



# INFORMAČNÍ LISTY SAM 95 - BOHEMIA

# 21

## PROSINEC (12) 1995/7

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95

**Prezident:** Jiří BALEJ  
Libušina 194, 273 09 Kladno-Švermov  
**Pokladník:** Vladimír KOSTEČKA  
K Jordánu 114, 273 01 Kam. Žehrovice  
**Redaktor a sport. referent:**  
Radoslav ČÍŽEK  
Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice  
**Spolupráce:** Jana BALEJOVÁ  
Jiří BALEJ



HEZKÉ  
VÁNOCE  
A DOBRÝ  
ROK 1995 VŠEM



MERRY CHRISTMAS  
AND ALL BEST FOR 1995

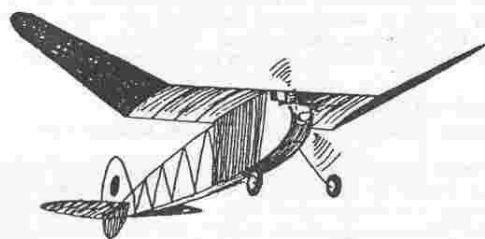
FROHE WEIHNACHTEN  
UND EIN GUTES NEUES JAHR

BUON NATALE  
FELICE ANNO NUOVO

PRETTIGE KERSDAGEN  
EN GELUKKIG NIEUWJAAR

### Co Vám všem přát a všichni sami sobě navzájem pro rok 1996?

- aby nám zdravíčko a nohy především dobře sloužily nejen při vlecích, ale i návratech volných modelů.
  - aby, než "TO" zase vypukne, zbyl nějaký ten čas na postavení alespoň jednoho nového "lepeňáka". Ovšem při nezanedbání dostatečné kuchyňské výpomoci o Vánocích.
  - abychom si v plné pohodě užili celou příští sezonu. abychom pro své bláznivé hobby měli doma potřebné zázemí - aby toto hobby se nestalo jen našim unikem do vlastního světa v čase nepohody.
  - abychom měli i chvílky, kdy můžeme na tu bláznivou modelářinu zapomenout.
- Moudří už to řekli dávno za nás: "vše má svůj prostor a čas ..."  
Všichni vaši z redakce.



## SNĚM SAMU 95 - 1995

se konal v sobotu 11. listopadu v okresním Domě dětí v Kladně. Přítomných 27 účastníků a 2 hosty uvítal prezident SAMU Jiří Balej. V průběhu jednání bylo projednáno a odsouhlaseno následující:

\* **Členská základna** - registrováno 107 členů, z toho 13 zahraničních. Členů mladších 18 let je 8.  
Pro nezaplacení příspěvků za rok 1995 se škrtají z evidence: 44- Pavlík J., Praha, 57 - Král V. st., Tlustice, 58 - Král V. ml., Nížbor, 68 - Mitiska A., Praha, 74 - Cipl St., Kladno, 76 - Hlídek P., Jablonec, 81 - Jerolímek P., Č. Brod, 83 - Hamerský J. Brno.

\* **Soutěže 1995** - původně plánovaná akce "Létáme pro Vás" byla termínově přepuštěna redakcí časopisu "Modelář" pro "Memoriál J. S. moly", zbylé soutěže až na jednu termínovou přeložku byly uspořádány podle plánu.

Byly vyhodnoceny kategorie, kde se soutěžilo o putovní ceny. Výsledky:

|                            |                 |                  |
|----------------------------|-----------------|------------------|
| větroně AV 2 - Štit Ikaros | - Frant. Tichý  | - Slaný          |
| Gumáky BV 1a - put. pohár  | - Rad. Čížek    | - Kam. Žehrovice |
| "Káňe Cup" - put. pohár    | - Jiří Balej    | - Kladno-Švermov |
| ARC - put. pohár           | - Vlad. Pergler | - Praha 9        |
| CRC - put. pohár           | - Zd. Andryšek  | - Praha 8        |

Jmenování jsou držitelé putovních cen na sezonu 1996.

\* **"Korespondenční soutěže"** - byly vyhodnoceny jako jednotlivé soutěže a postupně v "LL." zveřejněny.

\* **Časopis "Informační listy"** - byl v roce 1995 tištěn ve stejném rozsahu jako v roce minulém. Z důvodů vyčerpání redakce nelze zatím v roce 1996 počítat ani s více čísly než 7 za rok, ani s rozšířením těchto čísel byt o jediný list. Tomu brání stávající limity poštovních sazeb (do 20g). Většinou jsou používány původní materiály, jmenovitě plátky na straně 3, které jsou často od nás přetiskovány z zahraničí (USA, Itálie, Švédsko, Anglie). Část materiálů je ovšem také námi přejímána, aby členové SAMU 95 měli přehled, co se děje ve světě, konfrontaci s jinými periodiky a vzhledem k našim technickým možnostem tisku na tom nejsme nijak špatně.

\* **Pokladní zpráva** - přítomně informoval o stavu pokladny dosavadní pokladník Frant. Mařík. Naše aktiva jsou k 11.11.1995 - 9.790,80 Kč. Úspory bylo dosaženo především tiskem na vlastní papíry ze sponzorského daru v roce 1994 od člena Karla Kaliny z Bochova, ve stejné míře i obětavostí členů redakce J. Balejové a J. Baleje. Současné s ohlášením stavu pokladny Fr. Mařík svoji funkci, kterou vykonával k plné spokojenosti celé 3 roky, složil. Vysloveno poděkování za dobrou práci.

### \* Návrh na drobné upřesnění pravidel

(R. Čížek). Navrženo a odsouhlaseno:  
AV 1, AV 2, AV 3, AV 8 - nic se nemění  
BV 1a, BV 1b - stanovena maximální hmotnost svazku na 20 g.  
BV 2a, BV 2b - nic se nemění  
CV - nic se nemění

Pro všechny kategorie volných modelů platí:

Byla-li zařazena ve všech 3 prvních letech maxima, letí se 4. let na maximum o 50% vyšší, než je limit dané kategorie. Pokud by ani to nerozhodlo, letí se rozlétávání, ve společném pracovním čase 3 minuty v každém kole na čas vždy o 50% vyšší, než je základní maximum pro danou kategorii.

### \* Řádem řízené větroně ARC:

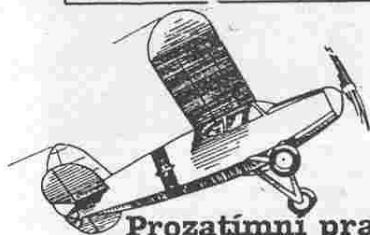
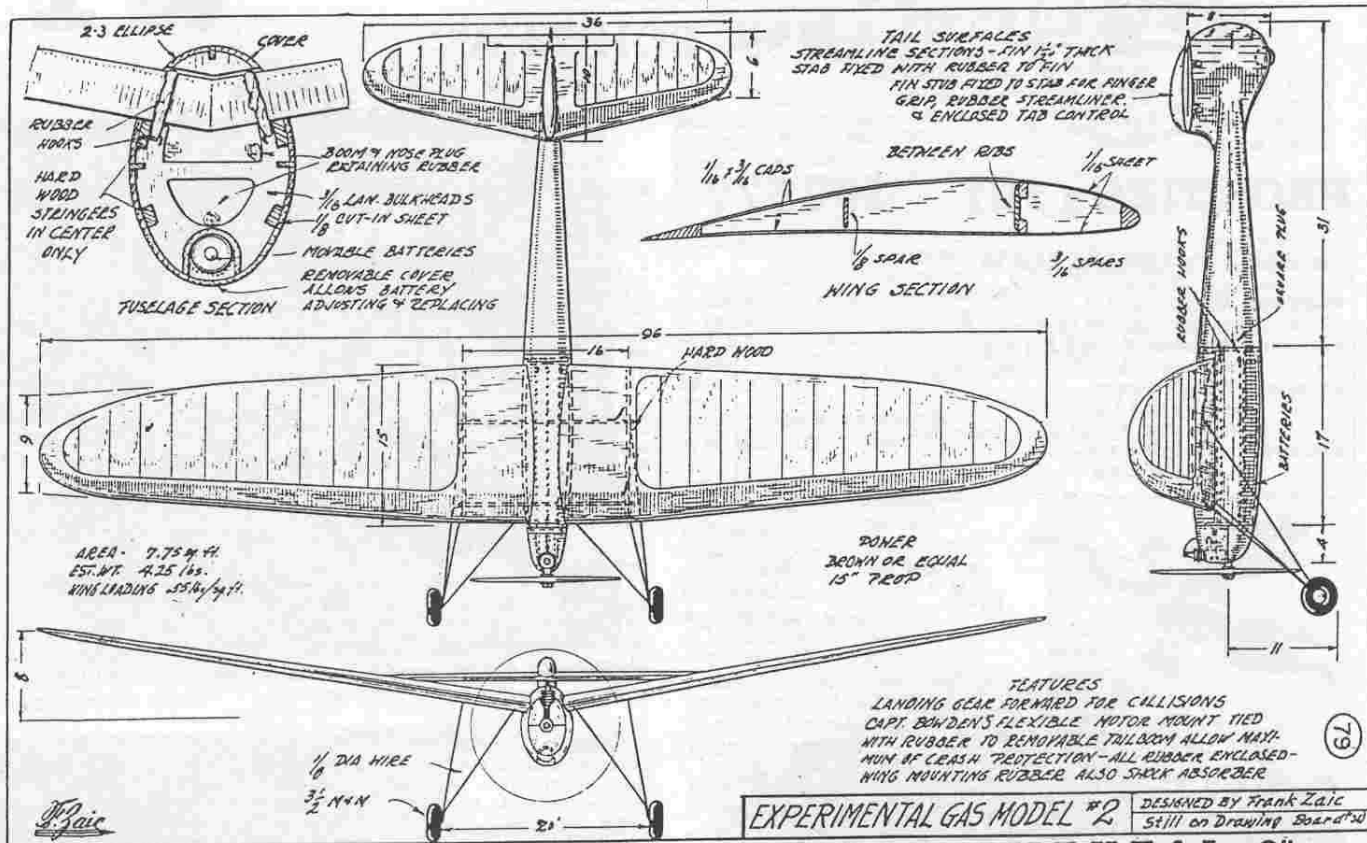
- Omezuje se délka gumy u "gumycuku" na maximálně 25 metrů v nenapjatém stavu, tedy je povoleno 100 m silonu + 25 m gumy.
- Je povoleno létat i 2 modely, které však nesmí být stejného typu. Každý model je hodnocen samostatně.

### \* Řádem řízené motorové modely skupiny CRC:

se dělí od 1.1.1996 na tyto podskupiny:  
CRC 1 - modely s původními motory, nebo jejich replikami, obsah motoru nerozhoduje. Chod motoru se zvyšuje na 38 sekund.  
CRC 2 - modely s jakýmkoliv motorem do obsahu 2,5 cm<sup>3</sup> (putovní pohár)  
CRC - E - modely s elektropohonem.  
Jediné omezení je typ motoru - horní hranice je "800"

\* Pro ARC i CRC platí, že let, kdy model přistane od nejbližší rohové značky "čtverce" (30x30m), ve větší vzdálenosti než 150m (délka šňůry), je hodnocen 0 bodů.  
- Bylo dohodnuto, že shora uvedená pravidla se nebudou během sezóny 1996 a 1997 měnit.

- pokračování na straně 6 -



### Prozatímní pravidla polomaket - modely na gumu BV 3.

Jde o polomakety skutečných letadel létajících do konce roku 1964. Vyžaduje se tvarová shodnost se vzorem. Vybavení modelů se zvláště nehodnotí, ale je žádoucí, aby byly modely pro větší působivost zbarveny podle skutečného letadla alespoň v základních barvách.

#### Povolené odchylky:

- V- lomení křídla smí být mírně větší.
- je dovoleno zvětšit kormidla lineárně až o 10%.
- o) vrtule tři nebo vícelístá smí být nahrazena dvoulístou, neskloupnou. Její průměr nesmí být však větší, než 1/3 rozpětí křídla modelu. Plastické vrtule jsou povoleny.

#### Technická specifikace:

- maximální rozpětí křídla je 600 mm, minimální - 200 mm
- hmotnost modelu, ani specifické zatížení není předepsáno
- maximální hmotnost svazku = 5g
- modely vzletají z ruky. Letové maximum je 50s.
- letí se 5 letů. Je-li kratší než 10s, je nárok na opravný let. Ten platí bez ohledu na dosažený čas.

#### Hodnocení:

Konečný výsledek je součet časů z pěti letů.

#### Rozlétávání:

V případě, že model dosáhl ve všech letech maximum, letí se rozlétávání s maximem v každém kole o 20s delším.

#### Počet modelů:

Je povoleno létat se dvěma modely s podmínkou, že každý je jiného typu. Každý model je hodnocen samostatně.

Poznámka: Domníváme se, že takto jednoduchá pravidla budou vyhovovat. Po roce se zkušenosti vyhodnotí a pravidla se buď doplní, nebo zůstanou a budou prohlášena za trvalá. Mohou být vzneseny námitky, že soutěže takové kategorie dříve nebyly organizovány. To je sice pravda, ale plány na takové modely byly již i ve čtyřicátých letech vydávány a modely stavěny. Ne vždy byly tyto plány dost věrohodné. Najde tedy o nic, co by bylo proti etice SAM.

Pro tuto kategorii máme připravený malý putovní pohár o který se bude létat již napřesrok.

V minulém čísle byl výtiskován a popsán Zalcův motorový model "EXPERIMENTAL". Také byla zmínka, že tento model měl pokračování v "EXPERIMENTALU 2". Ten vám chci dnes představit. Triphledový plánek přebíráme opět z ročenky Franka Zalcze 1937. To znamená, že již v tomto roce existoval, ale také může být o rok starší, to není jasné. Každopádně to na na svoji dobu byl vysoce účelově navržený středoplošník, aerodynamicky čistý, libových tvarů.

**Křídlo** o rozpětí 2435mm a maximální hloubce 381mm má 11,6 procentní profil s mírně prohnutou spodní partií. Křídlo má hlavní nosník v 25% hloubky a pomocný zadní nosník. Lichoběžníkový pudorys s eliptickým zakončením. Nosová část je plankována balsou 1,6 a stejné tak křídlo u kořene v rozsahu 3 roztací žebí. Z výkresu není zřejmé, zda křídlo bylo uprostřed dělené, ale takové řešení se nabízí. Vzepětí křídla bylo 9 stupňů.

**Trup** čistých tvarů má eliptický průřez s poměrem šířky k výšce 2:3. Systém stavby trupu je zřejmý z řezu, na plánu vlevo nahoře. Trup je z balsy slepená skořepina s podélníky v místě největší tloušťky a na hřbetě a dole. Pouze v místě trupu v místě křídla jsou další 4 podélníky asi 3x5 smrk. Horní tvoří sedlo křídla a na nich jsou přivázány rovněž drátěné háčky pro vazací gumu. Vzadu přecházel trup plynule do směrového kormidla. Do jeho spodní části bylo zabudováno ostruhové kolečko. Vytážený vršek směrovky nesl výškovku.

Na motorovou přepážku byla na 3 kolíčkách nasazena ještě jedna přepážka, na níž bylo přišroubováno motorové lože a motor Brown Junior s vrtulí průměr 380mm. Motorový kryt byl rovněž balsový. Celý motorový blok byl uchycen k trupu pružně - gumou. Na spodku trupu byl vylepen kanálek pro kulatou baterii.

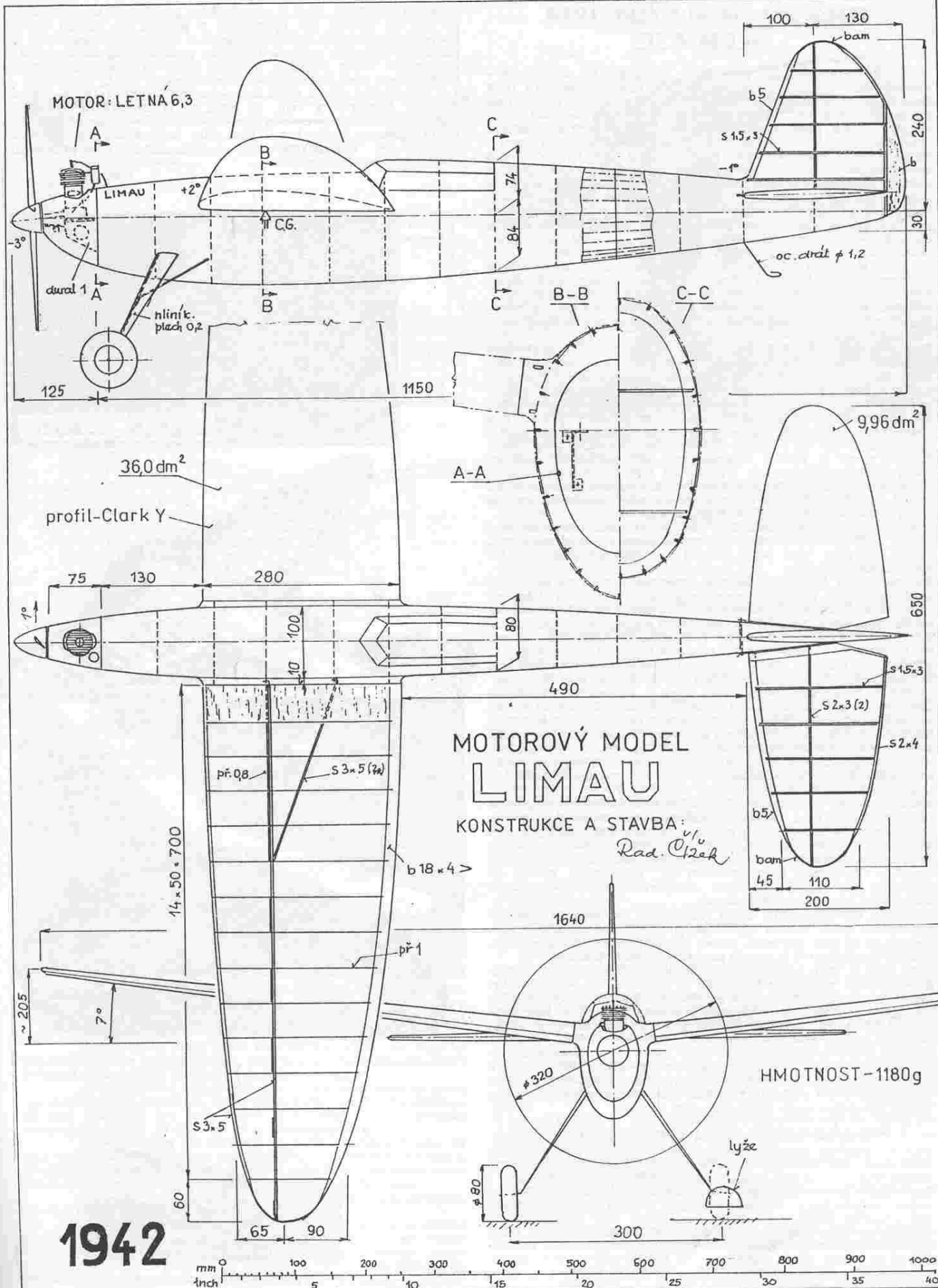
**Podvozek** měl doslova čapi nohy. Každá polovina podvozku byla sestavena ze 3 drátů průměr 3mm. Podvozek byl zakotven do 1. a 2. nosníku v křídle, vzepěra podvozku rovněž do 1. nosníku křídla poblíž trupu. Celý podvozek s koly průměr 89mm byl značně předsmutný jako u modelu "EXPERIMENTAL 1", což poskytovalo vrtuli téměř sto procentní ochranu.

**Kormidla.** O směrovce byla již řeč. Zbývá dodat, že i tato byla celá plankovaná balsou 1,6 a měla balsovou trimovací klapku. Profil byl symetrický. Lichoběžníková výškovka s eliptickými konci měla rovněž symetrický profil a nasazovala se shora na sedlo směrovky. Na výškovce byl přilepen ještě dutý výstupek, tvarově doplňující směrovku. Sloužili k vedení modelů před vypuštěním (jde o vzlet se země).

#### Ještě několik dat, které by vás mohly zajímat:

Celková plocha 72 dm<sup>2</sup>, hmotnost = 1950g, zatížení = 26,8g/dm<sup>2</sup>.

Tento model se jistě nehodí pro dnešní dobu a systém, jak se létá na čas. Tehdy se samozřejmě také létalo na čas, ale na dlouhý motorový chod. Ale pro kategorii CRC - show by to byl model více než pozoruhodný. Konceptně se k tomu "EXPERIMENTAL 2" pro RC úpravu přímo nabízí, nemyslíte?





## Motorový model z roku 1942

### "L I M A U"

Úspěšné létání s motorákem "Miss A", jak jej popisují v minulém čísle I.L. mně jaksepatří chytlo a hned z kraje roku 1942 jsem se pustil do návrhu elegantního středoplošníku. Že to bylo opět na motor "Letná 6,3" bylo dáno především tím, že jsem jiný motor neměl. Zvolil jsem eliptický trup a křídlo, jak vidíte doslova "spitfajrovské". Model dostal jméno "LIMAU" - po krotkém tygru z filmu Děvče z džungle (copak může 21 letý kluk vymyslet něco obvyčejnějšího?). Tvar trupu trochu hyzdil vystupující válec motoru a nádržka na palivo z článku kulaté baterie. S tou hlavou se nedalo v podstatě nic dělat, pokud bych si netroufl namontovat motor invertně, tedy hlavou dolů. To zkusil Karel Dlouhý, pozdější významný konstruktér na modelu, který se podobal francouzskému letadlu Caudron. Měl s tím dost potíží, invertní zastavení Letné příliš nechutnalo. Ta nádržka venku být ovšem nemusela, ale stalo se.

Model byl dokončen v kostře na podzim a tak už dostal lyže pro zimní provoz. Pokud jde o fotky s koly, to už je jaro 1943. LIMAU nebyl vloženo soutěžní model na čas. První soutěže jsem se zúčastnil až v roce 1945 na podzim na "Aerovce" v Kyjích u Prahy. To bylo s dalším novým modelem, někdy později jej také představím.

Technický popis:

**Trup** byl slepen z překližkových eliptických přepážek a smrkových podélníků 2x3 a 2x4. Motorová přepážka byla z letecké překližky 4mm. Na ni bylo přišroubováno dvoudílné duralové lože s motorem. K druhé a třetí přepážce byly přilepeny bukové hranulky s otvory průměru 3mm, do kterých se zasouval dvoudílný podvozek. Přepážka č.3 byla zesílena nanýťovaným hliníkovým plechem a měla dva obdélníkové otvory 3x5, do kterých se zasouvaly háky nosníku křídla. Tyto zachycovaly síly z ohybu. Obdobně byla upravena i přepážka č. 4, ale pouze s jedním otvorem pro hák pomocného nosníku zachycujícího vodorovné síly. Při nárazu zepředu by mělo křídlo vypadnout ze závěsů. Fungovalo to jen když náraz byl veden blízko trupu. Při nárazu koncem křídla už to bohužel nefungovalo. Bylo to nejen pracné, ale také náročné. Každý někdy bloudí...

Pole za motorovou přepážkou bylo částečně vylepeno balsou, ale už ji nebylo dost. Také trup mezi oběma polovinami křídla si zasluhoval takové vylepení. Tam papír praskal a dvojité potažení byla jen nedostatečná náhrádka.

Nad odtokovou hranou křídla byla přilepena celuloidová kabina. V tomhle byla ta koncepce trupu pochybená - pilot by toho při přistávacím manévru mnoho dopředu neviděl. Všimněte si pozdřera na plochou baterii. Byla trochu moc vzadu, ale centráž to vyžadovala. Vzadu přecházel trup plynule do směrového kormidla. Kryt motoru byl konstrukční - z překližkových přepážek a přihnutých listů 2x3.

**Křídlo** bylo eliptické, dělené, jedonosníkové s pomocným nosníkem pro zachycení vodorovných sil. Žebra z březové překližky 1mm byla vylehčena kruhovými otvory. Profil Clark Y. Na nosník byly použity listy 5x5, ke koncům obroušené na 2x5. V prvních 5 polích od kořene křídla byla plná stojina z březové překližky 0,8. Náběžná lišta byla smrk 5x8, odtokovka byla slepena ze segmentů balsy. Koncový oblouk křídla byl bambusový. Nasazení každé poloviny křídla se dělo tak, že křídlo bylo přisunuto k žeburu na trupu, ale asi o 8mm dozadu a potom se tlakem na odtokovku dotlačily do "zámků" všechny 3 "háky" v trupových přepážkách.

**Kormidlo** měla symetrický profil, žebra byla páskována z lipových listů 2x3. Náběžka na výškovce i směrovce byla balsová. Výškovka byla půlená, obě poloviny byly otočné na bambusovém kolečku průměru 5. Ve výškovce byla zalepena papírová trubička stočená a proleptovaná lepidlem. Nastavení výškovky bylo možné regulovat ohnutím hliníkového drátu průměru 2, upevněného vpředu na výškovku a ke kolečku na trupu. Ale po zalétání modelu se už s nastavením kormidel nemanipulovalo.

**Podvozek** byl samonosný, zadní vzpěra byla připájena do poloviny podvozkové nohy. Takové uspořádání pruží víc, než když je vzpěra vedena až ke kolu podvozku. Zprvu byl ještě podvozek zaprofilován hliníkovým plechem 0,2, později jsem tuto kapotáž odstranil.

Lyže byly z 1mm překližky, vpředu nad svíčkou přihnuté. Držák podvozku byl z hliníkového plechu 1, ohnutého do "U". Ten byl přinýtován k překližce a celek přilepen na lyži. Přepážky lyží byly půlkruhové z vylehčené překližky, podélníky z listů 2x3. Pole mezi vlastní lyží a nejbližším podélníkem bylo vylepeno balsou 2, stejně jako celá nosová část lyže. Praxe z předchozího modelu "Miss A" ukázala, že jinak sniž bezpečně prořízne potah.

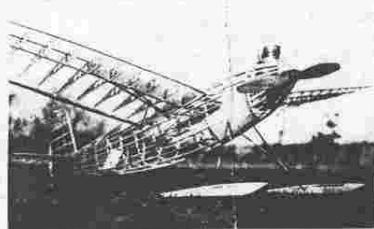
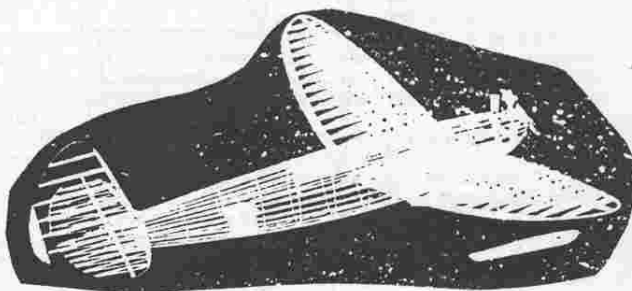
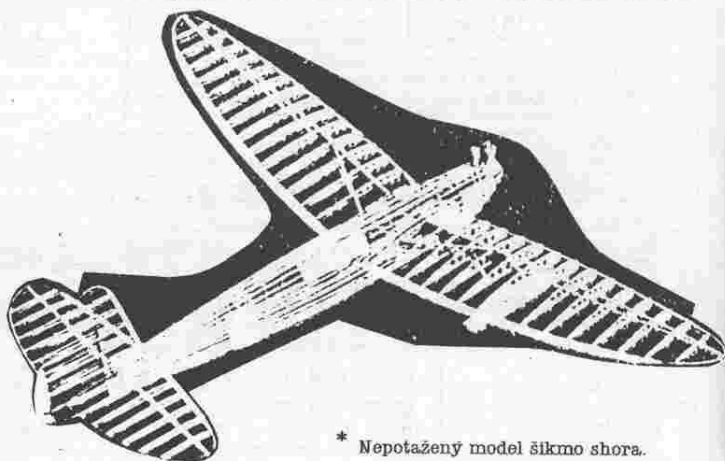
**Zbarvení** - původně byl celý model natřen červeným "DUKO" lakem s výjimkou bílých doplňků: lemování spojů křídla, kabiny, bílého šípů na obou bocích trupu a nápisů. Přes další zimu jsem trup modelu znovu potáhl, ale spodek trupu a část směrovky byly bílé.

Dnes po dalších 54 letech bych některé věci řešil jinak. Jednak vyztužení nosníku křídla nebylo o pomocného nosníku ke konci dostatečné (chyběly byt malé stojiny), jednak bych dnes rád vylepil trup - ale to byla otázka balsy, té jsem ale neměl dostatek. I když mně k tomuto projektu hnalo především modelářské nadšení a i radost, že jsem trochu vybočil z tehdejších běžných konstrukcí, model pro soutěžní létání jsem tímto nevytvořil. Ale létal pěkně a vynaložená práce byla adekvátní k radosti z výsledku. Jde o velmi pracný model, dost pochybuji, že by se někdo pustil do stavby repliky. Kdyby se přesto někdo našel, bylo by to pro CRC show to pravé. Chtělo by to pouze model lépe dimenzovat pro RC létání. Snad někdo namítne, že model vlastně rozšířen nebyl, ale je to tedy pouze moje

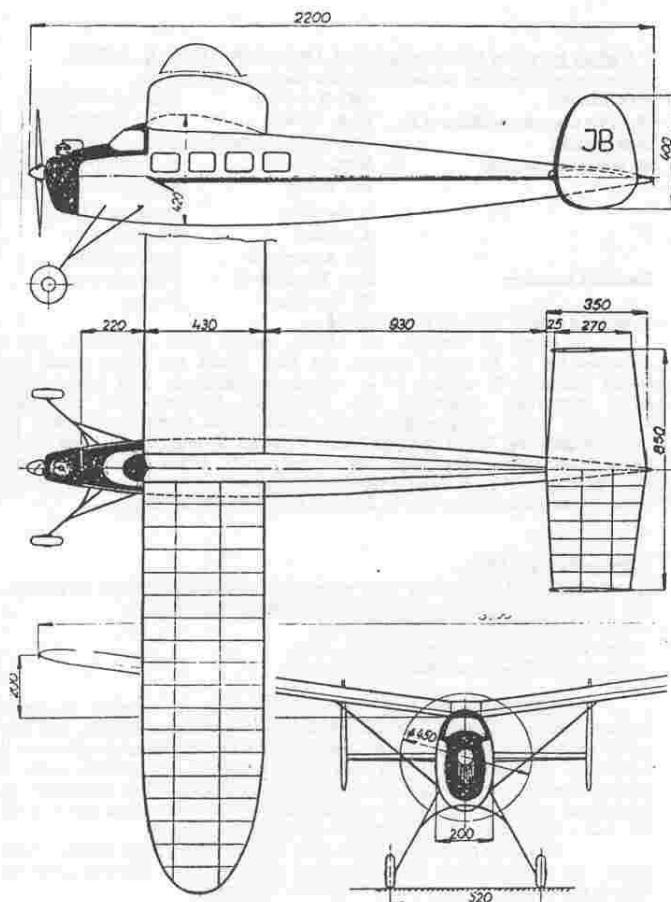
okrajová záležitost. Snad je v tom i něco pravdy, ale také je pravda, že nic by nemělo být opomenuto z pohledu na historii našeho modelářství. Bohužel, kolik asi nápadů a konstrukcí zaniklo tím, že pamětníci už nejsou mezi námi, nebo že podklady byly dávno zničeny. Kdo z nás tehdy počítal s možným znovuvzkříšením historických modelů (tedy dnes historických) po tolika letech?

Pokud jste si příliš zvykli na určitý cyklus plánek :vetroň, gumák, motorák a vadi, že jsem to závěrem roku nedodržel, omlouvám se. Někdy zase půjdou za sebou dva gumáci. Někdy tím řeším i časovou tiseň - a v té jsem stále. Doklepávám koncept tohoto povídání pro "Ježíškovské" číslo v době, kdy jsou už připraveny obálky pro rozeslání čísla 20.

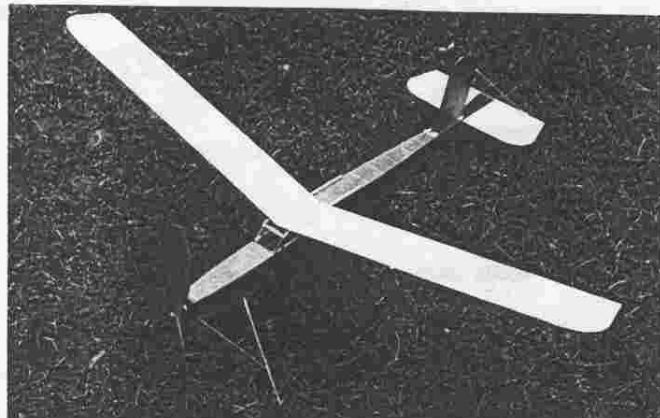
Rad. Čížek



\* Detail předku trupu, podvozku a lyží. Chybí zatím vrtulový kužel



"STRATO"  
VYSKOČIL - BUŠEK 1935



• Zdeněk BEDŘICH z Brna posle čas od času pěkný snímek gumáčka. Pokud to nevíte, tak modely na gumu a Brno vždycky patřilo k sobě a to v míře nevyšší. V Brně byla na gumáky vždycky velmi úrodná půda.

Zdeněk posle fotky nejen fotograficky dobré, ale také už připravené pro šířku 90 mm. Tím, že není třeba xeroxem fotku zvětšovat či zmenšovat, je obsah originál fotky nejlepší.

Jeho STRATU I. (Vyskočil-Bušek), které dnes představujeme má rozpětí křídla 1200 mm, délku trupu 1030 mm. Plocha křídla je 13 dm<sup>2</sup>, výškovky 2,8 dm<sup>2</sup>. Profil křídla není znám. Hmotnost modelu podle plánu by měla být 90 g, skutečná 105 g.

Původní model byl postaven ze špejli průměru 2 mm. Ty dnes nejsou. Zdeněk je logicky nahradil balsovémi lištami 3x3 mm a rozpěrkami 2x3. Křídlo má nad sebou 2 balsové lišty 3x3, které slouží jako nosník. Těžiště lišty je i na náběžné, odtokovka je 3x10 mm.

Kormidla jsou zhotovena z jaternicových špejli lipových, rovněž i vzpěrky.

Do 48 mm<sup>2</sup> svazku americké gumy TAN II. se dá natočit bezpečně 800 otáček, do zaběhnuté gumy ještě více. Že se svazek vytáčí s vrtulí průměru 360 mm i přes minutu rádi věříme, stejně jako že model létá výborně. To ostatně dokázal i vítězstvím na "Frenštátské korespondenci" letané koncem června a začátkem července časem 171 ze dvou letů, při maximu = 90s.



MOTOROVÝ MODEL z r. 1949

- JANA BUŇATY ze Zdic

Tohoto historického obra navrhl Jan Buňata, především pro propagační účely. Model měl motor obsahu 17 cm<sup>3</sup> s jiskřivou svíčkou. Fotografii zapůjčil z archivů zdických modelářů náš člen Lojzík Rajnošek, výkres jsem kreslil v roce 1981 do Leteckého Modeláře a teď jsem si ho po 44 letech vypůjčil. Víc se nedochovalo. Jan Buňata a dokonce ani jeho syn už nežijí.

## Prozatímní pravidla podskupiny CRC - "CRC show"

### 1. Základní ustanovení:

Jde o motorové, rádlem řízené modely, které jako volné létaly do konce roku 1984.

### 2. Stavební a soutěžní pravidla:

- model smí být postaven v jakémkoliv měřítku a k jeho pohonu je dovoleno použít motory benzínové, diesely i žhavíky s omezením kubatury do 10 cm<sup>3</sup>. Je rovněž povolen elektromotor bez omezení velikosti a kapacity článků.
- druh materiálu, ze kterého je model postaven není předepsán.
- tvar modelu ve třípohledovém smyslu musí být zachován.
- hmotnost modelu, ani zatížení na plochu předepsáno není.
- soutěžit lze pouze s jediným modelem.

### 3. Letový program:

Modely vzlétají se země a během pracovního času 9 minut mají odletat tento určený program:

- A - Vzlet
- B - První let 100m proti větru
- C - Vodorovná osma
- D - Sestupná spirála
- E - Průlet y 6m výšce (50m) proti větru
- F - Dlouhá přistání (overshoot)
- G - Přiblížení na přistání
- H - Přistání (pokud možno do čtverce 30x30m)

- Létat se smí pouze v prostoru vykázaném startérem. Létání v jiném prostoru může znamenat hodnocení 0 b. za daný obrat.

- Každý letový prvek se nalétává zvlášť a soutězíci, nebo jeho pomocník ohlašuje zahájení a skončení daného obratu slovy "teď" a "konec". Nepodařený letový obrat není možné opakovat.

### 4. Hodnocení:

- Let je hodnocen dvěma bodovými co do jakosti provedení známkami 5-10. Bodovací se o hodnocení smí dohadovat jak během letu, tak i po jeho ukončení. Známky obou bodovačů se pro ohodnocení obratu počítají.

- Leti se nejvýše 3 lety, výsledky dvou lepších letů se počítají pro konečné hodnocení. V případě rovnosti bodů se pro posouzení pořadí vezme v úvahu výsledek 3. letu.

- Obraty letěné po ukončení pracovního času (začátek a konec vyhláší startér) se nehodnotí.

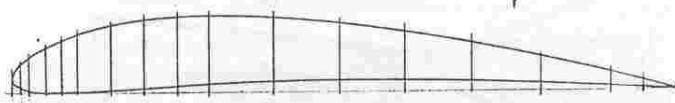
- Pokud by z jakéhokoliv důvodu modely nevzlétaly se země, vzlet se nehodnotí.

### Poznámka:

Jedním letem lze získat nejvýše 160 bodů. Přistane-li model ve vzdálenosti od rohové tyčky čtverce dále než 100m, je za přistání 0 bodů.

Detailní popis jednotlivých obrátů včetně nákrešů u složitějších bude jako platný doplněk těchto pravidel uveřejněn v dalším čísle "Informačních listů".

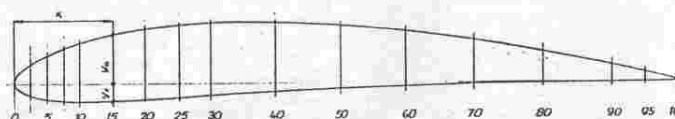
## 3. UŽITEČNÉ PROFILY.



RC-3765-105

(RCV - ADMIRÁL)

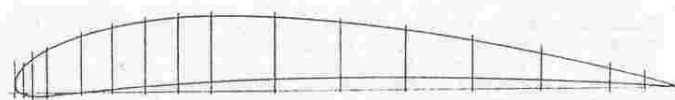
| x              | 0 | 1,25 | 2,5  | 5,0  | 7,5  | 10   | 15   | 20    | 25    | 30    | 40    | 50    | 60    | 70   | 80   | 90   | 95   | 100 |
|----------------|---|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-----|
| y <sub>o</sub> | 0 | 1,86 | 4,3  | 5,37 | 6,83 | 7,9  | 8,79 | 10,00 | 10,36 | 11,40 | 11,33 | 11,25 | 10,32 | 9,02 | 7,25 | 5,20 | 2,80 | 0,2 |
| y <sub>a</sub> | 0 | 1,86 | 4,75 | 4,46 | 4,15 | 4,05 | 4,05 | 4,25  | 4,56  | 4,89  | 5,15  | 5,43  | 5,68  | 5,88 | 6,03 | 6,15 | 6,25 | 6,3 |



NACA 4411

(PŘEPočTENO ZE 4409)

| x              | 0 | 1,25  | 2,5  | 5,0  | 7,5   | 10   | 15    | 20   | 25    | 30   | 40    | 50    | 60   | 70    | 80    | 90   | 95   | 100  |
|----------------|---|-------|------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|------|
| y <sub>o</sub> | 0 | 2,1   | 3,0  | 4,3  | 5,35  | 6,17 | 7,17  | 8,20 | 8,88  | 9,20 | 9,25  | 8,66  | 7,6  | 6,34  | 4,65  | 2,56 | 1,39 | 0,05 |
| y <sub>a</sub> | 0 | -1,25 | -1,7 | -2,2 | -2,49 | -2,5 | -2,49 | -2,3 | -2,05 | -1,8 | -1,22 | -0,85 | -0,7 | -0,36 | -0,16 | 0,05 | 0,05 | 0,05 |



| x              | 0    | 1,25  | 2,5   | 5,0  | 7,5   | 10    | 15    | 20    | 25    | 30    | 40    | 50    | 60    | 70    | 80    | 90    | 95   | 100   |
|----------------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| y <sub>o</sub> | 1,25 | 3,97  | 5,0   | 6,5  | 7,6   | 8,47  | 9,8   | 10,64 | 11,1  | 11,33 | 11,02 | 10,13 | 8,88  | 7,25  | 5,35  | 3,10  | 1,70 | 0,06  |
| y <sub>a</sub> | 1,25 | -0,25 | -0,46 | -0,6 | -0,72 | -0,80 | -0,85 | -0,86 | -1,19 | -1,43 | -1,85 | -2,00 | -1,97 | -1,65 | -1,15 | -0,52 | 0,20 | -0,06 |

**RC-3765-108** je velmi osvědčený profil, který jsem použil v roce 1970 pro větrón RCV 1 - "Admirál". Má dobré vlastnosti i při přetažení, nedochází k prudkému odtržení proudnic, což je zvláště u jednonákladu příjemné. Profil má poměrnou tloušťku 10,8 %, největší prohnutí horního vlákna ve 37 % a dolního v 65 %, je použitelný v širokém rozsahu pro větróny, modely na gumu i modely motorové.

**NACA 4411** jsem přepočítal z původního NACA 4409 ke střednímu vláknu na poměrnou tloušťku 11 %. Je vhodný pro větší motorové modely i velké větróny. Asi před 18 roky jsem nakreslil pro svého přítele Freda Miltkyho ze SRN velký větrón, něco jako zvětšený Admirál II. Podle Freda měl tento větrón vyšší výkony, než známý trimetrový "Cirrus". Později byl tento větrón opatřen 4 elektromotory a létal propagačně.

**RC-3864-100.** Jde o podobný profil jako je 3765-108. Jeho poměrná tloušťka je ale pouze 10%. Největší prohnutí horního i dolního vlákna profilu je ale posunuto o málo kupředu. Je vhodný pro modely na gumu.

Neseznamuji Vás s těmito profily jen jako s nabídkou pro historické modely, ale domnívám se, že se vám mohou hodit i jinak.

Rad. Čížek



## SNĚM SAMU 95 - 1995 - pokračování ze str. 1

## \* Nové kategorie:

K vyzkoušení byly níže uvedené kategorie prohlášeny jako "prozatímní" pro rok 1996. Zda budou doplněny, rozhodne příští Sněm 1996 a tyto budou zařazeny s trvalou platností.

- Polomakety modelů na gumu do rozpětí 600 mm (BV-3)
  - CRC - show
  - RC motorové modely "1/2 A Texaco CR"
- Polomakety BV 3 budou společně se soutěžícími volných modelů (putovní pohár). CRC show a 1/2 A Texaco CR budou létat společně s motorovými RC modely. Pro CRC show je připravena putovní křišťálová váza, kterou věnoval nový člen Karel Konvalinka z Chynavy. Je opravdu nádherná!
- Pravidla pro nové kategorie budou otištěny jakmile to bude možné, nejpozději ale v č. 22.

## \* Volba nového předsednictva (pro rok 1996 a 1997).

Po rušné diskusi byl závěrem zvolen tento nový výbor:

|                                   |                          |                   |
|-----------------------------------|--------------------------|-------------------|
| <b>Prezident:</b>                 | <b>Jiří Balej</b>        | Kladno-Švermlov   |
| <b>Sport.ref. a redaktor I.L.</b> | <b>Rad. Čížek</b>        | Kam. Žehrovice    |
| <b>Pokladník:</b>                 | <b>Vladimír Kostečka</b> | Kam. Žehrovice    |
| <b>Sportovní komise:</b>          | <b>Rad. Čížek</b>        | K. Žehrovice (KŽ) |
|                                   | <b>Fr. Tichý</b>         | Slaný (AV)        |
|                                   | <b>F. Dvořák</b>         | Stochov (ARC)     |
|                                   | <b>J. Kubeš</b>          | Kladno (BV)       |
|                                   | <b>Zd. Andryšek</b>      | Praha (CRC)       |
|                                   | <b>Jar. Macháček</b>     | Dobruška          |
|                                   | <b>Vi. Pergler</b>       | Praha             |

## Revizní komise:

Celkem zvoleno 9 členů předsednictva.

Jsem si vědom, že forma volby není dokonalá, ale s ohledem na to, že nelze zajistit ani 80% účast na jedno místo pro velké vzdálenosti, udělovalo se to volbou přítomných. Aby tento orgán mohl fungovat, nemohou být jednotliví členové bez možnosti častějšího styku. Nejsme klub SAM s celostátní působností, SAM 95 má své sídlo na letišti AEROKLUBU Kladno. Neodmítáme však členy ze žádného místa republiky, ani ze zahraničí. Máte tedy, jako řádní členové možnost se k volbě i dodatečně vyjádřit: na adresu prezidenta SAM 95 do konce roku 1995. Adresa je na titulní stránce.

## \* Příspěvky 1996:

Návrh ponechat příspěvky pro tuzemské členy na stejné výši (80.- Kč) jako v roce 1995 neprošel a odhlasováno bylo toto:

- členové odebírající časopis: Kč 100,-
- členové bez odběru časopisu: Kč 10,-
- zahraniční členové s odběrem: Kč 160,-

Aby bylo vyhověno literě, týkající se odběru časopisu (zdarma pro členy SAM 95) jsme nuceni vás několik požádat, aby jste se členy SAM 95 od 1.1.1996 stali. Jde jen o pořádek, nemůžeme a nechceme pro nečleny nějak zvyšovat sazbu a už vůbec nejde o nějaké dostihy v získávání členů - na počtu předtím vůbec nezáleží. Už dnes je to slušně promíchané - řada členů je registrována jak v SAM 95, tak v SAM 78, případně ještě v SAM zahraničních.

Příspěvky na rok 1996 jsou splatné do konce ledna 1996, jinak - po zkušenostech z let minulých přestane být časopis počínaje číslem 22 posílán a člen bude v březnu vyškrtnut.

## \* Zabezpečení soutěží 1996:

Týká se soutěží uvedených na 1. stránce č. 20 I.L., tedy VO 1 - VO 4, AO 1 - AO 3 a CO 1 - CO 3.

Aby se zlepšilo zabezpečení průběhu soutěží, byl dohodnut pro každou soutěž ředitel, který zodpovídá komplexně za její zabezpečení, jsou to:

|                                                            |                                                               |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| VO 1 - letiště Kladno - AV, BV, CV                         | Jiří Balej, Libuše 194,<br>273 09 Kladno-Švermlov             |
| VO 2 - VO 4 - letiště Slaný - AV, BV, CV                   | Frant. Tichý, Vítězná 1561,<br>274 01 Slaný                   |
| AO 1 - ARC (omyšlem uvedeno v č. 20 CRC)<br>letiště Kladno | Vlad. Kostečka, K Jordánu<br>čp. 114<br>273 01 Kam. Žehrovice |
| AO 2 - ARC - letiště Kladno                                | Frant. Brož, Karlovarská<br>čp. 180<br>273 02 Tuchlovice      |
| A 03 - ARC - letiště Kladno                                | Frant. Dvořák, Osvobození<br>čp. 99<br>273 03 Stochov         |
| C 01 - C 03 - letiště Kladno                               | Rad. Čížek, Žilinská 160<br>273 01 Kam. Žehrovice             |

Všechny tyto soutěže bude obsahovat i sportovní kalendář Svazu modelářů ČR. Nebudou pouze souhlasit jména ředitelů soutěží. To proto, že nahlášení akcí do tohoto kalendáře bylo limitováno termínem 30.9.1995. Platí tedy výše uvedené v těchto I.L.

Ředitel každé soutěže ji bude celou připravovat od potřebné administrativy počínaje až po zpracování výsledků, včetně opatření cen a vyučování pokladníků. Nad celou soutěží má v jejím průběhu dohled. Nemůže létat, ale může vykonávat některou funkci. K vlastní realizaci soutěže si zajišťuje potřebné pomocníky: časoměřiče, startéra, napsání diplomů, výsledek tabulí a podobně.

Instrukce ke každé soutěži budou uveřejněny v I.L. v dostatečném předstihu. "Káné Cup" se létá v rámci každé soutěže ARC, tedy A 01 až A 03.

Vklady na soutěže byly stanoveny takto:

- senioři (vč. pracujících důchodců) - Kč 20,- za 1. model
- žáci, junioři a nepracující důchodci - Kč 10,- za každý další model polovic

## Korespondenční soutěže 1996.

Zatím se o 2 hlásí jako pořadatel Zd. Andryšek z Prahy a o 2 Fr. Tichý ze Slaného. Kdo má ještě zájem nějaké K.S. v roce 1996 uspořádat (samozřejmě podle pravidel SAM 95), ohlašuje se u Rad. Čížka do konce roku 1995. Uveďte letané kategorie, termínujte je tak, aby průběžné čas překlenul nejméně 3x výkend, tedy 14+2 dny. Seznam bude uveřejněn v čísle 22 I.L.