



Říjen

1994/6

vychází 7x do roka, zdarma pro členy SAM 95

Prezident: Jiří Balej
Lipušina 194, Kladno-Švermov 273 09
Pokaždink: František Málík
Dalmilová 1729, Kladno 272 00
Redaktor a sport referent: Radostav Čížek
Žilinská 160, Kam. Žehrovice 273 01
Spolupráce: Jana Balejová
Jiří Balej

Sportovní pravidla SAM 78 a SAM 95

- proč se liší a je to nutné?

Samozřejmě není to nutné. Pokusy o sjednocení tu byly, ale dokud nenajdeme společného jmenovatele pro dva různé zlomky, také je nesezteme. Myslím, že je to i nás případ. Je třeba říci své pro i proti alespoň u těch nejzákladnějších bodů jako výchozí základnu pro další jednání. Na tom, co se mně dnes v některých bodech pravidel SAM 78 nedá, nesu sám velký díl viny. Bez zkušenosti jsme vletě velkou rychlosťí (a trochu euforie, to také) do kupy problémů, jejichž presné obrysy jsme spíše tušili, než viděli. To přiznávám, ale současně zcela bezpečně vím, že bych to celé navrhl po dnešních zkušenostech trochu jinak. Přesto i daleko platí, že jsou v podstatě 2 základní možnosti: mít pravidla trochu zjednodušená (třeba mít sloučené motoráky), nebo hodně rozskalujovaná, jako je to například v USA (zase motoráky). A tento se podíváme na jednotlivé statě:

* **Limitní roky:** 1952 (SAM 78), 1954 (SAM 95).

Mnohé překvapí, že jsou to ve skutečnosti nezdůvodnitelné termíny. Ono je to totiž u každé kategorie úplně jiné a sami poznáte, ze se modelářská historie netočí ani kolem roku 1952, ani kolem 1954. Rozeberme si to:

* **Vétroně:** Sice se již v roce 1953 létal Forminkův memoriál s vétroní A2, ale tyto měly bezpečně baccharaté trupy. Teprve po roce 1954 se začaly stavět A2 speciály, ale i nadále byly stavěny velké vétroně nad limit 34 dm². Mohl bych vymenovat radu vétronů vzniklých v roce 1953, které rok 1952 doslova vyražuje z řad modelů SAM 78.

* **Modely na gumi:** Zde se oba násy limitní roky samy stavit doslova na hlavu. Jde především o modely Wakefield. U těchto modelů doslovo totiž k základní změně až koncem roku 1957 - modely nevzlétnou po tomto roce již povinně s desky, ale byly vypouštěny z ruky, neměly již podvozky! Ale byly stejně jako v roce 1954: 80g svazek, průřez trupu.

* **Motorové modely:** Když sledujete jen modely Vladi Hájka, jednoho z našich nejlepších motorářů, kdo mně reknete, jaký je rozdíl mezi jeho modely z roku 1952, 1953 (vítejší model MR) až 1954? Napovím, že všechny létaly s motory AMA 2,5, díssláky samozřejmě. Proč tedy SAMe 78 ne pro Hájkův model z roku 1953? Ano, svým způsobem tohle už byly "krkátké" modely (v USA kabináčky a krkátké jsou zvláště), prevyšující svými výkony starší kabináčky. Ale nebyl už takový i "Antares"? A ten by směl?

Rozdíl je v tomhle:

Rok 1952 omezuje počet povolených modelů oproti 1954 ke škodě věcí. Myslím tř. že je škoda těch diskriminovaných modelů. Co vy na to?

Rozdělení větronů:

Rozhraní mezi "malé" a "velké" modely jsem tehdy postavil na 1,80 m rozpětí křídel. Je to sice jednoduše pro jakousi kontrolu, ale není rozumné, že několik málo vétronů A2 se ještě vejdě do (SAM 78) AV 1, ale jiné A2 stejně specifikace (do 34 dm²) už jsou ve skupině AV 2. Na to tehdy nevpoměl nikdo, ale logiku to nemá. S příchodem "severské" A2, která byla jakýmsi klínem a rozrazila všechny menší modely pod touto hranicí a násy "velké" vétroně, se u nás dál létalo obojí. Nedošlo k nám nějak, že na severu vytvořili - snad později, to už nevím, také A1 a A3. Ta A3 myslím se narodila současně s A2. Pouze se nám nedá ta nejménší kategorie, tam jsme (SAM 95) namísto 18 dm² dali rozpětí 1200 mm, aby se tam vešly i kluzáky těsně nad hranicí 18 dm². Podle SAM 95 jde tedy vždy o hranice horní (tedy do 34 dm², nikoliv 32-34 dm²), vše, co je pod 34 dm² smí létat i v této skupině. Stejně tak v AV3. Takové rozdělení má jednak SAM ve Švédsku a i v Dánsku. Zdá se mně to dobré.

Modely na gumi:

SAM 95: max. rozpětí 914mm (36"), létané maximum 60s, pevný podvozek, volnoběžná vrtule.

SAM 78: max. rozpětí 1000mm, létané maximum 90s, ostatní stejně

To je skupina BV 1. BV 2 vidíme potřebnou rozdělit na BV 2a a BV 2b, protože je zde podstatný výkonový rozdíl u modelů se sklopou a nesklopou vrtulí. Modely skupiny BV 1 by měly především vyhovět možnostem malých letových ploch. V tomto směru pokládám 60s za dostatečné, je možné, že i modely by měly být menší, než 914mm. Modely s rozpětím 1000mm se už příliš blízí vzdálosti k Wakefieldu.

* **CV** - Vzhledem k nepatrnému počtu soutěžících v této kategorii se SAM 95 nedomnívá, že je nutné nějak ji za tohoto stavu měnit. Rozdíly typů modelů (kabináčky, krkátké, druh motoru) se dá snadno kompenzovat předepsanou maximální dobou chodu. Druhá možnost byla, pro tuhle kategorii určit samostatnou skupinu s dřívějším limitním rokem (něco jako superoldtimery).

* **ARC** - SAM 95 vychází z národní kategorie RCV 1, která je létání s RC historiky nejbližší. Jen s ohledem na méně snadnou ověřitelnost historických modelů byl zvýšen "mrty čas" sloužící k přípravě přistání z 20s na 30s. Z praxe daleko navrhujeme zmenšení přistávací plochy z 30x50 na 30x30 metrů. Zde by mohla být dohoda dost snadná, protože tento systém je dobré odzkoušen.

* **CRC** - V obecném pojetí letu na čas a hodnoceném přistání lze pro malé rozšíření této kategorie zatím létat bez ohledu na druh pohonu (diesel, žárovka, výbušný motor, elektro) v jedné kategorii. Rozdíly ve výkonech se dají velmi snadno kompenzovat délkou motorového chodu. Přistání stejně jako u ARC do čtverece 30x30m. Přistání na círu může vést k násilnému potlačování s ohledem na trestné body za přistání dalej od čáry. To neprípadá v případě volného čtverce v úvahu.

Počet letů - zápočet:

Volné modely: SAM 78 má 3 lety, dva lepší počítá
SAM 95 má 4 lety, tři lepší počítá

Hlasov modelářů: 8 letů by bylo moc, 3 je zase málo, když už někom jedu, tak si chci zaletat. 4 lety jsou mezi tím, ale: babo rád!

ARC - SAM 95 má opět uspořádání 3 ze 4, což je dnes převzato i pro RC kategorie větronů RCV 1 a RCV 2 a plně se osvědčuje.
CRC - nemyslíme, že by se to mělo od ARC v počtu letů nějak lišit

To jsou základní věci dnes létaných kategorií, co nejdříve nám vzniknou další, o těch jindy a hlavně vcas. A co takové 1/2 A Texaco, neměli bychom převzít pravidla jak existují v USA? Je to velmi zajímavá kategorie a možná, že bychom si mohli casem zaletat i nejaky ten "Postal Contest", cíli korespondenční soutěž s někým z ciziny.

Rad. Čížek
sport. ref. SAM 95



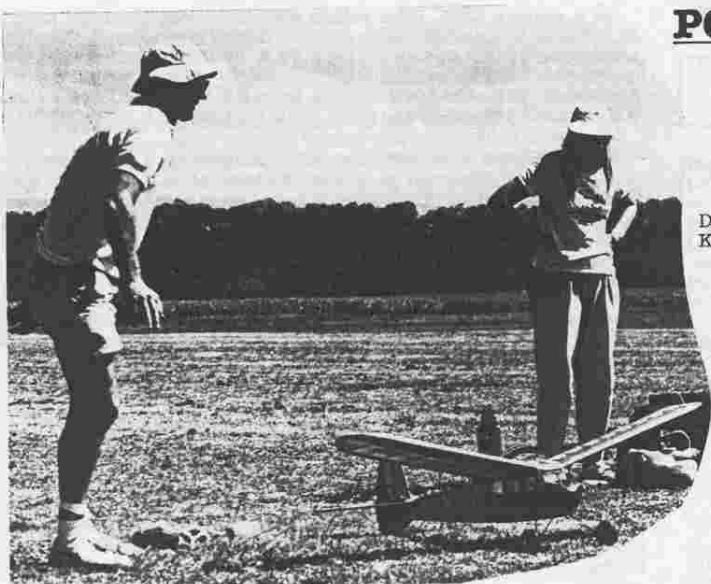
Dán Mogens ERDRUP se svým rekordním modelem ME 14.

Jørgen LARSEN z Dánska se svým Wakefieldem VICTORY z roku 1940. Markantní je průřez trupu dokládající, že tehdy platilo pravidlo: L2/100, kde L= délka trupu přes vše.



POZDRAVY Z AUSTRALIE

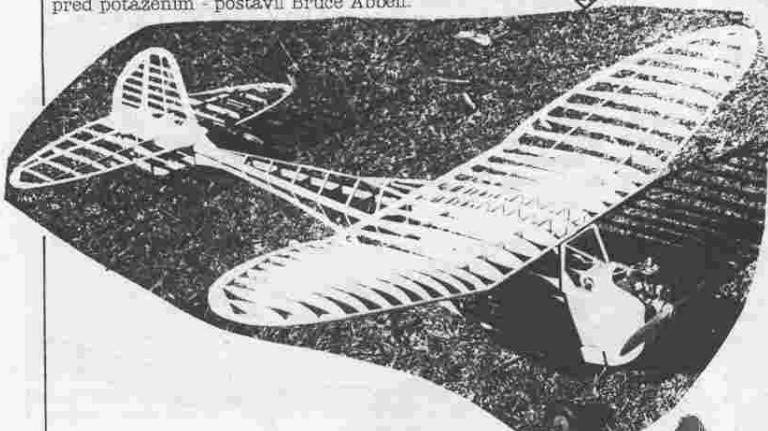
od Bruce Abbella



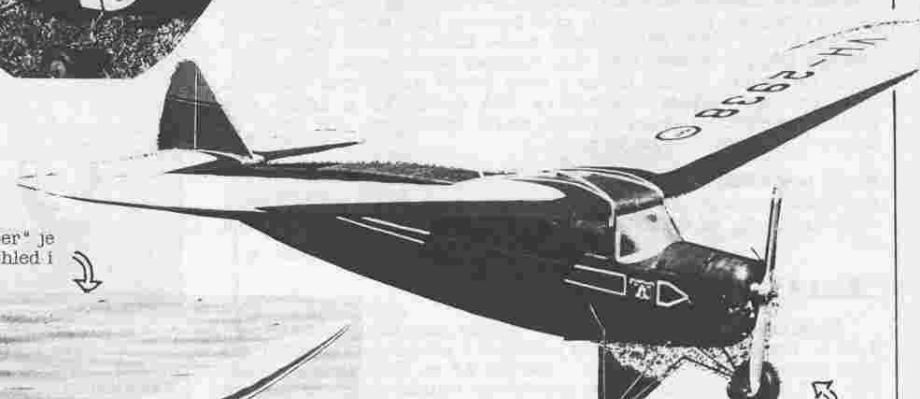
Dave Thomas se svou ženou Jan sledují vzlet modelu Keil Kraft "Junior 60".



Motorový model "Rocketeer" s motorem Forster .35
pred potažením - postavil Bruce Abbell.



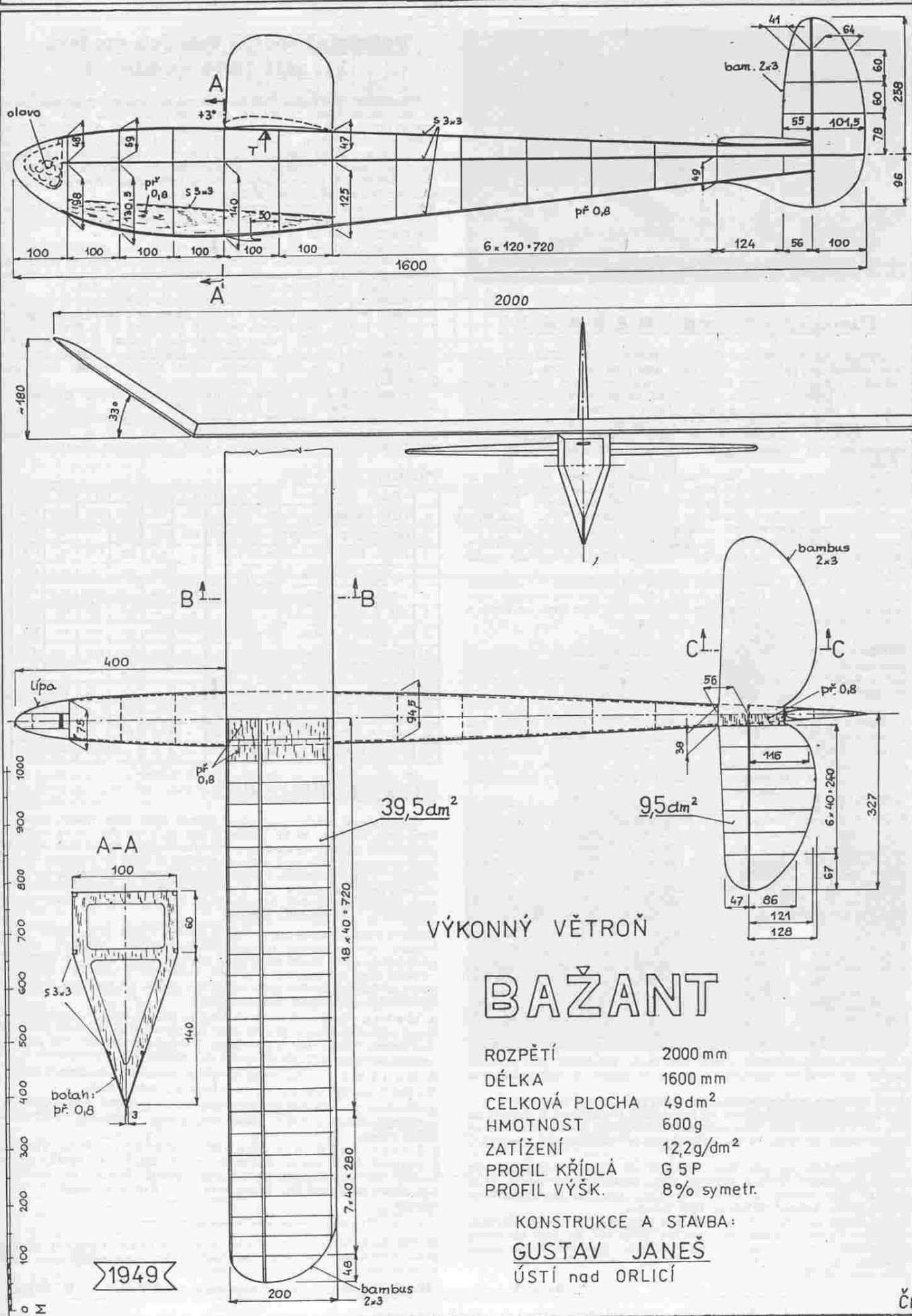
Max Starick postavil repliku Saddlerova "Pacemaker" z roku 1939
jde o volně letající model.

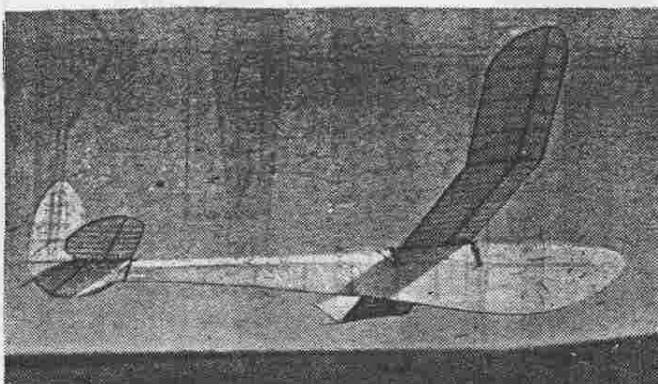


Goldbergův "Clipper" Mk2 zde s plováky. "Clipper" je
jedním z nejoblíbenějších modelů pro svůj vzhled i
výkony - postavil Bruce Abbell.



Replika počítačem kabinučku "CADET" z roku 1937
postavil R. Abbell.





Historický větroň "BAZANT"

Gustav Janeš z Ústí nad Orlicí byl jedním z nejlepších větroňářů poválečné doby. Tedy doby, kdy nebylo plně poctivých porádných "brusů". A-dvojky se tam tehdy ještě nepletly. Gusta vytvořil řadu úspěšných typů od modelů menších až po téměř třímetrové obry. Jedním z jeho úspěšných modelů střední velikosti byl v roce 1949 zkonztruovaný a postavený "BAZANT". Rok nato už jej stavěl kluci v jeho kroužku - učňovský dorost ČSAD. Janešovy větroně měly charakteristicky "rukopis" jednoduchosti a účelnosti. Takový byl i "BAZANT".

Listování ve starém "Leteckém Modeláři" z roku 1950 jsme se dostali na "BAZANTA" a řekl jsem si, že je to přesně model, jaký lidé SAMu potřebují. Požádal jsem proto Gustu, aby mně poskytl potřebné podklady pro nakreslení plánu pro stranu 3 naších "I.L.". Tak tady je. Jistě nebude pro většinu modelářů obtížné si plánek zvětšit na skutečnou velikost. Je dobré, že právě tento model nebude jedním z těch, o kterých se za čas ani nebude vědět, že někdy existovaly. Zmizí jak zaváděcí stopy.

Technická data a pěkný letový snímek byl uverejněn v "Leteckém Modeláři" c.9 z roku 1950 na straně 141 - ale kdo ten časopis ještě dnes má? Námi reproducovaný snímek modelu v letu bude jen kopie z kopie, omluvte proto kvalitu. Nečo o stavbě:

Křídlo o rozpětí 2000mm a hloubce 200mm je opatřeno osvědčeným profilem G 5 P. Křídlo je jednonosníkové s lomením do "U". Střední část v délce 1440mm je rovná, bez lomení, "uši" jsou poměrně krátke se vzepětím 33 stupňů. Ostatní data viz výkres a detail.

Výškovka je poměrně plošně veliká, má 24% plochy křídla. Má jediný nosník, který tvorí smrková lista 2x10 na výšku. Naběžka je pouze smrk 2x3, odlokovka má týž rozměr, ale je bambusové. Symetrický profil má poměrnou tloušťku 8%. Výškovka je stavěna jako jeden celek a je posazena na trup před směrovkou a pripojená gumou.

Trup je pětiboky. Horní část nad střední listou má čtvercový průřez, od této listy dolů je trup stažen do průřezu trojúhelníkového. Trupové podélníky jsou smrkové listy 3x3. Hlavice je slepena ze tří lipových dřív. Spodek trupu a pod křídlem je potažen preklízkou 0,8mm, aby se potah neprotřhal při přistání. Rovněž přepážky trupu jsou z preklízky. Trup je zakončen vysokou stříhlou směrovkou s jedním nosníkem na kterém jsou navlečena žebra z 0,8mm preklízky. Naběžka o odlokovce směrovky jsou z bambusové stépny 2x3 mm.

Text je třeba doplnit ještě malou úvahou: Jde o výsledek domyslenou konstrukci maximální účelnosti. Při hmotnosti 600 g je model nad hranicí dovoleného minimálního zatížení 12g/dm², což je předpoklad k malému opadání a v souvislosti s aerodynamickou cistotou i k výbornému kluzu.

Pevnostně bylo rozumné použít pro spodní trupový podélník listu tlustší, spíše 3x5. Pro volný model je nezbytné k modelu dodařovat determinátor, nebezpečí ulétnutí modelu je veliké. Vyklápět ale celou výškovku na 45 stupňů nemůže být problémem, správě to opěrka před naběžnou a distantní lanko vzadu. Není jasné, zda křídlo bylo původně dělené, ale není nic snadnejšího jej takové udělat. K vůli transportu určité.

Jestě něco musí napadnout každého hned při prvním pohledu? Koncept ocasních ploch jako by byla přímo předurčena k úpravě na RC. Je to nejen tvar ocasních ploch, ale navíc ještě výškovka se symetrickým profilem. Je to ideální model pro začátečníky v kategorii ARC.

Je samozřejmé, že pro tuto kategorii by bylo vhodné trupové podélníky trochu zeslit a některá místa vylepit třeba balsou 2mm (výplň pod křidlem a také před ním), pro RC uspořádání by odpovídala "kabina" za hlavicí byla zádoucí.

Gusta Janeš nemohl v roce 1949 ani tušit čím přispěje blázivým "Antique Flyers" v SAMu 95 a i jiným. Jsem rád, že jsem byl tehdy tak trochu "u toho" a že mně bylo umožněno zpracovat tento model dnes pro vás.

Díky Gustovi za všechny.

R. Čížek

Podzimní soutěž volných modelů -

11. září 1994 na Kladně

Bohužel se nepovedla. Vinu na tom má ale především počasí. Mnozí si jistě doma řekli: "V tomhle větru se přece létat nedá" a raději zůstali doma. Ještě na place jsme se dohadovali, zda do toho jde, či ne. Ručička anemometru, kterým jsme co chvíli kontrolovali "zda přece jen ..." jenom zcela výjimečně sjela pod 7m/s, nárazy byly až 10m/s. Tedy s historiky by se létat nemělo, tach 9m/s, co říká FAI se nás vůbec netýká. A protože přijela chasa z Berouna i Dvora Králové a dokonce Pepík Treboňský z Müllerovic, létalo se.

Mladíček Martin Hessler vypustil zkoušebně svého gumáčka G-44 a po něm hned František Káš dokonce lepenáčka s jednoduchým potahem - a oba bez úrazu, šlo se na věc.

První kolo bylo slabší, soutěžící se v oblasti 35 s přeletávali vzdály o 1s, nastal legrační soubor, kdo dá víc. Zacarovánou hranici protřhl až Čížek s 82s (tedy max. za 60). Ve třetím kole dal Káš 48 a v dalším 47, ale Čížek bezpečným maximem potvrdil své vítězství.

Kategorie BV 1 byla vyhodnocena i v souvislosti s ostatními soutěžemi sezony. Tři nejlepší výkony z celkem 5 soutěží daly pořádání o putovní pohár, který letos venovali Wolfgang Ilg a Fritz Soltner, naši členové ze SRN. Pohár za rok 1994 získal R. Čížek plným výkonom 3x 180-840s. Připojujeme přehlednou tabulkou létání v kategorii BV 1 za celou sezonu 1994. Krásný pohár bude jistě dostačujícím magnetem i pro příští sezonu 1995.

V kategorii AV 2 odletál se dvěma modely Jarda Macháček z Dobřichovic: Neptun - 220s. Severán - 146s.

V motorových modelech neodstartoval pro riziko dalekého zaletu nikdo. Škoda, že nás bylo tak málo. Zbývá jen vérit, že se babi léto příští rok vyvede k obrazu božímu a plné spokojenosti modelářů.

PŘEHLED "BV 1" - 1994

JMÉNO	odkud	SAM	model	Křídlo 3,4	Stany 16,4	Křídlo 21,5	Křídlo 27,8	Křídlo 11,9	zápasí:
1. ČÍŽEK Radešov	Zehrovice	95-1	GX-46	180	180	180	180	180	540
2. ANDRÝŠEK Zd.	PRAHA 8	95-22	Hep Cat	173	120	180	-	-	473
3. KUBEŠ Josef	Kladno	95-55	F-54	-	105	169	175	-	449
4. HESSLER Mart.	Zehrovice	95-53	G-44	-	128	180	-	103	411
5. TICHÝ Frant.	Slaný	95-37	MLL-301	140	158	-	108	-	406
6. KÁŠ František	Beroun	-	B-7	-	-	104	144	134	382
7. RAJNOŠEK Al.	K.Huf	95-32	Bob 38	-	-	120	127	99	346
8. ŠVARC Frant.	Kladno	95-38	F-54	-	122	100	106	-	328
9. MARÍK Frant.	Kladno	95-44	F-54	-	-	124	177	-	301
10. MÜLLER Josef	Třeboň	95-47	F-54	-	-	138	-	85	223
11. Ing. EISNER Jar.	Kladno	95-51	Ci-C-38	-	-	102	119	-	221
12. KALINA Jiří	Praha 5	95-56	"Letní"	-	-	180	-	-	180
13. KALINA Karel	Bochov	95-26	F-54	-	-	-	153	-	153

"1/2 TEXACO - RC"

Jistě jste již někdy tento výraz slyšeli, nebo viděli někde napsaný. Právě si však, že ne mnoho z vás ví, o co jde. Je to zajímavé soutěžení s malými motoráky s RC vybavením, v cizině dost oblíbené. Léta se nejen v USA ale i v jiných státech a často se pořádají "postal contest" - čili po našem: *korespondenční soutěž*. Mel jsem to štěstí, že jsem fungoval před dvěma létá na jedné soutěži v severní Kalifornii jako časoméríčko. Soutěž porádala SAM 21 poblíž města Sacramento. Pokusím se vám pravidla přiblížit:

1. Jde o repliky modelů motorových modelů z doby před rokem 1939. Repliku lze postavit v jakémkoliv méřítku, velikost modelu předepsána není. Model však musí odpovídat podmínkám, že specifické zatížení musí být nejméně 24g/dm², konkrétně 8 uncí na 1 čtvereční stopu. Struktura modelu musí odpovídat vzoru, ale dimenze materiálu by měla být úmerná změněném modelu.

2. Motor - lze použít pouze motory se zbarvení svíčkou, motory typu diesel nejsou povoleny. Motory mají mit obsah .049/0,8 cm³ jako Cox Red Valve, Golden Bee, nebo Black Widow. Vrtule smí mit průměr nejvyšše 203mm (8"). Motor nesmí mit ovládaný RC karburátor.

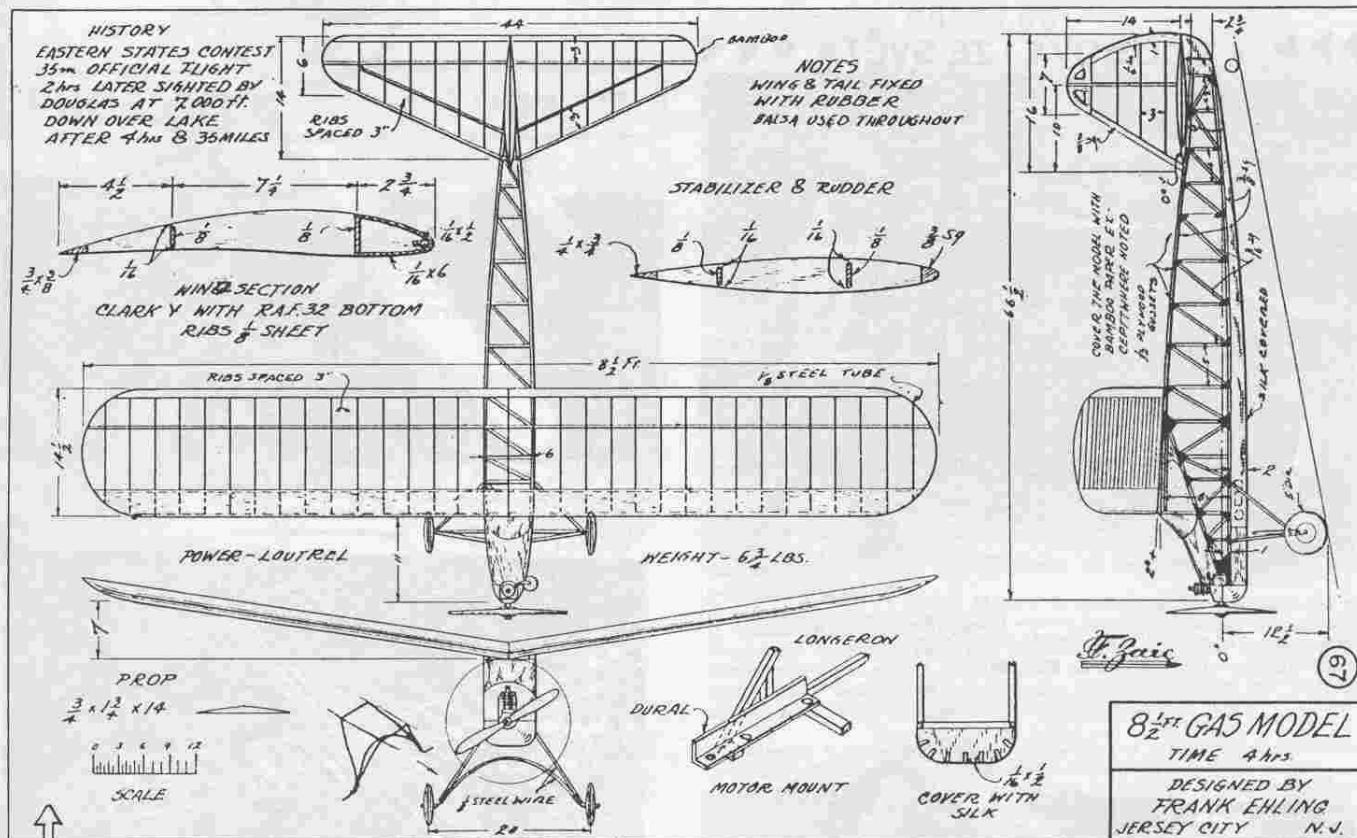
3. Palivo - lze používat pouze komerční alkoholové palivo. Množství smí být nejvyšše 1/2 uncí, což odpovídá 8 cm³.

4. Vzlety - soutěžící má na odstartování 5 minut. Ředitel soutěže rozhoduje, zda se vzletá se země, nebo z ruky. Časoméríčko stojí poblíž místa vzletu.

5. Počet letů a pokusů - soutěžící má právo na vykonání 2 platných letů. Letové maximum je 15 minut. Let kratší než 4 minuty se automaticky počítá jako pokus, pokud jej soutěžící neprohlásí za platný let. Pokud jsou první dva lety platné, 3. vzlet odpadá.

Mozná, že si casem někdo z vás model 1/2 TEXACO postaví, motory jsou u nás k dostání (i když nijak laciné). Budu se v tom případě těšit, že se ozvete a podélite se o své zkušenosti.

U nás bychom se asi nemohli r.39 držet! R. Čížek



Až hluboko do historie prvních motoráků ...

nás zavede model Franka Ehlinga z Jersey City, stát New York, USA. V roce 1938 při soutěži východních států USA dosáhl Ehling s tímto modelem 35 minut měřeného času. Dve hodiny poté byl tento model zahlednut z letadla Douglas, leteckého v letové rovine 2100 metru, jak letí přes jezero. Model nakonec pristál po letu dleuhem asi 4 hodiny ve vzdálenosti 36 mil, což odpovídá asi 58 km.

Několik hlavních dat:

Rozpětí 2590mm, hlbouka krídla 368mm, profil Clark Y/RAF 32. Motor Lautrel s vrtulí průměr 355mm. Hmotnost modelu: málo přes 3 kg. Rozpětí výškovky nabývalo: 1115mm. Krídla i kormidla se privazovala gumiou.

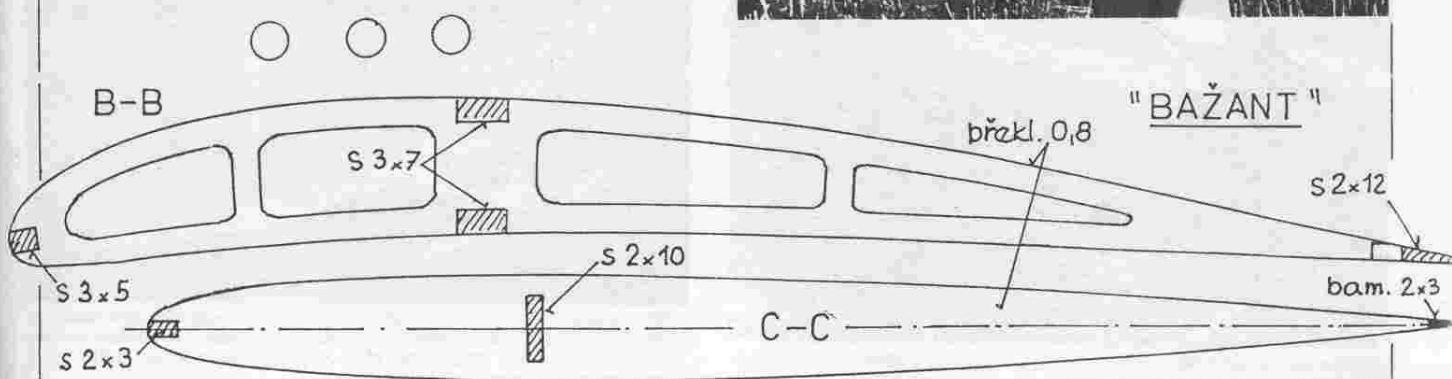


"A - TWIN PUSHER"

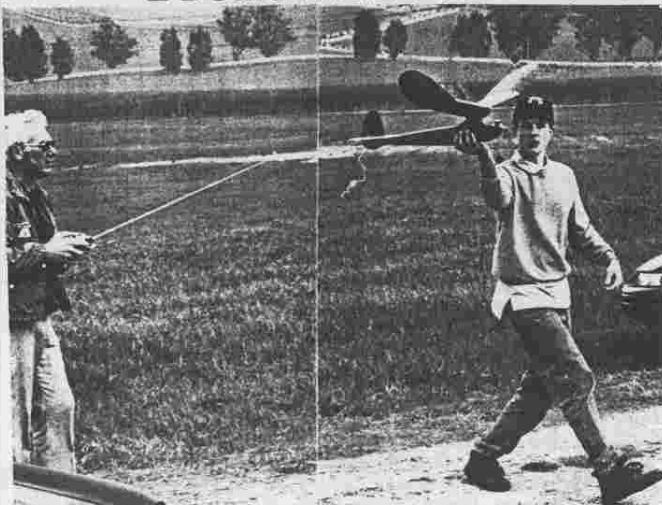


Krkolomné přeloženo "dvojité tlačené A" je ve světě SAM samostatná kategorie. S tímto modelem, jehož plánek uverejnil ve své ročence 1938-1939 Franc Zaic se zúčastnil prvního dánského meetingu Oldtimérů v květnu v Hillerod -Svéd Sigurd Isaacson. Model má oproti originálu Wallace Simmerse z Illinois zdvojený nosník krídla i výškovky.

Hlavní data: rozpětí 990mm, délka trupu 1180mm. Trup tvoří balsové podélníky 8x18 ztužené třemi rozpěrkami a dvěma bambusovými rozpěrnými krizi.



►►► • Z DOMOVA I ZE SVĚTA ◀◀◀



* Mladším je potřeba se věnovat: Donald Bekins ze SAM 27 (Severní Kalifornie) pomáhá zaletnout svému mladému klubovému kolegovi RC motoráčka "PLAYBOY" ve velikosti 1/2 A Texaco.



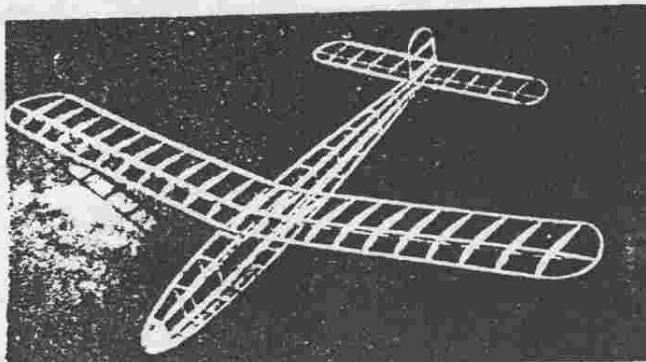
SUPERNEPTUN František Tichý ze Slaného je dnes typickým predstavitelem kategorie AV2. Bachratý model staré školy, ale letí velmi dобра.



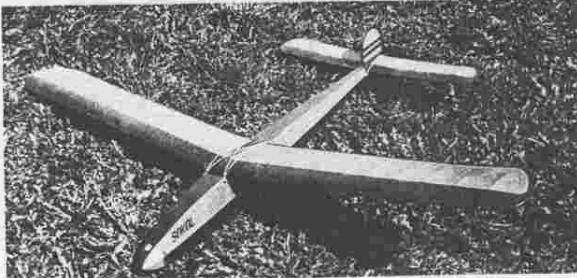
* Motorový "STARDUST" Fr. Kratiný odstartoval s desky na soutěži v K. Zehrovicích (1950).



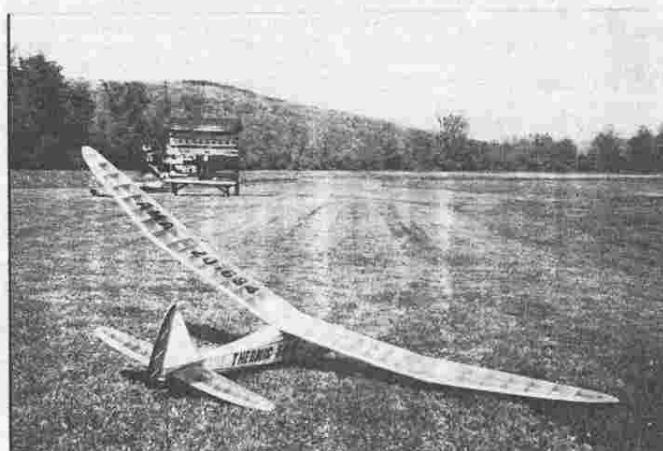
Ano, stara známa "SLUKA" z roku 1948. Nelenil a postavil ji sám prezident našeho SAMu 95. Někdo hádá, že pro volný let, jiní, že jde o pokus, zda to poletí i na rádio. Uvidíme.



Jestli jednou "SLUKA". Ta vůbec první. Vznikla dávno dřív, než byl vydan plánek. Potah byl papírem "Kabio". Tmavé dopinky včetně celé dolní poloviny a vršku trupu byly červené. Hlavice s bohu žlutá. Nenechte se mylit nápisem SOKOL, nebyl použit. ČK.



1948



* RC vetrový "Termic 50" si zvětšil na dvojnásobnou velikost z původního plánu Jima Bluma z Dansville-NY-USA nás přítel a člen SAM 27 "Northern California" Don Bekins. Don je i člen SAM 95 a létal na Kladné již v roce 1992.