kritizovat. Přeji všem pěknou modelářskou sezonu.

Karel Slupský

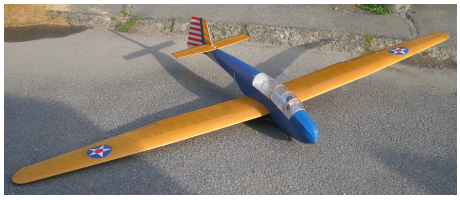
INZERCE

Hotový model bez vybavení, připravený na nainstalování elektromotoru a RC aparatury.

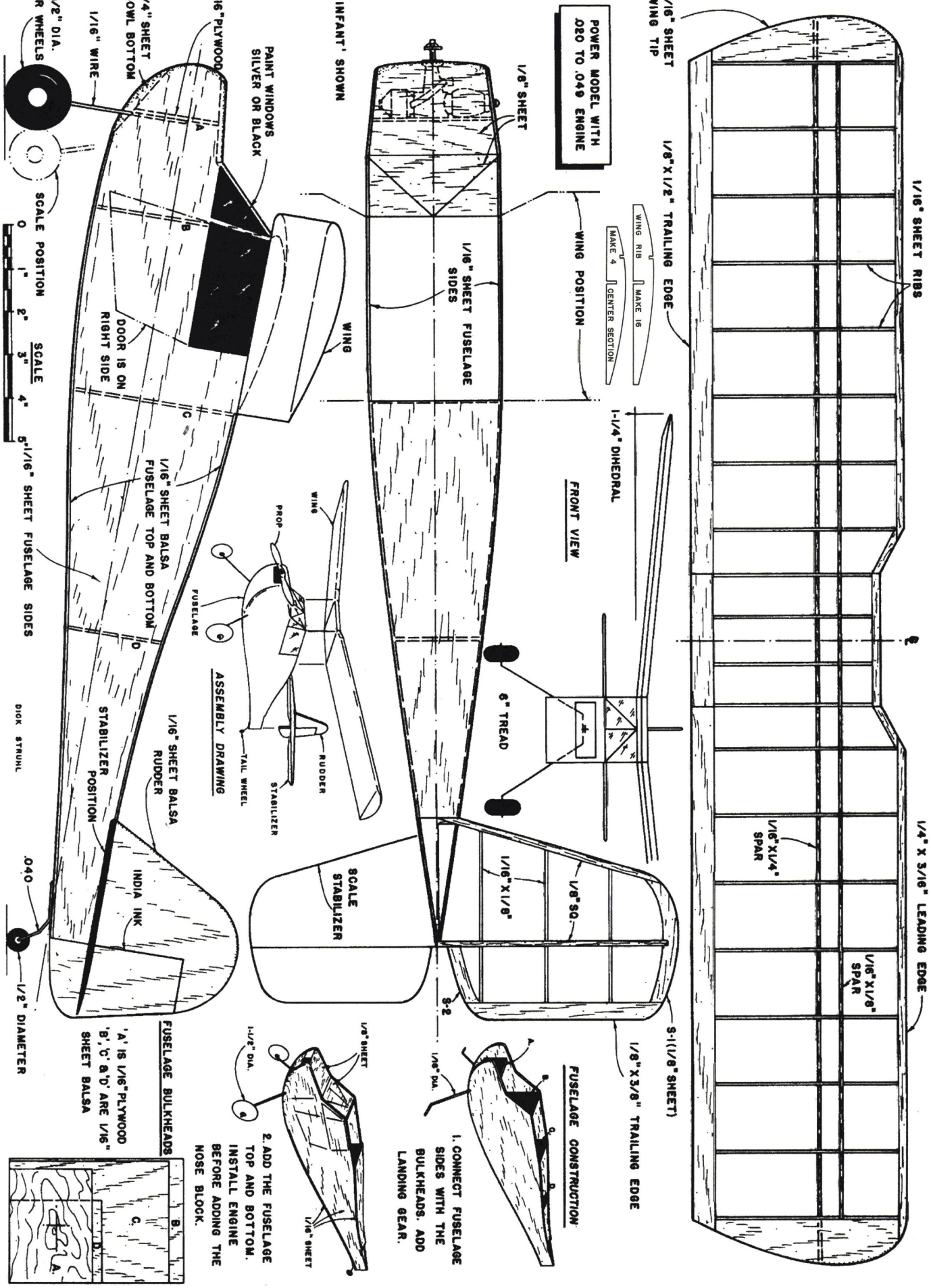
Cena asi 800 Kč

Bližší informace podá V. Kostečka, tel. 777 676 586

Motory:
Webra Speed „20“ 3.5 ccm – 500,- Kč; MVVS 6,5 RC (karburátor) – 500,- Kč; Enya 1,6 RC (karburátor) – 300,- Kč
Bližší info velc@quick.cz, tel. 731 105 407, 312 263 106

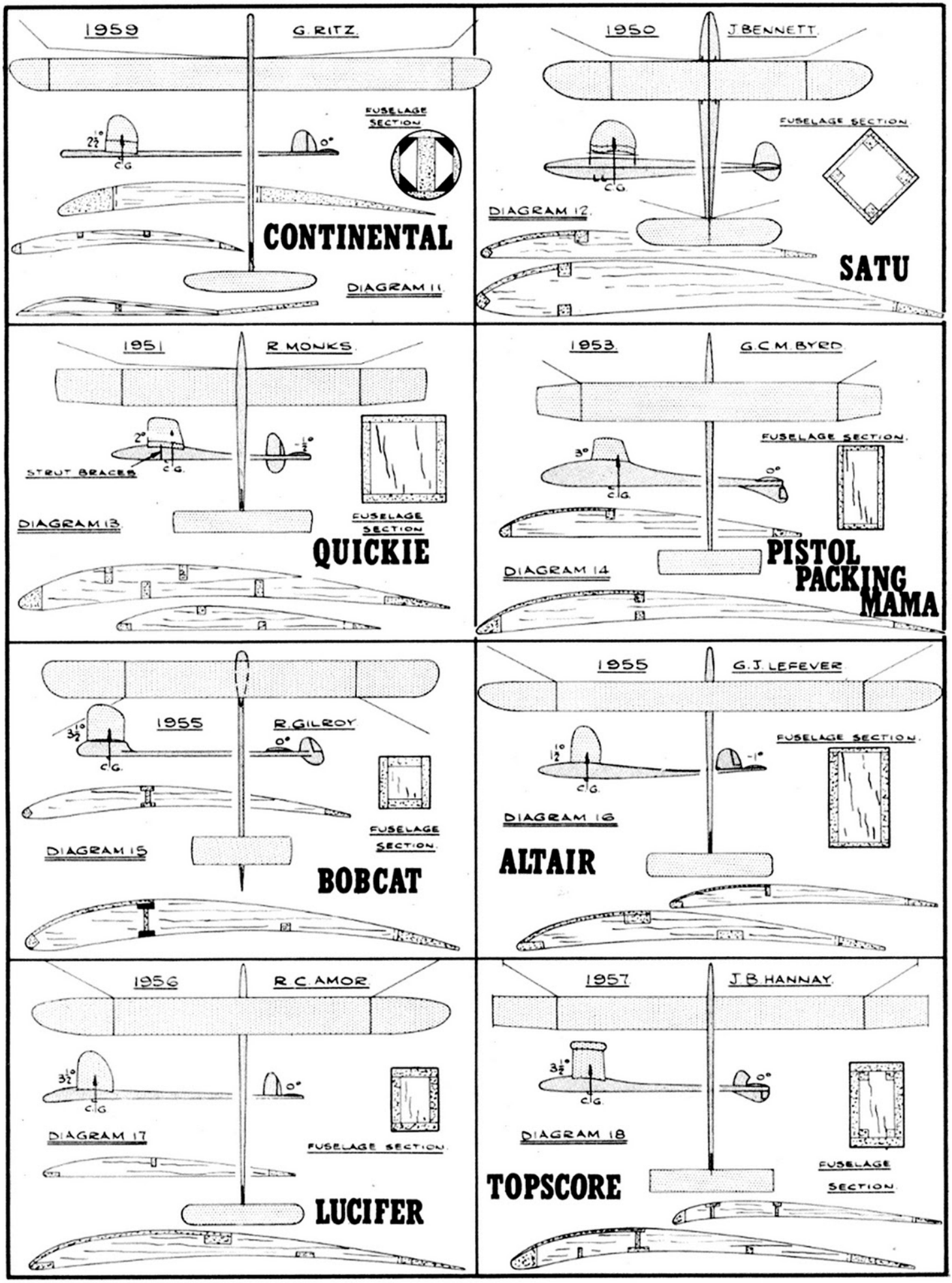


Model Schweizer
rozpětí 2,5 m
cena 1 500,- Kč
Info: V. Kostečka
777 676 586



Whittman Buttercup

Semi-Scale Free-Flight
Designed by Dick Struhl
April 1952 Flying Models



ALL DRAWINGS ARE TO A COMMON SCALE FOR SIZE COMPARISON