



ÚNOR (2)

1996/1

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

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 180, 273 01 Kam. Žehrovice

Spolupráce: Jana BALEJOVÁ

Jiří BALEJ

MILÍ PŘÁTELÉ

Máme za sebou jen docela malé jubileum. Nic moc, pouze 3 roky existence "Informačních listů". V podstatě jen 21 čísel, které jsme se snažili bez velkých časových výkyvů dopravit vám domů. Snad aby to lépe vypadalo, tak tedy 126 stránek povídání, fotek, plánek a nákresek. Mnozí jste si na těchto stránkách našli i věci zajímavé, které jste dříve neznali, plánky modelů o jejichž existenci jste nevěděli. Když jsme začínali, byl to skok do studené vody, aniž jsme znali její hloubku. Mnozí jste čekali snad více, ale nebylo to možné, ba ani zodpovědné vám to slíbit. Ani zpracování tohoto "minicasepsejku" se nedá odhýbat jen tak levou rukou. Zdroje nejsou nevyčerpatelné, v časové číslu jsme stále.

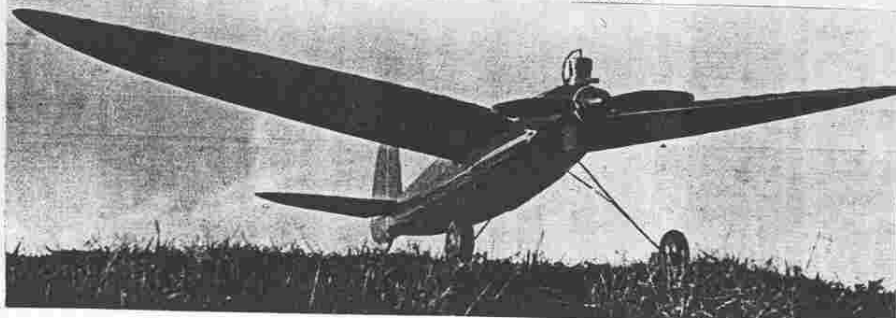
Že byste rádi pomohli je nasnadě z vašich příspěvků. Fotky je potřeba mít ostré, dobře tónované a pokud to jde (fotky ze současnosti), tak i v potřebné velikosti. "Xerox" sice dovede zvětšovat i zmenšovat, ale uvědomte si, že každá kopie je o 1 stupeň horší. Jak dobrou tedy nasadíme matrici, tak dobrý bude finální tisk. Jakkoli vás barevný model vypadá na zelené trávě výrazně, vězte, že xerox zelenou barvu nenesá a reprodukuje ji černě. Když pošlete fotky, pište o co jde, nejlépe na zadní stranu. Zda zasláný materiál bude použit, to není věc "známosti", ale je ho vhodnosti k reprodukci. Posíláte-li zprávičku o nějakém létání, pište stručně, skoro telegraficky - tím se nevyklučuje, aby tam bylo vše potřebné: **kdy, kde, co**. Na neaktuální věci sotva kdo čeká, proto pište vždy neprodleně. Cyklus "I.L." je zhruba sedmtydenní, když ho nechytíte, může to ve špatném případě znamenat i odstup 3 měsíce! To si musíte uvědomit. Když fotíte mějte na mysli nejen co by na fotce mělo být, ale i současně, co by tam být nemělo. Něco se sice dá odříznout, ale stromové pozadí jen velmi těžko. Nejlépe tedy neutrální pozadí, obloha je vždy vděčná.

Rádi bychom do budoucna vydrželi s tím, aby výsledek našeho snažení byl takový, abyste se vždy na další číslo těšili. Sem tam nám také něco ujde, "užbleptnutí" či překlep, drobné chyby ve výkresech. Přes tu všechnu odevzdanou práci jsme jen amatéři a proto díky za vaše pochopení.

Na letošek si platíte příspěvek Kč 100,- namísto dosavadních Kč 80,-. Tak si to členové na posledním sněmu odhlasovali. Toto zvýšení však není dáno bezprostřední ekonomickou nutností, to konečně vidíte z pokladniční zprávy. Bude však nutno zakoupit rozmnožovací papír a stovky dlouhých obálek. Každá rozesílka čísla odčerpá v průměru Kč 500,-. To jen na okraj pro vaši informaci.

Počítáme s tím, že v čísle 23 uvedeme nový adresář členů. Je pochopitelné, že během 3 let docházelo nejen k jeho postupnému rozšiřování, ale byly i malé úhytky. Jaký je skutečný stav k 1.1.1996 bude známo až koncem ledna. Zatím je registrovaných 112 členů. Z nového adresáře uvidíte, jak daleko od sebe bydlíme. Proto musíme v "I.L." vidět především společného jmenovatele, články řetězy, která nás v téhle naší zájmové činnosti spojuje a bude spojoval. Budeme se o to velmi snažit, držte nám palce.

Redakce



* Už se to blíží ...

Radši dříve, než později připomínáme, že v březnu se již létají dvě soutěže SAM 95 "volných modelů". Obecně jsou vypsané pro AV, BV, CV, ale ve kterých kategoriích to konkrétně bude, to záleží především na soutěžících.

Jde o soutěž VO 1 (v kalendáři Svazu modelářů je to č. 745). Létá se 17.3.1996 na dolním díle letiště Aeroklubu Kladno.

Druhou soutěží je VO 2 (č. 747), kterou pořádají slánská modeláři SAMu 95 dne 30.3.1996 na slánském letišti.

Rozdělení kategorií a pravidla v kostce máte uveřejněna v tomto čísle I.L. na straně 6. Tak si vyberte co poletíte. To dejte vědět pořadateli nejpozději 14 dnů předem:

VO 1 - Jiří BALEJ, Libušina 194, 273 09 Kladno-Švermov

VO 2 - Frant. TICHÝ, Vítězná 1861, 274 01 Slaný

Přihláška může být hromadná, ale vybírávající: kdo letí v jaké kategorii (používejte označení dle pravidel) kolika modely. Pořadatel přihlášky potvrdí, proto nezapomeňte na svoji adresu. Tím, že se včas přihlásíte, umožníte pořadateli lepší přípravu a usnadníte mu práci.

Je docela normální, jestli dnes vrtíte nevěřící hlavou, jak je možné, že do splnění vašich předsevzetí toho tolik schází. Nezapomínejte, tohle postihuje každoročně převážnou část modelářů. Úplně všechno ztracené není. Platí ale, že jeden dodělaný model je víc, než 3 rozdělané. A přece se z jara chcete s něčím novým na place blejsknout a konstatovat: "a přece to letí!"

R. Čížek

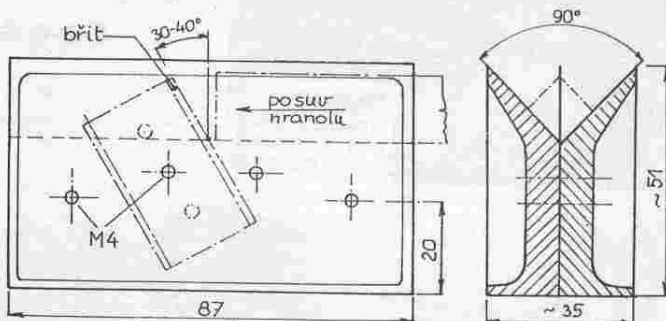
* Máte problémy - se zhotovením listů trojúhelníkového průřezu?

Nemějte je. Vladimír Kostečka (31) zhotoví jednoduché "udělatko", které řeže balsaové listy pod 45 st. jako máslo. Můžete tedy uhlopříčně pulit čtvercový průřez listů na dva trojúhelníky, nebo u list průřezu obdélníkového srážet hrany na 45 st. A jednoduché je to - jak se říká: "až to bolí". Jakmile se podíváte na připojený náčrtek, musí vám být všechno jasné, ale přesto pár slov k tomu neškodí.

Základem přípravku jsou dvě stejné destičky s horní stranou skosenou na 45 st. Jsou sešroubovány čelem k sobě, takže sešikmení vytvoří žlab jehož stěny svírají 90 st. Jediným šroubem je sevřen mezi obě destičky hoblíkový bríl. nastavený k vodorovné ose rovněž o 45 st.

Listu, kterou potřebujeme rozříznout zasadíme na dno žlabku a opatrně tlačíme proti brítu. Nejlépe je uchytit celý přípravek do svéráku, abychom měli volnou druhou ruku. Tou budeme stále přitlačovat do žlabku řezanou listu. Budete překvapení čistotou a přesností řezu. Je pochopitelné, že jde o měkkou a střední balsa, s tvrdou balsa to jde méně snadno.

Nu a pokud nemáte čas si tuhle užitečnou věc jako doplnění svého modelářského nářadí udělat, nebo k tomu nemáte prostředky, myslím, že by se dalo několik těchto přípravků od Vladimíra Kostečky odkoupit. Jeho adresa je: K Jordánu čp. 114, 273 01 Kam. Žehrovice.



* Ještě jedna fotka v č. 21 uveřejněného volného motoráka "L I M A U" z roku 1942. Podle odezvy se model líbil i za oceánem. Jen prý se zdá stavba trochu křehká. Těžko asi vyložit, že balsa, rok 1942 a okupované Československo nelze dát do jedné roviny.



* Jestli vám snímek připomíná diplom SAMU 95 - Bohemia, potom "jste doma". Podle tohoto snímku nakreslil pérovník pro náš diplom Jarda Vele z Kladna Rozdělava. Většina krásných obrázků na krabičkách stavebnic plastických modelů je také jeho dílo. Model je RAMBLER od Gila Shermana. Podle nápisu na trupu "Scamps" hádám, že hnízdi v SAM 13 "SCAMPS" v jižní Kalifornii.



ČMRLÁK
konstr.: R. Čížek
létal: A. Voráček
motor: ALKO 7,5



* Pěkně obložen třemi motoráky z doby kolem 1941 je náš známý Bud Romak z Kalifornie.



* Tenhle dlouhán, to byl Jarda Kožený z Kladna. Létal těsně po válce v klubu "KŽ". Model snad poznáte, je to "Luňák" o rozpětí 2200mm. Potka je z roku 1950 z jednoho z nedělních tréninků v Kam. Žehrovičích.



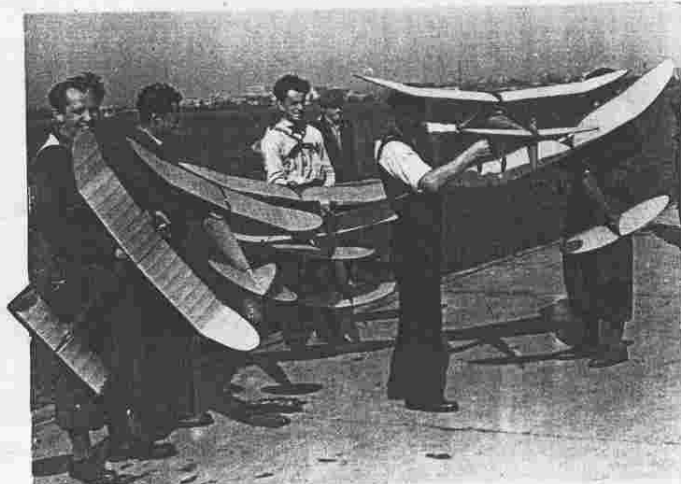
Model "MARABU" (později Sova D Rad. Čížka z roku 1949 v původní podobě. Profil křídla N60 R, sřpovitost křídla 23 stupňů. Eliptická gondola měla nízký krček se sedlem, kam se upevňovalo dvoudílné křídlo gumou. Později byly směrovky otočeny o 90 stupňů a vyměněny profily směrovek. Materiál: smrk, lipa, překližka, pedik. Balsa pouze na krčku. V letech 1950-1952 rada předních míst na soutěžích.



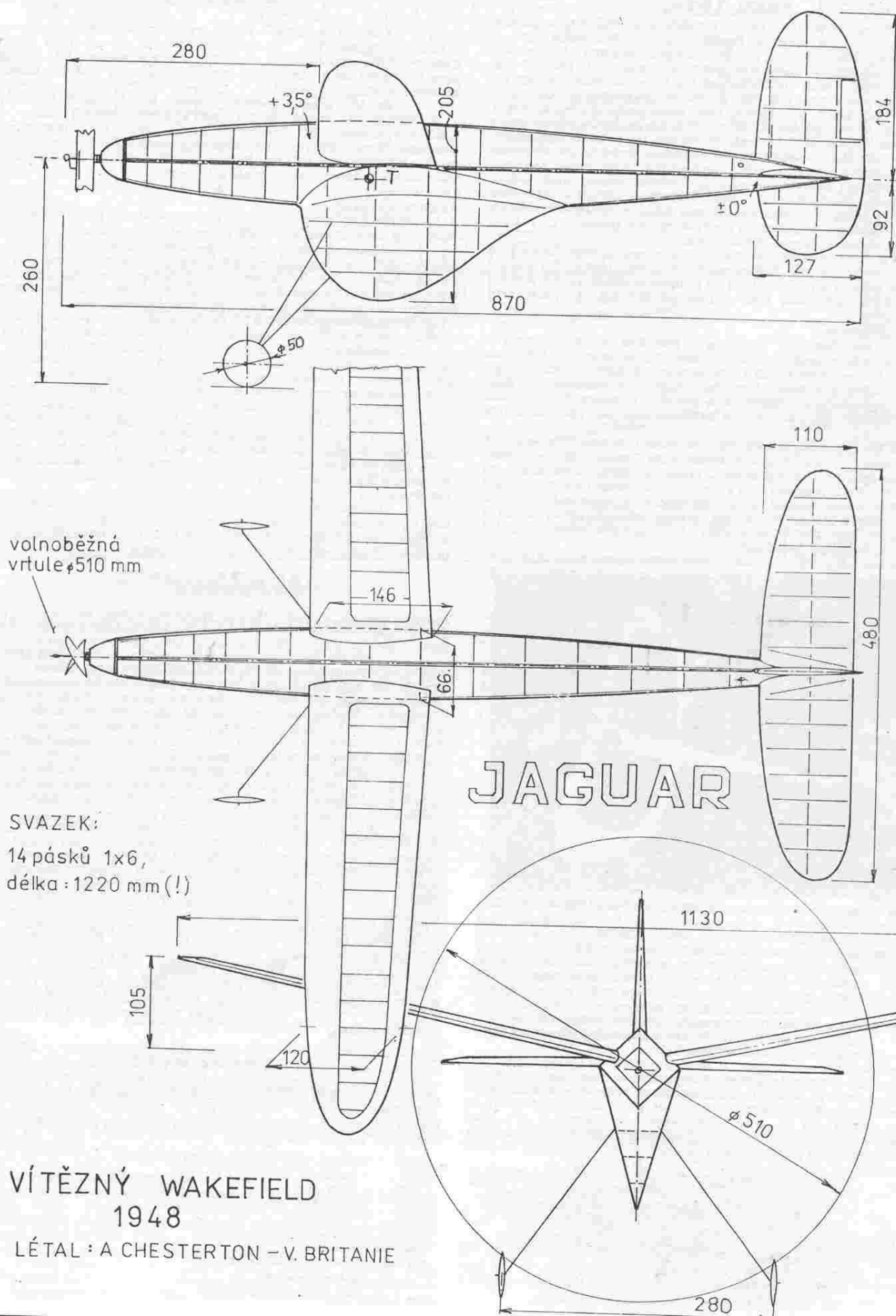
Norimberský Fritz Soltner má doma nepřehlednou stáj "brusů" různých velikostí. Tento je jeden z těch větších, je to "GREIF" a má rozpětí 2600 mm. Je samozřejmě řízen rádiem.
Foto: Soltner

Pražští motoráři z roku 1945:

zleva Vl. Procházka s Populárem, Jiří Cihelka a Pahr (oba IPRO), Gusta Bušek s Raketou



* Jedním z nejčilejších členů SAM 95 je bezesporu Zdeněk Andryšek z Prahy 8.. Létá úspěšně modely na gumu, RC motoráky i RC větróně. Představuje v 70% velikosti Musilova "Bručouna", kterého si postavil na rádio pro kategorii "1/2 A Texaco"



VÍTĚZNÝ WAKEFIELD
1948

LÉTAL: A CHESTERTON - V. BRITANIE

Vítězný WAKEFIELD "JAGUAR" z roku 1948.

V roce 1948 šlo o soutěž o pohár lorda Wakefielda, nikoliv o mistrovství světa. Teprve později splynul "Wakefield Cup" s mistrovstvím světa tím, že u kategorie modelů na gumu FAI převzala technickou specifikaci podle Wakefield Cupu. Ale i tento přechod měl svůj vývoj, ještě v roce 1980 (zvítězil Fin Ellila) se létala maxima na 5 minut a i svazek mohl mít větší hmotnost než pozdějších 80g.

"JAGUAR" byl model sice velmi ladných tvarů, ale i nezvyklých. Byl to především jeho velký vak na spodní straně trupu pod křídlem. Důvod, proč jej tento model měl byl dvojitý: jednak se tím dohnal průřez trupu - tehdy platilo, že průřez trupu musel odpovídat nejméně hodnotě L2: 100, kde L byla délka trupu přese všechno. Druhý záměr byl schovat do vaku po vytvoření svazku přebytečnou délku svazku. Jak by také ne, když vzdálenost závěsů svazku byla asi 660mm, zatímco vlastní svazek měl délku v napjatém stavu 1220mm. Takže po vytvoření se přebytečná část propadla do vaku a tím bylo zabráněno posunu těžiště modelu.

Model "JAGUAR" pocházel z Anglie, navrhl jej A. Chesterton a létal a zvítězil s ním, ~~W. W. Evans~~. Asi o rok, možná dva později létal tento model i u nás. Postavil jej pražský modelář Ludvík Němec. Myslím, že se nemýlím, létal s ním úspěšně již na "Letenském poháru" 1949.

Trochu o stavbě:

Trup - má čtvercový průřez a je postaven ze dvou slepených bočnic a rozpěrek na koso. Na tento základní stíhový trup je přilepena nástavba již zmíněného vaku. Na konstrukci tohoto vaku je také kotven drátěný podvozek. Vrtulová hlavička je výsuvná z trupu, hřídelka je pouzdra. Volnoběžná vrtule o průměru 510mm měla běžný volnoběh. Stoupání vrtule uvedeno není, ale bylo asi kolem 600mm.

Svazek - jak již bylo uvedeno měl délku 1220mm, průřezové 14 vláken gumy 1x8mm. Pravděpodobně guma Dunlop. Mnohé možná zarazí, že byla použita volnoběžná vrtule, nesmíme zapomenout, že svazek se vytáčet nejméně 100 s a za tu dobu model nařpíhá značnou výšku. Z té potom dokázal ty zbývajících 3 minuty doklouzat. Zatím, co dnes je taková koncepce na MS krajně nebezpečná, tehdy létalo s volnoběžkou více než 60% modelů. Ano, sklopné vrtule byly též používány, dokonce i jednolísté.

Kormidlo - byla křížová s eliptickým zakončením. Výškovka měla nosný profil s rovnou spodní hranou, směrovka symetrická. Na horním díle směrovky je seřizovací klápa pro kroužení.

Křídlo - je lichoběžníkové tvaru s eliptickými konci, jedonosníkové dělení. Přední část křídla i odtokovka je plankována balsa. Rovněž tak krajové pole u středu. Profil křídla není na podkladu, který mám k dispozici označen. Pokusím se však získat z Anglie něco dalšího a data doplním.

Porovnávat dnešní Wakefieldy třeba s tímto modelem nelze. Mezi tehdejší a dnešní koncepty je obrovská propast, generační rozdíl. Ano, vývoj šel dál, výkony jako tehdy se dnes dosahují skorem s 1/3 gumy. Ale v těch "bachračích", ku kterým dnes přistupujeme s dávkou nostalgie něco bylo, kouzlo, které těžko kdo postihne slovy.

R. Čížek

Jak létají korespondenční soutěže v AUSTRALII?

Australský SAM 1788 vydává svůj klubový časopis "Duration Times". Má 12 listů formátu asi A5 se třemi pláňky. Konkrétně tak vypadá jejich číslo 76, které je z dubna 95. Bohužel jsem je obdržel až v září. Našel jsem tam zajímavý článek o tamních korespondenčních soutěžích:

Je flich během sezony celkem 8 a to od 20.5.1995 do 11.2.1996. Každá soutěž má pro létání vymezený čas 3-4 týdny.

Létá se v kategoriích RC Texaco, RC trváni letu, 1/2 A Texaco a RC Nostalgia. Samozřejmě jde ve všech případech o RC motoráky. Navíc pro ženy je ustavena zvláštní kategorie kabinových modelů na gumu. Tato soutěž se trochu liší od platných pravidel.

Výjimky jsou tyto:

1. Maximum není omezeno.
2. RC Texaco se létá na polovinu paliva.
3. Modely musí přistát blíž než 100m od místa vzletu.

Každá kategorie se vyhodnocuje zvlášť a každému se započítávají 4 nejlepší výkony z 5 uvedených. Aby se eliminoval vliv počasí, dostává vítěz 100b, druhý 99b, 3. 98b - postupně do té až na poslední místo. Na každý let jsou možné 2 pokusy, druhý pokus je oficiální let. Oba pokusy nemusí být vykonány stejný den.

Vítěz (součet bodů jednotlivce ze všech kategorií, kterých se zúčastní) obdrží cenu "Wilsonic" na šampionátu v Canowindra. Zajímavé, ne?

Jenže teď mně napadá, že ono to není nic nového. Při mé návštěvě nynějšího prezidenta SAM v USA (a okolí Dona Bekina v jeho domě v Belvedere u San Francisca, lépe řečeno v jeho modelářském království, kde visí od stropu řada nádherných ptáků jsem objevil i řadu diplomů. Nevěděl jsem zprvu, co se rozumí "Mann of year" - tedy "Muž roku". No a bylo to přesně tohle. Získat takový titul nebude nic jednoduchého, konkurence je značná. Ale Don měl v roce 1992 už takové diplomy celkem 4. Pochopil jsem, když jsem ho viděl doslova řídit na soutěži SAM 51 poblíž Sacramento: během 2 dnů létal v 6 kategoriích. Ve všech ale nezvítězil, pouze v 5, v té šesté byl druhý.

Dostal jsem se sice z Austrálie do Kalifornie, zavedla mně tam ta podobnost. Kdyby se tohle domyslelo a zprovoznilo, na bázi korespondenčních soutěží, mohlo by to být zajímavé. U nás ale asi pro volné modely a to ještě pro některé kategorie.

R. Čížek

Máte představu o expedici "Informačních listů?"

Celkem bylo rozesláno 104 výtisků č. 19 - září 1995, po vlastní českomoravské, od Chebu až po Ostravsko, dalších 7 pěším poslem. Do sousedních zemí, ale i za různá moře šlo vlakem, lodími i lety celkem 26 výtisků. Jistě vás bude zajímat kam. Tedy: Slovensko, Maďarsko, Německo, Dánsko, Švédsko, Anglie, Itálie, Švýcarsko, USA, Kanada a Austrálie. Z části jde o členy SAM 95, z části o mezinárodní výměnu (Švédsko, Dánsko, Itálie, Anglie, USA, Austrálie, Německo) za jejich časopisy, v menší části i o propagaci.

Celkové náklady (jen na známky) činí 498,80 Kč, z toho v tuzemsku 298,80 Kč, cizina 200,- Kč. Obálky, ani papír pro Xerox se nepočítají, "žijeme" stále ještě ze sponzorského daru našeho člena Karla Kaliny z Bochova z roku 1994.

Napsat 104 adres a složení stejného počtu "čísel" také obnáší hromadu hodin práce, ovšem napřed se s přepisem mého materiálu na zmenšenou velikost a následné rozmnožení musí vypořádat Jana Balejová. I nalepení známek, případně nálepek "Pair Avion" musí být obezřetné: Stále se musí hlídat těch zatracených 20g celkové hmotnosti, jinak by poštovní bylo moc drahé. Vše na doraz, tím máte odpověď, proč "I.L." ani nesešíváme drátky. V ČR nemáme "tiskopis", vše jde jako dopis. Kdybychom ale přešli těch 20g, stálo by to doma už stejně jako dnes neletecky po Evropě, "pěšky" po Evropě ne Kč 6,-, ale Kč 10,-, letěcky 11,-. Za moře platí, stejně jako do ciziny "tiskopis". Za moře posíláme "I.L." samozřejmě letěcky, tam by to znamenalo velký hop: namísto Kč 9,- hned Kč 19,-. Takže si opravdu nemůžeme dovolit ani nalepovací adresy. Nevěřte? Jistě, když byste rozložili, 40g zásluku na 2 zásluky po 20g, je to o Kč 1,- lacinější. Logika? Jistě, Made in ČR.

R. Čížek

* * * SHÁNÍTE * * * NABÍZÍTE * * *

Kdo prodá, nebo zapůjčí k okopírování tyto pláňky firmy IPRO-Praha:

- č.540 - větroň "SUP" s pomocným motorem?
- č.501 - motorák "STANDART"
- č.502 - "POLAR"
- č.503 - "BUCKER JUNGMEISTER"
- č.504 - "METEOR"
- č.506 - "KOLIBRIK"

Cena nerozhoduje.

Adresa: Jaroslav MACHÁČEK,
Krajská 142
252 29 DOBŘÍCHOVICE

UPOZORNĚNÍ:

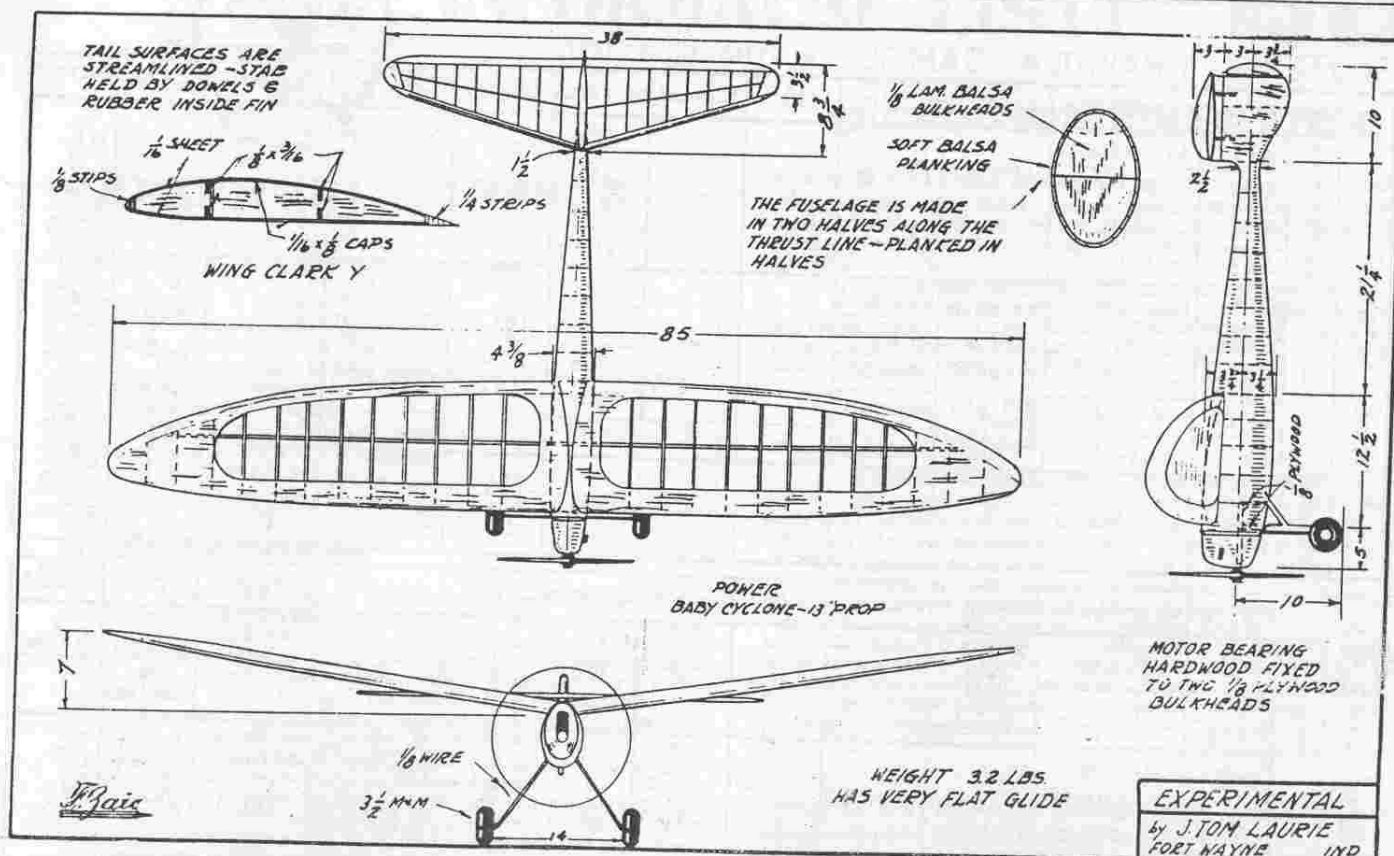
Nikdo není rád, když se splete, ať už jsou důvody jakékoliv (nejméně se pletou ti, co nic nedělají). V důsledku spechu a také nepozornosti jsem do pláňky "VOSY-S" umístil řadu chyb. Prosim, opravte si:

- Hlavice - umístění závěsu pro kroužek vlečné šňůry není 170, ale 190mm
- výška hlavice je 98mm, nikoliv 130mm
- Výškovka - délka správně 350, napsáno obráceně 530mm.
- Samozřejmě potom plocha výškovky má být 2,64 dm², uvedených 4,1 dm² je nesmysl. Tím je nabourána i tabulka dole: celková plocha je 14,64 dm² a z toho odvozená minimální hmotnost je 176g - ale stejně budete těžší.
- Směrovka - míra 65 nahore je zevnitř, upravte si tedy na 65+6=70
- výška spodní části směrovky 61 sice platí, ale od spodku trupové lišty, tedy 61+8=69.

Je toho natentokrát více, než dost. Ale chyby je nutno přiznat a také je napravit. Nápravu jsem řešil tím, že jsem model nakreslil znovu ve skutečné velikosti. Je určen pro členy SAM 95 za režijní cenu 21,60 Kč. Objednávku pošlete v obálce a s ní 6 kusů známek v hodnotě 3,60 Kč na moji adresu. Pláňky v zásobě nemám, mějte strpení, než je planografie vykopíruje. Potom je pošlu ve sledu objednávek.

R. Čížek

* Nový pokladník SAM 95 Vladimír KOSTEČKA dává tímto na vědomí, že stav pokladny je k 31.12.1995 Kč 12.049,70. V této částce jsou však i příspěvky členů pro rok 1996, zaplacené loňského roku. Tedy lépe 12.049,70 minus 3.830,- = 8.819,70 Kč.

**EXPERIMENTAL**

EXPERIMENTAL
by J. TOM LAURIE
FORT WAYNE IND

Je předválečný motorový model z USA. Kdy přesně vznikl nevíme, je však jisté, že byl otištěn v ročence Franka Zaice, ročník 1938. Je tedy možné, že létal již v roce 1937. Nakreslil jej J. Tom LAURIE z Fort Wayne ze státu Indiana.

Tento model mne zaujal již před časem, měl jsem jej ve výhledu pro některé z dalších čísel "I.L.". Když ale mně jej připomněl koncem prosince 1998 přítel Jim Adams, bývalý prezident SAM-USA a bývalý redaktor oficiálního časopisu SAM Speaks a poslal dokonce tištěný obrázek tohoto modelu, vše se tím urychlilo.

Technický popis:

Jde o hornoplošník s eliptickým křídlem, vetknutým do trupu v jeho horní části. Rozpětí křídla je 2189mm, jeho hloubka 317,6mm. Z toho vychází vypočtená plocha 53,9 dm². To při hmotnosti modelu asi 1440 g znamenalo zatížení na plochu křídla asi 26,7g/dm². Motor Baby Cyclone, pochopitelně s jiskřivým zapalováním poháněl vrtuli o průměru 530mm. Při takovém zatížení a velikosti křídla lze věřit, že kluz modelu byl "velmi plochý".

Křídlo - je dvounosníkové, profil křídla Clark Y. Oba nosníky jsou z list 3x5. Žebra jsou po obvodu osazena o 1,6mm. To odpovídá jedné plankování na nosové části profilu a také páskování profilu balsou 1,6x3,2mm. Plankována v celé ploše byla i střední část křídla a konce křídla v rozsahu 3 posledních žeber. Vzepětí křídla je 9 stupňů.

Trup - měl eliptický průřez byl celý plankován pásky měkké balsy. Byl stavěn ze dvou polovin k jeho vodorovné ose a potom byly obě poloviny slepeny k sobě. Motorová přepážka z 3mm překližky a přepážka další také. Do nich bylo zalepeno bukové motorové lože a podvozek. Největší výška trupu je 178mm a šířka 111mm.

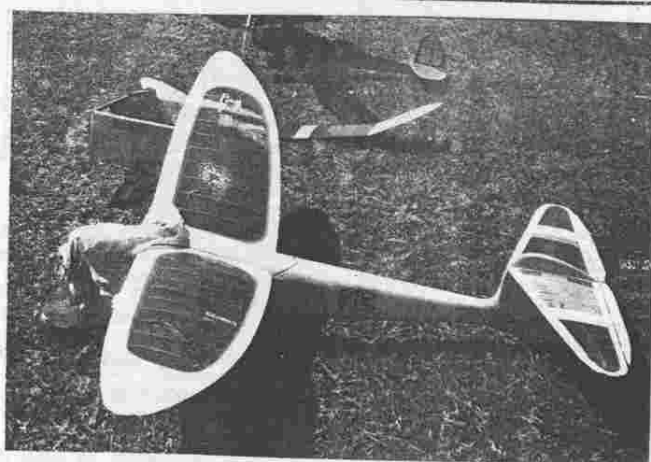
Podvozek měl hlavní "nohu" z ocelového drátu 3,2mm a z téhož materiálu byly i jeho vzpěrky. Byla použita gumová kola průměru 77mm.

Kormidla - směrovka oválného tvaru byla celá plankovaná a byla plynulým pokračováním trupu. Na konci směrovky byla upevněna serizovací klapka. Výškovka měla úctyhodné rozpětí 965mm a byla silně šipovitá s rovnou odtokovou hranou. Profily na obou kormidlech byly symetrické. Výškovka se nasazovala na vršek směrovky. Centráž zajišťovaly 2 kolíky. Výškovka nebyla přivázána gumou shora, jak bývá obvyklé, ale byla přitahována gumou umístěnou uvnitř směrovky.

O svém modelu Jim Adams píše:

Před mnoha léty mne upoutal v ročence F. Zaice otištěný motorový model Toma Lauriho "Experimental". Z tohoto malého třípohledového plánu jsem si nakreslil plánec modelu ve skutečné velikosti. Úhly serizení křídla a výškovky nebyly asi úplně přesné, protože serizení modelu za letu bylo velmi obtížné.

Asi před 15 roky (1980) jsem předělal původní volně létající model na model řízený rádiem. Namísto motoru Baby Cyclone jsem namontoval žhavík OS Max. 35(8,7 cc), přičemž jsem o málo



prodloužil předek trupu. To proto, že model byl v důsledku lakování kormidel epoxydovými laky těžký na ocas. Na výškovce jsem udělal pohyblivou plošku širokou pouze 1". Šlo mně především o to, abych mohl model výškově trimovat. Ale při tom velkém rozpětí výškovky a její umístění na směrovce v beztrubulentním prostředí se to ukázalo jako velmi účinné. Model byl dokonce schopen letět na zádech a navíc s ním bylo možné vytočit obrát podobný pomalému výkřutu pouze se směrovkou a výškovkou.

Původně zastavěná aparatura byla poměrně velká, nyní je osazen malou moderní aparaturou a je nadále letu schopný.

Pozval jsem před časem Toma Lauriho na letiště, abych mu ukázal model v letu. Byl nadšen a přislíbil, že si "Experimental" postaví znovu, také s rádiovým řízením. Nikdy se k tomu ale nedostal. Zemřel 3 roky po tomto setkání.

Zpracoval: R. Čížek

neboj se létat v zimě...



SOUTĚŽNÍ PRAVIDLA SAM 95 - PLATNÁ OD 1.1.1996

VOLNÉ MODEL	kategorie	specifikace	vzlet	vtule	letů	zápočet	maximum	pokus	motor svazek	chod mot.	počet modelů	poznám.
	bezmotorové	AV 1 do L-1200 mm AV 2 do 34 dm ² pl. AV 3 nad 34 dm ² (do 150 dm ²) AV S do 150 dm ²	šňůra 50 m		4	3	90 s 120 s 150 s 90 s	let pod 20 s			maximálně 2, ale ne stejněho typu.	modely musí být postaveny ve stejně velikosti a tvarové shodné s původními, včetně profilu.
guma	BV 1a	L _{max} 915 mm					60 s					
	BV 1b	— " —					90 s					
	BV 2a	L nad 915 mm					120 s					
	BV 2b	— " —					150 s					
	BV 3	L _{max} 600 mm			5	5	50 s					
motor	CV 1	dle plánu	— " —	pevná	4	3	150 s	let pod 20 s	původní nebo replika jiné mot. do 25 cm ³	30 s 20 s		
	CV 2											

RÁDIEM ŘÍZENÉ MODEL	kategorie		specifikace	vzlet	vtulky	letů	zápočet	maximum	pokus	motor	chod mot.	přistání	počet modelů
	větrone	ARC	není do 150 dm ²	šňůra 150 m		4	3	300s	v rámci pracovního času není omezeno			do ☐ 30 x 30 za 30 bodů	2 ale různé
		ARC "KÁNE"	L=1900 mm	nebo "gumicuk" 100 + 25 g									
	motorové	CRC 1	do 150 dm ² a hmotnosti 5000 g	dle proposic soutěže	pevná	4	3	300s		do 10 cm ³ původní nebo replika	45 benz. 35 ost.	do ☐	2 ale různé
		CRC 2								do 2,5 cm ³ nové motory zhuň, diesel	30s	30 x 30 za	
		CRC-E			max. "600"					45s	30 b		
		CRC "show"			se země					pevná	3	2	
		1/2 A Texaco	min. zatížení 24,4 g / dm ²	dle proposic soutěže	max. ϕ = 203 mm	3	2	15 min.		max. 3	0,8 Cox bez reg. obr.	zhuň, pal. 8 cm ³	do 100 m od startu

K přehledové tabulce soutěžních pravidel

ještě několik vysvětlivek:

Až na kategorii BV 3 musí být všechny druhy volných modelů postaveny výhradně v původní velikosti, není dovoleno ani zmenšení, ani zvětšení. Profily křídla i výškovky původní.

Ruší se dřívější možnost létat třeba s AV 1 v AV 2 a podobně. Obecně platí, že model letí v té kategorii jejíž specifikaci odpovídá.

ARC - Káňe se nelétá jako samostatná kategorie, ale pouze v rámci ARC, v rámci níž je samostatně vyhodnocena.

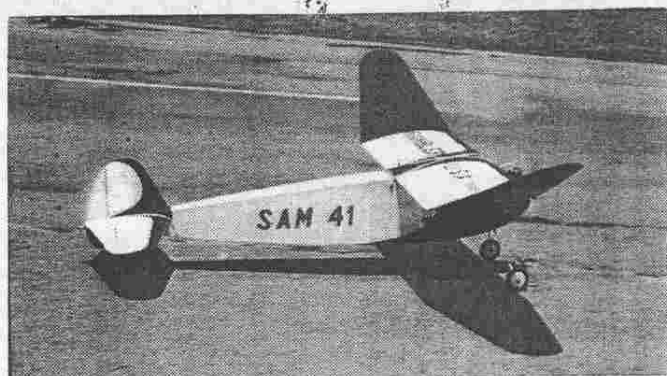
V kategoriích, kde se létá "putovní pohár", či jiná putovní cena se při použití 2 modelů započítává jen model s lepším umístěním.

Jak z přehledu vidíte, máme kategorií tolik, že snad už nebude nikoho, kdo by si nevybral. To je jedna stránka věci. Jistě si ale současně uvědomujete, že pořádání soutěží s organizací na úrovni jednoduchá záležitost nebude. Je sice pravdou, že pořadatel soutěží daných skupin (AV, CV, BV či ARC, nebo CRC) je povinen uspořádat létání ve všech kategoriích, kde jsou výsledky započítány do soutěží o putovní pohár či jiné trofeje. Je ale jen na jeho vůli, zda uspořádá i kategorie ostatní. Tak se radši dopředu rádně informujte, pošlete korespondák na odpověď. Připomínám to proto, abyste mu nespádli odněkud z nebe s otázkou "kde hraji?". Mělo by se nakonec ukázat, že "vaše" kategorie v programu soutěže není. Přihlásit se na soutěž předem je sice "přežití" jak tvrdil jeden modelář, který sice nikdy nic neorganizoval, ale bezpečně věděl, jak se to málo dělat. Přesto doporučuji u přihlášení dopředu zůstat. Jistě, nic by se nestalo, budu-li létat třeba v AV 1 o jeden či dva modely více. Má pořadatel zajišťovat ceny a diplomy pro kategorie, kam se nikdo nepřihlásil? Ano, má, pokud ji vypsál. Může se ale stát, že ji už přistě nevyhlásí.

Pokud jde o rádiem řízené modely, je přihlášení předem morální záležitostí. Někteří třeba nemůžete, ale jde-li to, nahlašte k přihláše i rezervní pár krystalů, může to pomoci. Nemám obavy z kategorie ARC. Máme ji natolik zažitou, že by nás nemělo nic překvapit a létat na více stanovištích najednou by neměl být problém. I přesto, že jsou rádiem řízené z organizačních důvodů (frekvence) odloučeny do rozdílných soutěží, při létání více kategorií CRC může překrývání frekvencí sehrát organizačně negativní roli.

Chceme pomoci dopředu v organizování soutěží v tom smyslu, že pro každou soutěž zvlášť zveřejníme vás základní informaci. Potom už zvažte přímý kontakt s pořadatelem.

R. Čížek



* Tyto dva krasavce jsme s dovolením převzali z italského časopisu "L'Aquilone" (září 1998) č. 84.

Motorák RAMBLER s označením SAM 41 je od di Ridentiho a "MISS AMERIKU" postavil přední italský modelář Pecorari.

Kdybych přidal 2-3 věty, bylo by to jen mlácení prázdné slámy ...

