



ČERVENEC (7) 1996/4

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: Jiří B A L E J

Libušina 194, 273 09 Kladno-Švermuv

Pokladník: Vladimír K O S T E Č K A

K Jordánu 114, 273 01 Kam. Žehrovice

Redaktor a sport. referent:

Radoslav Č Í Ž E K

Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice

Spolupráce: Jana B A L E J O V Á

Jiří B A L E J

### Úvodní slovo - víceméně omluvné.

Ne, neříkejte, že se Vám „pětadvacítka“ líbí. Alespoň mně ne. nemá proporce - slovo není vyvážené fotografiemi. To mně moc mrzí. Nikdy předtím se nestalo, aby číslo neobsahovalo nejméně stránku fotek. Tentokrát ale textu bylo tolik a to časově vázaného, že to odsunout do č. 26 nešlo. Zvlášť asi budou trpět ti, kteří jsou víc závislí na fotkách a nákresech, protože česky neumí. Mohu jen slíbit, že tento dluh v č. 26 vyrovnam a bude to číslo zajímavé. To bude ve 2. polovině září, pracovat na něm začínám teď v červenci. Neopomeňte si v tomto čísle přečíst o cestě k vylepšení pravidel pro naše létání - zvažte návrhy a vyjádřete se - s odůvodněním. Přečtěte si podmínky pro mezinárodní korespondenční soutěž a doufám, že dost členů SAM 95 i SAM 78 se zúčastní. Napište si o startovní karty!

redaktor a sport. referent SAM 95

Rad. Čížek

Nepřehlédněte, komu a do kdy je třeba se přihlásit na soutěž ARC 02, CRC 03, AV, BV, CV. Časoměřiči vítání.

### ARC 01 dne 19. května na kladenském letišti.

Přestože píší nejraději o právě prožité události „za tepla“, rozhodl jsem se tentokrát počítat nejdříve do deseti a trochu se uklidnit. Máme-li vůbec co hodnotit musíme vidět klady i zápory. Na tuto soutěž je třeba se podívat ze dvou pohledů.

Z hlediska přípravy byla tato soutěž zajištěna jako málokterá předtím. Iniciativní Vláda Kostečka, který měl vše na starosti vyvinul velké úsilí se sehnáním několika sponzorů, vyrobil na dálku viditelnou časomíru pro měření pracovního času, se závěsem čísel skupiny, která má přípravu. Dobře fungovala pružně dopisovaná výsledková tabule v kompetenci Richarda Metze. Nelze nepřipomenout, že jeden z našich zakládajících členů - Fritz Soltner z Norimberku opět vyrobil vkusné kovové medaile a to nejen pro tuto soutěž. Nic se nedá vytknout třem trojicím časoměřičů: Ing. Strítěský + paní Strítěská, Parkos + Vyskočil, J. Špaček a V. Valenta st.

Startér Pepa Vlasák se vyzná, ale s megafonem by byla jistě snazší domluva při vzletech daleko od přistávací plochy, kam soutěžící odehnal stále se točící slabý vítr. Za takové situace je kladenský 200 metrový pás letiště pro 180mm vlečnou šňůru opravdu málo. Celá řada modelů musela být vytažena v důsledku slabého větru přes kladku. Těžko tomu zabránit, ale vystřelování modelů lépe sluší kategoriím RC V2 či F3J, než naší ARC.

Průběhu soutěže se ale dalo lecos vytknout. Byl to především stále se točící slabý vítr, kupodivu v rozsahu až 270st.. Za té situace byly čas od času i zamotané šňůry, což vedlo ku ztrátě části pracovního času. Hladký průběh narušila i mimořádná aktivita kladenského Aeroklubu přistáváním motorových i bezmotorových letadel přes náš letový prostor. S tím se ale nedá nic dělat. Modeláři jsou na letišti hosty pro něž respektování letového provozu je základní pravidlo. Je potěšitelné, že nejen startér, ale i modeláři pozorně sledují oblohu a včas hlásí „pozor, éro!“.

Celkem 32 rádiem řízených větroňů startovalo na třech, nechtěně pohyblivých startovištích. Vezmeme-li v úvahu, že několik modelářů létalo se dvěma modely, že skorem polovina pokusů byla opakována, byli vlekaři i pomocníci (návraty šňůr) vytiženi více než na 100%. Potom platilo, že jen dobře spolupracující „týmy“ mohli uspět. Ne ti, pro které někdy za této situace nebyl vlekař. To se netýkalo jen zahraničních účastníků (třem bylo přes 70), ale i jedinců odtud. To byl jeden ze zádrhelů, který průběhu soutěže rozhodně neprospěl. Trochu se asi zapomínalo, že všichni jsou členy našeho SAMu 95 a mají nárok na pomoc. Tak to vždy platilo a bude platit. Dobře fungující činnost pro sebe pracujících týmů se jistě promítla kladně do výsledných vteřin. Máme-li v SAMu ale krédo, že létáme převážně pro radost, musíme to dokazovat i v praxi a nejen o tom mluvit.

Stávalo se, že všichni byli zaneprázdněni vším a centrální řízení vypadlo sem-tam ze hry. Ale i ty nepodařené věci jsou k něčemu dobré: víme jak k nim došlo, víme, čeho se vystríhat. Dvě základní věci je nutné změnit s okamžitou platností a nelze o tom diskutovat:

a) ředitel soutěže nemůže létat

b) do 1. kategorie nejvýše povolit 1 model

Nemyslíme, že počet soutěžících by po odbourání druhého modelu byl vyšší. Létání na této soutěži bylo trochu úmorné, vždyť tato 4 kola trvala od 9,30 do 16,30 hod. Jak už ale bylo řečeno, dost času bylo ztraceno častým přemísťováním startovišť.

#### Shrnutí:

přes snahu mnohých můžeme být spokojeni tak napůl, možná o něco více. Soutěže stále zajišťují stejní lidé. Pro ty ostatní, bydlící poblíž: Přijďte napříště také pomoci, práce je vždy dost.

\*\*\*\*\*



\* S dovolením přetiskujeme fotku ze SAM NEWS, kterou zaslal Bill Cooksey. Jde o dva 10" (asi 3050mm) motoráky COMET CLIPPER postavené podle plánu od Johna. Ponda. Vlevo je Lon Turner s modro-žlutou verzí vybavenou motorem obsahu asi 12,3ccm a vpravo autor snímku s modelem převážně žlutým s bílou kombinací. Tento model je vybaven motorem Supertigre 11,6 ccm. Oba modely jsou potaženy Monocotem a váží kolem 5kg.

\*\*\*\*\*

#### • Přihlašte se do 24. 8.96 na soutěž A 02 - ARC

Korespondenčním lístkem nebo osobně u ředitele soutěže: Frant. BROŽ, Karlovarská 180, 273 02 Tuchlovice.

Pouze 1 model. Druhý model smí být jen „Káně“ pro letos končící „Káně Cup“. Létá se na letišti Kladno - dolní díl.

#### • Přihlašte se do 30. 8.96 na soutěž C 03 - CRC,

která se létá v neděli 8.9.96 na Kladenském letišti, osobně, korespondenčním lístkem, nebo telefonicky: (0312) 658 009) na R. Čížek, Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice.

Létá se? CRC 2, CRC-E, CRC show, 1/2 Texaco (nádrž 6ccm). Udejte kategorií!

## Létali jsme v Německu na Memoriálu „Horsta Winklera“ v Bad Neustadt.

Winklerův memoriál je každoročně létán na paměť pionýra modelů větroňů. Horst Winkler začínal s modelářinou v roce 1930. Z té doby je známý jeho model „Grosser Winkler“, který létá dodnes.

Letošní memoriál byl v pořadí již dvanáctý. Létal se ve dnech 21. a 22.6.1996 na modelářském letišti poblíž Bad Neustadt/Saale. Dřívejší memoriály byly sice létány jako svahová soutěž přímo na kopci Wasserkuppe poblíž města Fulda, ale poslední roky bylo na Wasserkuppe počasí velmi nemodelářské a tak se soutěž vždy stěhovala do Neustadtu, asi 30 km jihovýchodně. Letos byla tato soutěž do Neustadtu naplánovaná přímo. Podívali jsme se i na Wasserkuppe alespoň na skok, prohlédli plachtařské muzeum. Jinak značná zima (950m nad m), cáry mraků nám pluly kolem kolen a z krásy okolí nebylo prakticky vidět nic. Jaký obrovský rozdíl, když jsme se vrátili do Bad Neustadt na létání motoráků! Zdejší modelářské letiště patří místnímu klubu, má sice menší rozlohu, hlavně je dost úzké, ale má strážník a ochrannou síť 2,8m vysokou, kuchyni, rozhlasem a místem pro posezení. Je to oficiálně uznané modelářské letiště.

Memoriál H. Winklera je hlavním německým podnikem roku. Ostatní jsou víceméně různá modelářská setkání, či soutěže menšího významu. Létají se ale pouze RC větrone a RC motoráky. Nebudete věřit, ale pro volné modely nikde místo pro létání není. A motoráky bez tlumičů? To prostě dovoleno není. Prý to „zelení“ dost sledují.

Letošní účast SAMu 95 ve třídě Antik I. byla zatím nejvyšší. Létalo 7 modelů, což bylo téměř 20% z celkové účasti v této kategorii. Všechny 7 účastníků bylo z okresu Kladno, dva z LMK Stochov, 5 z LMK K. Žehrovice.

Organizace startů, kterou jsme se marně pokoušeli den před soutěží zjistit byla jiná, než na jakou jsme zvyklí. V kategorii Antik I. (RC větrone původní velikosti a tvaru) se vzlétalo na dvou „gumicukách“, které byly složeny ze 100m silonu a 30m trubičkové gumy prům. 7mm. Na kraji letiště vzlétaly makety skutečných větroňů (Antik II.) na elektrické navijáky. Domyšlené to nebylo, mimořádně velké větrone Antik I. gumicuky neutáhly, ale celá řada lehčích Antik II. (maket) by na gumicuku vzlétla bez problémů. Jenže ony nesměly sem a ti druzí zase tam.

Počítač vylosoval 3-4 soutěžící tak, aby frekvence jejich vysílačů byla bezpečně rozdílná. Tito si po výzvě vyzvedli vysílač a kartu pro záznam výkonu a šli na start, kde byly k dispozici 2 dvojice časoměřičů. Nebyl žádný pracovní čas, ani případné 2. pokusy. Po ukončení letu každý odevzdal vysílač a kartu a teprve potom vylosoval počítač další skupinu. Až na případ Vládi Valentý to fungovalo dobře. Létal s aparaturou AM (což se v SRN už nevede) na kanále 76. Při přistávacím manévru se jeho Káně dostalo pod vliv vysílače Jirky Baleje letícího současně na kanále 77. Káně zajelo do hořčičného pole jen to zahučelo. Byly sice ztraceny nějaké ty vteřinky z letu a možná i body za přistání, ale vláda se vynořil s Kánětem z hořčičného pralesa bez jediné prasklinky na potahu, i „stanice“ přemávala dobře. Jenomže nestrefit se do kruhu znamenalo ztrátu, která se létáním nedala dohnat. Za přistání do vnějšího kruhu (o 30m 25 bodů, do kruhu o 15m bylo bodů 50). Létalo se bez nároku na opravný let, s maximum 180s.

Tento způsob létání sice vyžaduje návratovou službu padáček, úschovnu a vydávání vysílačů, ale je rozhodně rychlejší, než náš způsob pracovních časů. Problémem pro nás zůstává guma. Létalo se na červené trubičkové gumě 07mm, ale existuje ještě guma lepší: podobná, ale hnědé barvy s průtažností až 100 kroků. Vyrábí se do sedaček letadel a bohužel není vůbec laciná. Údajně jde o dovoz z USA.

Jak jsme létali: znovu opakuji 3 lety s maximum 180s, za přistání bylo 50, nebo 25b (bez převržení, v kruhu musel být celý model). Na přistání byl po dosažení maxima „mrtvý“ čas 60s, domníváme se, že až moc. Vše se počítalo.

Hned v prvním kole zaletěl naplno Libor i František Dvořákov, kteří zaletěli ve druhém i třetím kole opět plná maxima s přistáním v malém kruhu. Jak se později ukázalo, byli jediní ze 33 soutěžících. Franta Dvořák své třetí

maximum doslova vyškral až za řadou nižších stromů a při finále na přistání prý z kormidel jeho Mosweye opadávaly větvičky keřů přes které se přehoupl tak trochu silou vůle. Všechna tři přistání za 50 měl i Jirka Balej, ale jedno maximum nedolétl. Umístil se jako sedmý. Jako 8. se umístil R. Čížek sice se všemi maximy, ale přilétl na cíl s prebytkem výšky, udělal kolečko navíc, ale model se zarazil před velkým kruhem o částečně nataženou vlečnou šňůru. Jako 9. skončil V. Kostečka, který letěl se SOKOLEM a nedolétl jedno maximum. Těsně za ním se umístil na 10. místě Fr. Brož s modelem KONDOR od Neuberta. Ještě na doplnění: vítěz Libor Dvořák letěl stejně jako otec s MOSWEYEM, Jirka Balej s KÁNĚTEM, R. Čížek s modelem ŽEHROVICE II.

Družstva sice vyhodnocena nebyla, ale domníváme se, že k našim 6 místům z prvních 10 netřeba komentáře.

Nebylo dobře možné při současném létání sledovat detailně ostatní kategorie, ale několik slov k motorákům je třeba dodat.

Telegraficky: 3 lety, maximum 180s, motorový chod max. 2 minuty, zbytek kluz a přistání bez motoru do stejných kruhů, jako u větroňů. Při převržení modelu na záda, nebo i jen jeho překlopení na nos = 0 bodů. Někteří soutěžící si v první minutě motorového letu poletovali jako na promenádě a teprve potom vystoupali do výšky. I tak to ale stačilo na maxima. To jenom podporuje tvrzení Paula Huckleho a jiných z AMD, že to naprosto nesedí a právě opačný způsob, tedy 1 minutu motorového chodu a 2 minuty kluzu by bylo „to právě, oříškové“ - jak říká Václav Lacina.

Tento systém umožňuje použití nejen různých typů modelů, ale i použití různých motorů. Chci tím říci, že to už není výlučnou záležitostí krátkých modelů. Viděli jsme společně létat obrovitý model „Preussen“ s motorem Kratmo 30, model „Goldhahn“ s motorem Kratmo 10, ale i malé modely s motory menší, než jsou 2,5 cm<sup>3</sup>.

Vše ostatní bylo organizačně stejné jako u větroňů. Žádný pracovní čas, na start se chodilo již s běžícím motorem. Vzletalo se z ruky i se země, jak to komu vyhovovalo. V místě přistávacích kruhů byla sice k dispozici asfaltová vzletová dráha, ale mnozí, zvláště ti s většími koly vzlétali přímo se strážnického trávníku.

Tato soutěž nám v mnohém poskytla objektivnější názor na mnohé body a to budiž pro nás inspirací pro sestavení opravdu již dlouhodobě platných soutěžních a stavebních pravidel, které bychom chtěli propracovat a vytisknout s platností od 1.1.1997. Urychlení soutěžení budiž pro nás vedoucí myšlenkou.

Nakonec výsledky alespoň ve zkratce:

**Kategorie: Antik 1 - větrone v původním provedení**  
Létalo 32 soutěžících.

1. Dvořák Libor - 690b, 2. Dvořák Frant. - 690b - oba SAM 95, 3. Bussmeier Uwe Německo - 681b, 4. Münnich J., Maďarsko - 668b, 5. Pinter L. Maďarsko - 657b, 6. Bussmeier Leo Německo - 655b, 7. Balej Jiří - 648b, 8. Čížek Rad. - 640b, 9. Kostečka Vlad. - 596b, 10. Brož Frant. - 595b, ... 17. Valenta Vlad. - 510b - všichni SAM 95.

**Kategorie: ANTIG 1 - modifikované větrone**

Létalo 16 soutěžících.

1. Buschor T. Švýcarsko - 602b, 2. Kohler F. Německo - 597b, 3. Weber E.J. Německo (také SAM 95) - 560b.

**Kategorie: Antik 2 - makety větroňů (historických)**

Létalo 10 soutěžících.

1. Schneider E. Německo - 640b, 2. Dopf G. Německo - 518b, 3. Genthner A. Švýcarsko - 480b.

**Kategorie: Antik 3 - kachny, samokřídla, tandemy.**

Létalo 5 soutěžících.

1. Eckhold R. Německo - 405b, 2. Bussmeier Leo Německo - 381b, 3. Kohler F. Německo - 381b.

**Kategorie: Antik 4 - motorové modely**

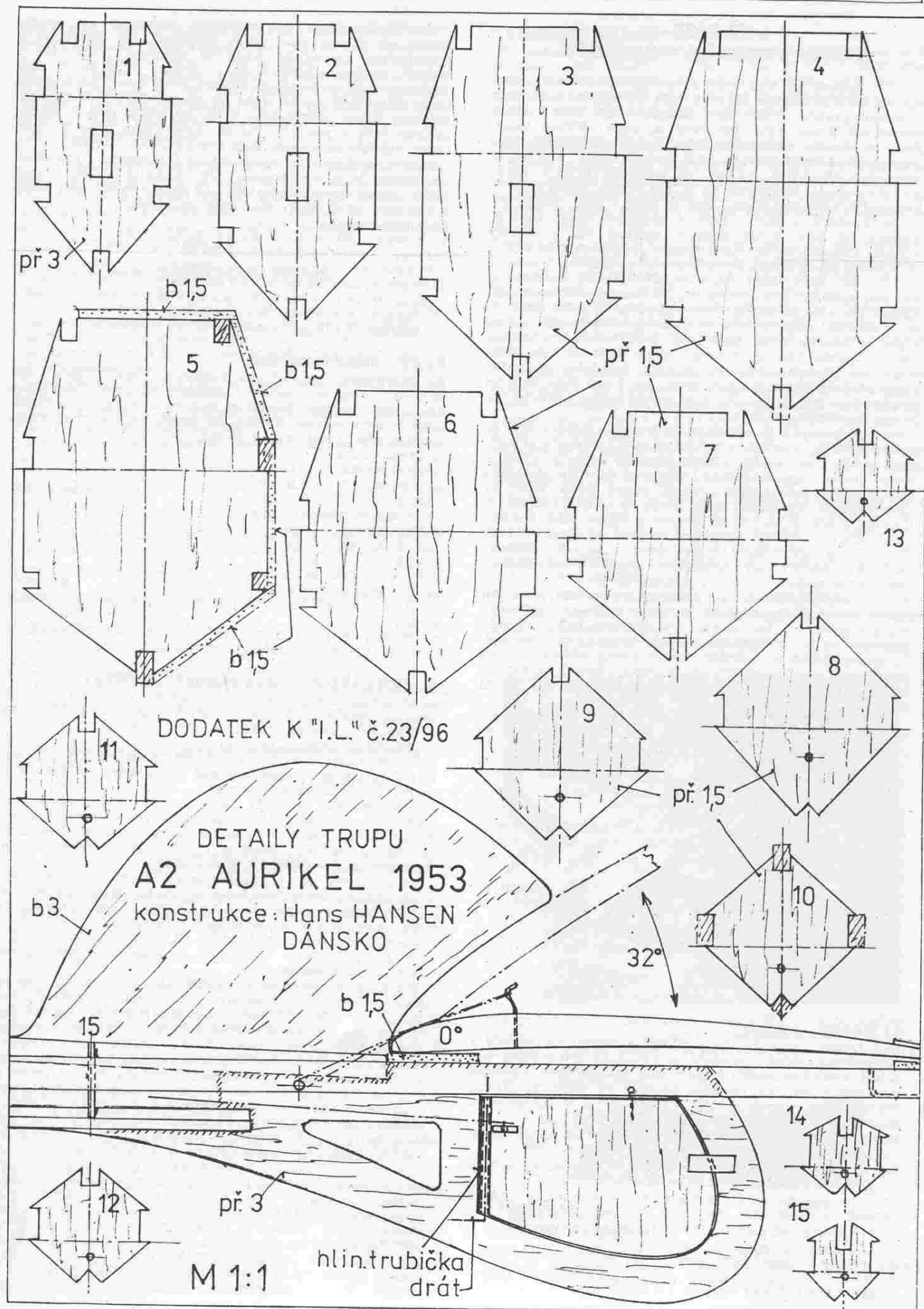
Létalo 23 soutěžících.

1. Bussmeier Uwe Německo - 690b, 2. Bussmeier Leo Německo - 665b, 3. Buschor T. Švýcarsko - 665b, ... 19. Pipek Jar. SAM 78 - 539b.

**Kategorie: Antik 5 - elektrky**

Létalo 12 soutěžících.

1. Bussmeier Leo Německo - 690b, 2. Bussmeier Uwe Německo - 665b, 3. Hofmann J. Německo - 597b.



## UŽ ZASE

### - povídání a rozjímání nad pravidly. ...

Nezazlívám těm, kdož se domnívají, že řečí kolem stavebních a soutěžních pravidel SAM 95 bylo až dost. Mají i nemají pravdu. Stále něco zkoušíme co bude nejlépe vyhovovat. Tomu nejlíp porozumí ti, kteří aktivně létají. Něco se ukázalo jako dobré, něco se nepovedlo. Že nelze beze zbytku převzít pravidla SAM, tedy oficiální, které byly vystavěny jak se říká „na tělo“ na americké poměry, o tom už byla řeč. Ale nemusíme se za nic stydět, nejsme sami, kdo hledají optimální řešení. Jiné to bude v Itálii, Maďarsku či ve Švédsku a jinde. Oficiální pravidla SAM nakonec neříkají jak létat volné modely, neříkají jak s modely větrůnů řízených rádiem. A nechtějte po někom, aby k vůli jednotnosti chodil v Africe v eskymáckém oblečení.

Ne, že bychom nechtěli mít pravidla ověřená a napsaná napevno pro několik let. To hledání není opravdu nemoc, jen z nouze ctnost. Jisté poznatky už jsou, víme, co je osvědčené, víme kde to je třeba ještě dobrousit, víme nejen co nechceme, ale také proč. I když mohu s jistotou říci, že možná více než polovinu členů SAM 95 toto téma nezajímá, protože patří do skupiny čekatelů na „I.L.“ (nezlobte se), tak nejen ti co létají, ale i oni, také členové SAMu 78 se mohou vyjádřit k navržené formě pravidel jak je dále ve zkratce uvedeno.

Jde mně o to, abychom se konečně dopracovali do stádia stability pravidel, abychom je mohli vydat s klidem, že jsme pro jejich kvalitu zvážili všechny aspekty, které je třeba. Budou to možná někdy i záměrné ústupky nějakému snad lepšímu, jednoduššímu řešení, oproti tomu, které by bylo přesnější. Nehledáme cestu, která by vedla ke složitosti pravidel a také k náročnosti soutěže pořadat. Jsou některé úseky pravidel, které problémy nepřinášejí, jiné ano. V úvahu musí být vzaty i materiálové možnosti, logické pevnostní nároky při přestavbě volných, případně i upoutaných modelů na modely rádiem řízené.

Znovu připomínáme, že létání s historiky může mít mnohé podoby, ale jen jedno základní rozdělení: přátelské srazy a poletování bez jakýchkoliv pravidel, bez soutěžení. Jakékoliv dohody přítomných v tomto smyslu jsou správné. Ta druhá podoba jsou soutěže mající určitý rámec a pevné body, které budiž účastníky dodržovány. Obojí je správné a dobré, jedno nevylučuje druhé, ale nelze to míchat, to by byl guláš!

Chci vám nastínit trochu již konzultované návrhy s několika létajícími členy SAMu 95. Budu se těšit i na vaše názory, na to s čím souhlasíte, s čím ne, ale potom rozveďte proč. Věřím, že připomínky budou nad věcí, že cílem nikoho nebude hrát si vlastní polívičkou. Pojdme tedy na věc:

#### 1) Volné větróně.

Zachovat rozdělení AV1, AV2, AV3, AV4 jako dosud včetně počtu letů i zápočtů, včetně maxim, délky vlečné šňůry. Nejvýše 2 modely pro kategorii

##### Navržené změny a doplňky:

a) AV1 - namísto limitovaného rozpětí 1200mm přejít na L=1270mm - což je 50 palců a mezinárodně uznávaná velikost.

b) Povolit lineární zmenšeniny kategorie AV3 do kategorie BV1 (jen jako příklad: dvoutřetinové „Káné“ by mělo právě asi 1263mm rozpětí křídla).

Důvod: oživení kategorií AV1.

Žádné další změny.

#### 2) Modely na gumu.

a) V podstatě je jasné, že základní rozdělení na modely s volnoběžnou vrtulí a modely se sklopnou vrtulí musí být zvlášť, výkonové rozdíly v kluzu jsou značné. Toto rozdělení jako jediné není ale řešením, protože by vedlo ke stavbě převážně jen velkých modelů. Osobní záliba v daném typu menšího modelu by hrála jen nevýraznou roli.

Návrh: (modely s volnoběžkou mají index a, se sklopnou vrtulí b)

BV1 - modely do rozpětí 635mm (25") - uznávaná velikost ve světě

BV2 - modely do rozpětí 915mm (36") - uznávaná velikost ve světě

BV3 - modely nad rozpětí křídla 915mm bez omezení

Na makety na gumu jsem nezapomněl. Mohly by být létat v rámci BV1a s tím, že výkon by byl nadhodnocen nějakým koeficientem - možná 1,5 či méně.

- hmotnost svazků pro jednotlivé kategorie by určena nebyla. Je to sice malá úlitba přesnosti, ale důležitější je jednoduchost, odpadnutí jakékoliv kontroly pokud jde o svazek. Rozdělení modelů do 3 skupin už samo o sobě limituje použití nadměrných svazků. Nebo víte o někom, kdo by do BV1 použil svazek třeba 50 gramů? To se prostě samo vylučuje. Navíc - kdybychom chtěli být úplně přesní, museli bychom brát v potaz i kvalitu různé gumy a to by byla téměř neřešitelná situace. tedy svazky: podle plánu.

- můžete namítnout, že máme teď ale 6 kategorií v modelech na gumu. To je sice pravda, ale znamená to jen možný výběr. Nikdo nenutí pořadatele, aby soutěž vypsal pro všech 6 kategorií, ať si vybere dle svých možností.

##### Navržená maxima:

Volnoběžky - BV1a=60, BV2a=75, BV3a=100

Sklopy - BV1b=75, BV2b=100, BV3b=120

- V kategorii BV1b smí létat zmenšeniny BV3a i b, ale zmenšeniny nejvýše do rozpětí 635mm.

- Vzlety: BV1a,b - z ruky, BV2a,b i BV3a,b s desky

- Celkem 4 lety, 3 lepší se započítávají.

- V kategorii BV1a jsou plastické vrtule povoleny.

#### 3) CV - volné motoráky.

a) navrhuje se jen jedinou kategorii, nikoliv dělení dle motorů. To by se nezdálo s ohledem na počet startujících ani trochu únosné. Handikep motorů s jiskřivou svíčkou, nebo motorů samozápalových lze oproti žhavičkám přibližně srovnat délkou motorového chodu.

b) Obsahy motorů:

jiskřivá svíčka - 10 cm

samozápalový - 3,8 cm

žhavička - 2,8 cm

c) Doba motorového chodu:

jiskřivá svíčka - 45s

samozápalový - 35s

žhavička - 25s

U žhavičky platí, že motory nad 1,5 cm musí být opatřeny vrtulí nejméně o 220mm.

d) Započítávají se 3 lepší lety ze 4 při maximu 150s. Vzlety z ruky.

e) Modely v původní velikosti nad rozpětí 1600mm je dovoleno lineárně zmenšit při použití motorů do 1,5 cm.

#### 4) ARC - rádiem řízené větróně (termika)

a) zůstává: stavební specifikace, rovněž počet letů i způsob zápočtu, maximum 5 minut, „mrtvý“ čas pro přiblížení na přistání 30", body za přistání do čtvrtce 30x30m

b) Návrh na změny a doplňky:

- Soutěžící smí létat jen s jediným modelem. Organizační důvod, při počtu soutěžících nad 30, i když se létá na 3 startoviště, prodlužuje to soutěž.

- Pracovní čas se krátí na 8 minut. Opět organizační záležitost, zamezení 3, pokusů a zkrácení doby soutěže. Neoperujte tím, že RCV 1 i RCV 2 má minut devět. Nesouvisí to. Vzletát nemusíte ihned po otevření pracovního času, je dovoleno „letět na druhé“.

- za převržení při přistání=0 bodů. Zjištěno, že to málo špatných přistání je dáno špatnou pilotáží. Metr nad zemí se zatáčka nedělá! Otázka: měla by i nadále rozhodovat špička trupu, nebo by měl být ve čtvrtci „celý model“?

- Specifikace „Gumicuku“ (podle SAM 78 i podle Němců) - 30m gumy nejvýše + 100m silon. Tedy celý člen má nejvýše 130m v nenataženém stavu.

- Pokud jde o způsob vzletu, zvažovali jsme i způsob, jak se létalo v červnu v Německu. Jde o vzlety pomocí dvou „gumicuků“ (30+100) při sníženém maximu. Má to své výhody, ale i nevýhody. Předpokládá to především dodání startovacího zařízení pořadatelem, službu pro vracení padáček šňůr se strany pořadatele, muže, který hlídá, aby se šňůry nezapletly, odevzdávání vysíláčů. Hlavní problém je guma. Kdyby byla u nás v přijatelné ceně k dostání, bylo by možné uvažovat i o této alternativě. Ale kupovat (nikoliv jednou koupit) ji v zahraničí není až tak legrace. I do SRN jde o dovoz a podle informací je cena 2 dílů 30m gumy asi 140DM. I když by se šetřila jen na soutěže (na čem potom trénovat), opotřebuje se a jak je obecně známo stárne i když se s ní nelétá. V každém případě jde o organizační i finanční zatížení pořadatele a to je v rozporu se zjednodušením organizace soutěží. Ještě jedno je třeba vzít v úvahu: Pořadí startů vybíral počítač s respektováním frekvencí. Nebyl žádný pracovní čas. Nic nebylo, co by mohlo někoho přimět, aby letěl, pokud „to tam není“. K tomu by mohlo dojít a takový vykuk by blokoval všechny podobné frekvence a počítač by je nevylosoval. Jistě, toto bylo trochu

eliminováno nízkým maximem (pouze 180s), které nebylo obtížné nalétat. Potom rozhodovalo, jak se kdo střelil do dvou soustředěných kruhů. Ale to snad není náš cíl. Na závěr k tomuto problému: Přesto, že náš SAM není dnes chudý, nemyslím si, že má (jakákoliv kategorie) sám zajišťovat tak nákladné položky, jako je zmíněná guma. Jde to přece i jinak. Není dost dobře možné si dělat věci pro své pohodlí na účet pořadatele.

Na žádost některých pilotů ARC byla před časem stanovena vlečná šňůra na nynějších 150 metrů. Nevím jak kde, ale pro kladenské letiště, kde většina soutěží ARC probíhá je to při příčném větru moc. Letiště má totiž šířku jen 200m. Těžko čekat, že zabíhání do přiléhajících polí může být trvale tolerováno.

### **CRC - motorové modely řízené rádiem.**

#### **CRC 1 - nový návrh:**

- motory s jiskřivou svíčkou - chod max. 60s., obs. do 10cem
- motory samozápalové - chod max. 45s., obs. do 3,5cem
- motory se žhavičí svíčkou - chod max. 30s., obs. do 3,5cem pro žhavičky nad 1,5cem, platí: průměr vrtule nesmí být menší než 220mm.
- pracovní čas 8 minut při „mrtvém“ čase na přiblížení na přistání.
- 30b za přistání do čtverce 30x30, model se nesmí převrhnout na nos nebo na záda.
- letové maximum 5 minut zůstává, zápočet 3 lepší lety ze 4.

#### **CRC (show) - návrh:**

pouze 2 změny

- a) nelze létat s „krkatými“ modely
- b) nejnižší známku snížit z 5 na 4. Důvod: nevýrazné rozdíly v bodech neodpovídají rozdílu kvality létání.

#### **CRC - E**

Motor nejvýše „600“ - max. 7 článků. Chod motoru mx. 60 sekund.

Ostatní stejně jako CRC 1.

#### **1/2 A Texaco**

Motor Cox 0,8cem, nádrž nejvýše 5cem, vzlet z ruky. Nejvýše 3 pokusy na dosažení 2 maxim po 15 minutách. Let pod 40s může soutěžící prohlásit za pokus, nebo ho uznat, jako let.

**Pišťte návrhy a připomínky se zdůvodněním nejpozději do 31.8.1996.**

R. Čížek

### **„ONTARIO 96“**

Tak jsme nazvali korespondenční soutěž, kterou vypisují modeláři z kanadského Montreálu. V č. 24 I.L., kde jsou uvedeny základní podmínky je i příslib, že se k soutěži v tomto čísle vrátíme. Nejdříve k modelům na gumu:

#### **\* LANZO**

Létají se 3 lety s maximem 180s. Pokud bylo dosaženo více modely 3x 150s, letí se rozlétávání, ale tak, že optimální čas je 75s, měřeno s přesností na 1/10s. Vypočítá se min % chyba a tato odchylka určuje konečné pořadí.

#### **\* MODELÝ 25“**

K již uvedenému v č. 24 I.L. doplňuji:

Létají se 4 lety s maximy odvozenými od rozpětí s uvedeným zaokrouhlením. Modely s maximálním rozpětím mají maximum 100s a úměrně méně modely menší. Nejen zajímavé, ale i spravedlivé.

Znovu připomínáme, že modely musí mít volnoběžnou vrtuli a pevný podvozek. Model této kategorie může být zmenšeninou většího modelu (ale létajícího do konce r. 1980). Vzlety jsou z ruky.

V případě rozlétávání je to stejné jako u formule „LANZO“. s tím, že optimální čas je 80% z maxima platného pro dané rozpětí modelu. Počet modelů v této kategorii není omezen.

#### **\* VĚTRONĚ do L=50“ (1270 mm)**

Jde o modely původní velikosti, zmenšení velkých modelů povoleno není. Vzlétá se 50m šňůrou. 3 lety s maximem 120s. V případě rozlétávání se letí na max. 180s. Není-li rozhodnuto ani potom, letí se let bez časového omezení. Počet modelů v této kategorii není omezen.

### **ORGANIZACE létání a vyhodnocení.**

\* Odletěte poctivě svoje lety měřené zodpovědným a předem informovaným časoměřicem. Potřebná data vč. maxim pro váš model uveďte v záhlaví letové karty. Napište si o ní a přiložte známku. Počasí si můžete vybrat mezi 1. srpnem a 30. září 1996.

\* Výsledky a ostatní data na kartě podepsané časoměřicem zašlete na moji adresu nejpozději do 8. října 1996. Jakékoliv zajímavosti kolem létání jakož i případný malý třípohledový plánek a fotka jsou vítány, ale nejsou podmínkou.

\* Těžko dnes 9.7., kdy tyto řádky píši, říci, jaký bude zájem u nás. Mimo sebe zatím nikoho přihlášeného nemám. Že by napsání korespondenčního byl výkon, který na vás nemohu čekat?

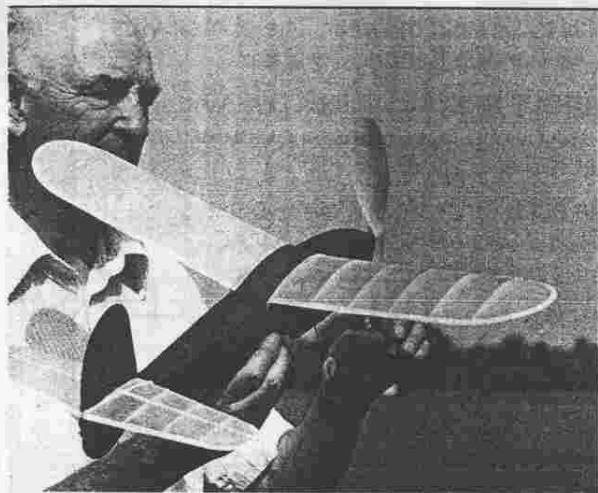
\* Leckdo by možná letěl, ale protože tato kategorie se u nás dosud nelétá, lze očekávat, že byste neměli podle čeho model postavít. Pořadatel této korespondenční soutěže Jim Moseley vyhověl mé žádosti v tomto směru a poskytl nám plánek modelu „Prince Hal“ o rozpětí 630mm. Je stavebně velmi jednoduchý a údajně létá v průměru až 70s. Zájemcem o aktivní létání (ne sběratelům) mohu dát udělat kopii Xeroxem (2x A3) za režijní cenu + poštovné.

\* Neobávejte se, že až model postavíte a odlétáte si tuto soutěž, dáte ho někde na skříň. To v žádném případě. Tato kategorie bude totiž obsažena v nových pravidlech pro modely na gumu. Zřejmě pod BVla. Musíme ji od 1.1.1997 zařadit hlavně proto, že umožní létat na malých plochách, a to je přece rozhodující.

\* Jděte trochu do sebe, do 1.9. můžete mít nejen model pohodlně postavený, ale i dobře zalétaný. Spotřeba gumy je malá - asi jako na P-30.

Těším se na přihlášky i výsledky.

R. Čížek



\* Mike THOMAS z Etobicka z kanadského Ontaria předvádí model KING HARRY patřící do kategorie modelů do 25“ (635mm) rozpětí. Dobře je vidět krásně vypracovaná lipová vrtule. S takovými modely se létá v srpnu a září již uvedená korespondenční soutěž.



#### **\* Přihlašte se do 5. 9.96 na soutěž volných historických modelů,**

která se létá v sobotu 14.9.96 na Slánském letišti. Létají se všechny volná AV, BV, CV. Písemně s udáním kategorie na Frant. Tichý, Vítězná 1561, 274 01 Slaný.

## VÝKONNÝ VĚTROŇ "STAR 13" ze SRN.

Německá větroňářská škola byla již před válkou trochu odlišná od naší. Koncepčně to byly pohledné konstrukce částečně podepřené bohatými teoretickými poznatky (Němci měli řadu významných aerodynamiků), ale přitom ovlivněné estetickým pohledem na model. Chci říci, že do toho často byly promítány prvky skutečných větroňů. Je na místě postupně několik zdárilých konstrukcí uveřejnit. Dnes se podíváme do Norimberka.

Větroň "STAR 13" ač létal jako termický, je pojetím spíše svahák. K.H. Stadler z Norimberku použil pro návrh tohoto větroňe koncepci modelu svého bratra Georga, jehož zmíněný větroň uletěl v roce 1943 vzdálenost 19 km.

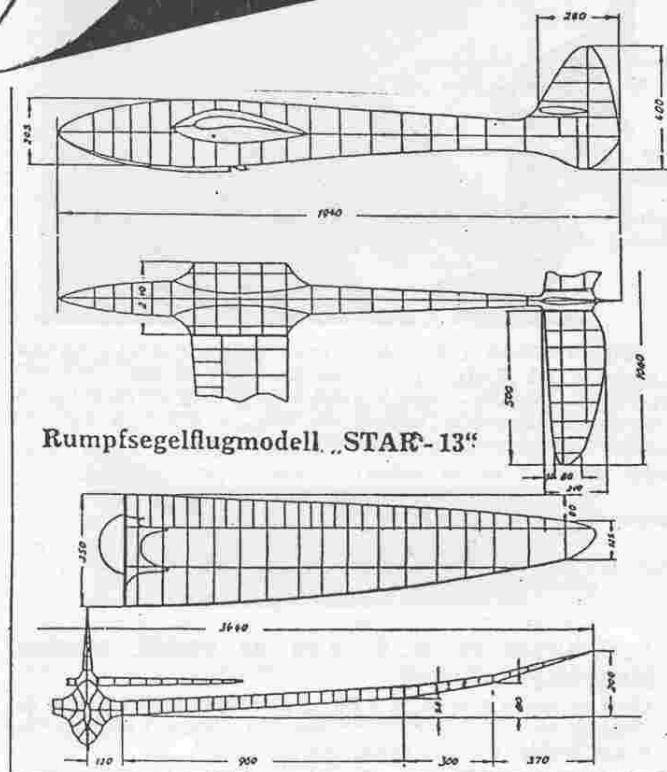
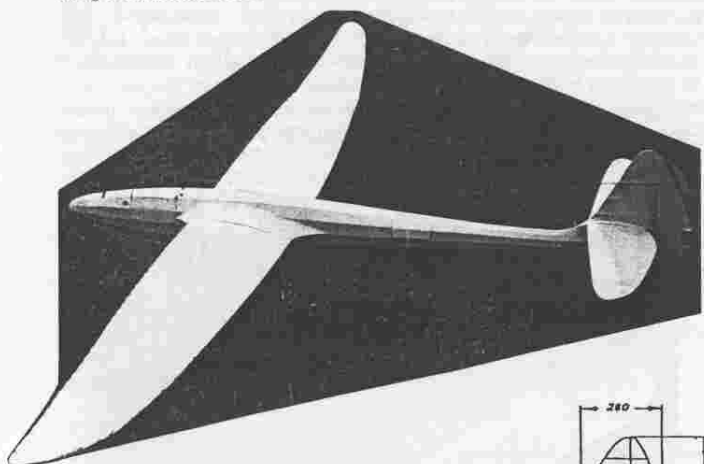
Model "STAR 13" je postaven výhradně z tuzemského materiálu. Trup eliptického průřezu má ve své vodorovné ose nástavce s přechodem pro upevňovací jazyky. Tyto jsou součástí eliptického, dvounosníkového křídla a jsou stavěny jako skříň. Křídlo je dvounosníkové se trojným lomením do -V-. Výškovka o rozpětí 1000mm je dvounosníková, rovněž eliptického tvaru. Je nasazena na steven směrůvky, nad trupem. Řečeno jedinou větou: "STAR 13" je plnokrevník pro rádiové létání na svahu. Ale ani v termice by svoji velikostí nepřišel příliš zkrátka.

### Uvádí se tato data a výkony:

|                |                                            |
|----------------|--------------------------------------------|
| Rozpětí křídla | - 3440mm                                   |
| Délka trupu    | - 1940mm                                   |
| Plochy         | - 75+18dm <sup>2</sup> =93 dm <sup>2</sup> |

Při hmotnosti 1800g je plošné zatížení 20g/dm<sup>2</sup> křídla. Profil křídla je podobný profilu RAF 32. Také profil výškovky je lehece nosný. Náběh křídla k ose trupu je +2,5 st., výškovka má minus 0,5 st.

Ze 100 metrové sňury létal model 3-5 minut. Dosavadní nejlepší čas byl 2,8 hodiny, přičemž model odlétal 12 km daleko. Šlo o volný let, samozřejmě.



Rumpsegelflugmodell „STAR-13“

## ZAJÍMAVOSTI Z DÁNSKA

### • Víte jak vznikly A-dvojky ?

Na myšlenku specifikovat kategorii větroňů, jako byl pro modely na gumu "WAKEFIELD CUP" přišel již v roce 1944 přední dánský modelář Per Weishaupt. Jeho myšlenka byla použita při vzniku skandinávských pravidel v roce 1946. Dá se tedy říci, že A2 se zrodily v tomto roce. Tato specifikace byla používána od roku 1946 až do roku 1980 pro mezinárodní soutěž v Trollhätten ve Švédsku. Rok poté - 1981 adoptovala FAI tuto specifikaci pro MS bezmotorových modelů. Už je to neuvěřitelných 48 let.

→→→→→

### • DANSK MODELFLYNE VETERANKLUB (DMV)

dosud ve sdružení SAM organizován není. Požadují o členství a doufají, že obdrží evidenční číslo 1938. To je rok, kdy Per Weishaupt založil v Dánsku první modelářský klub.

→→→→→

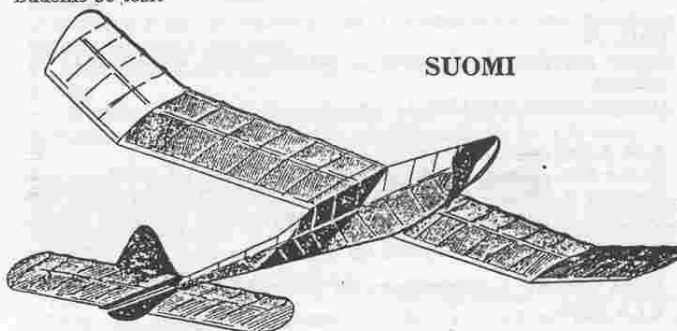
### • Model A 2 "SUOMI"

navrhl Morgens Erdrup v roce 1946 u příležitosti prvního šampionátu Skandinávie, který se konal v téže době ve Finsku. Byl to jak vidíte z obrázku model s velmi malou stíhlostí křídla při rozpětí pouze 1480mm. V roce 1947 byl k dispozici stavebnice a model byl postaven v mnoha exemplářích.

→→→→→

### • "DMV"

shání prostředky na založení WEISHAUPT GLIDER CUPu, který by se létal každoročně počínaje letošním rokem s modely A2, vzniklými v rozmezí let 1946 - 1953. Bude se létat 1. července ve Švédsku, protože jak nám sděluje náš spolupracovník Erik KNUDSEN, v Dánsku bohužel nejsou dostatečně velká letiště pro volný let. (Pozn.: kde dnes jsou?). Jistě nám Erik něco o tomto setkání starých A2 napíše. Budeme se těšit



SUOMI



\* Svahový větroň CF-17 si postavil Paul Hucke z Německa a létá s ním úspěšně i v termice.