



INFORMAČNÍ LISTY 29

ÚNOR (2) 1997/1

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 160, 273 01 Kam. Žehrovice
Spolupráce: Jana BALEJOVÁ
Jiří BALEJ

Trocha povídání na začátek roku . . .

Vánoce a novoroční hyření je za námi. Mnohá předsevzetí, že půjdeme na Nový rok s něčím do vzduchu padla v silných mrazech (moje také) a v přídělu sněhu tak pro „gumovky“. Přesto ale někteří neodolali a křtili začínající rok 1997 promenádou ve vzduchu. Chválím, nebyval jsem v mládí před svojí šedesátkou jiný. Dnes, v posledním týdnu ledna, kdy dokončují tímto poslední ze šesti stránek IL č. 29 se vás ptám: postřehli jste, že dny jsou přece už zase delší, že přece jen, když se sluníčko prokouše mraky je kolem poledne docela fajn? Já vím, musíme ještě chvilku vydržet, ale už je to jen otázka několika týdnů. Připomínám ale, že vynechat únorové létání na sněhu je základní chyba. To platí pro modely volné stejně jako pro modely RC. Určitě se nějaký příjatelův víkendový den najde.

Jen tak mimochodem devěťadvacítkou otevíráme již pátý ročník vydávání IL. Máme trochu usnadněnou situaci tím, že Modelář jak jsme ho znali nevychází a zdá se, že pro finanční potíže sotva bude. Takže mnozí vezmou za vděk i IL. Soudě podle toho, že se (zatím) na IL nenadává ani doma, ani v cizině. Máme kontakt s USA, Kanadou, Švédskem, Dánskem, Německem, Rakouskem, Austrálií, Švýcarskem, Itálií a zkoušíme to i s Japonskem. To byste se divili, jak nepatrný rozdíl je mezi Homo Modelisticus Europeus a ostatními, žijícími třeba za velkou louží nebo dokonce na odvrácené straně zeměkoule. Jde o obzvláště odolný druh, vzdorující zemětřesení i válkám a který je snad schopen přežít i kdyby snad přišla nová doba ledová.

Pokud se domníváte, že je „redakční stůl“ přetížen fotkami a články o tužemských modelech a dění vůbec, velmi se mylíte. Ne, že by se toho u mne ještě dost nenašlo, ale snažím se, aby nebylo „čizkovin“ příliš. Aby byla čísla alespoň trochu vyvážená, je potřeba, aby bylo z čeho vybírat a ještě musím brát zřetel na to, zda jde o fotku pro dvou, nebo třísloupkové použití. Já vás jen navádím, jak byste měli pomoci. Jsem trpělivý a hodný. Až to vezme někdo po mně, může se stát, že vám bude nadávat „jako z čeho si myslíte, že to mám slepit . . .“

Někteří členové SAMu 95 jsou samozřejmě i členy některých LMK. Tito pravděpodobně přišli v klubech do styku a novým kalendářem akci KLeMČR a vyděšili se. Jsou tam chyby, ale to nás nemusí bolet. Plánovaně a poslané do bylo v souladu s rozpisem v IL 28 str. 5 a 6! A tím se také řídte. Záměrem zveřejnění i v „kalendáři“ bylo dát na vědomost i nečlenům co a kde se bude letat. Chyba opravdu není tentokrát na naší obrazovce.

Volné soutěže ve Slaném nebyly otištěny vůbec, ale to bylo jiné nedorozumění. Platí vše dle IL 28. Ale stejně se třeba jen korespondákem pořadatelů přihlaste předem, má právo vědět, kdo s čím přijde na plac. Musí se připravit diplomy, ceny, startovní karty. Jistě, opět se opakují těmito apely, ale ono to dosud uspokojivé není. Jak se říká: „Chceš-li pořádek, začni nejdříve u sebe!“

Ne, nechci počátkem roku jen kázat, i když se mně zdá, že si dost členů ponechává na zaplacení příspěvků 1997 právě ty poslední dny ledna. Obávám se, že spolu s pokladníkem a prezidentem budeme v únoru hořekovat nad nesplněnou základní povinností členů. Pokud vám ale členství v SAMu 95 nevyhovuje, pošlete prosím korespondák a klidně se odhláste, kadrové postížení nebudete. Je to přece jedno, zda nás bude 120 či jen 100 či méně. Ale rádi bychom měli brzy jasno.

Za redakční radu vám přeji do nové sezony dostatek modelářského nadšení, co nejvíce nových historiků a těšíme se společně s vámi na první letošní poměření sil.

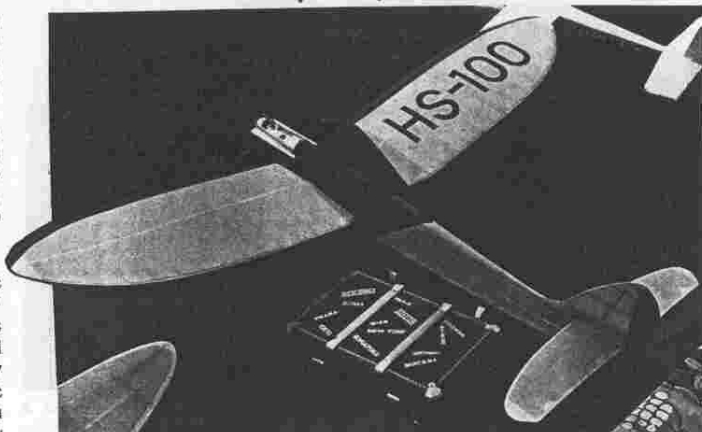


Materiál: SAM SPEAKS

* Krásné obrázky nestárnou a tak se jistě rádi podíváte na tento vzlet modelu „MISS AMERICA“ (rozpětí 2135mm) na Championátu SAM 1995 v COLORADU. Model postavil Bill Alberta z Hustonu a vypouští jej George Joki z Palo Alto. Pokud chcete vědět ještě něco o modelu: je potažen hedvábím v kombinaci: křídlo červené, trup bílý, kormidla modrá. Pohon: benzinový motor Ohlson and Rice 10ccm. Model získal 3. místo v kategorii „B“.

HÁZEDLA TRICÁTÝCH LET

Překvapuje vás, že i házeči kluzáky patří mezi historické modely? Ale je to tak. V Zaicově ročence z roku 1935-36 je už najdete vyobrazené. Jsou ale docela jiné, než se u nás létají dnes. Žádný z nich neměl konstrukční křídlo, ta byla z plně balzy. Byly stavěny pro létání v halách i ve volném terénu. Šlo o modely o rozpětí až kolem 750 mm pro létání venku, halové byly menší. Většinou měly jednoduché V-lomení křidel, až 22 stupňů. Existovala také skupina „celobalzových kluzáků“ označovaných jako třída C o rozpětí až přes 1200 mm při hloubce křídla 75 mm. Takový model měl na spodku trupu obvykle 2 háčky, protože byl vlečen šňůrou asi 25 m dlouhou.



Švýcarský motorový model HS 100 bývá častým návštěvníkem soutěží v Bad Neustadt nad Saalou v Německu. Je postaven v bílo-červené kombinaci. Jméno majitele bohužel neznáme.



Bob Oslan

* Koordinátor SAM na úseku „Nostalgia“ (modely po roce 1943) Hal COVER představuje svůj RC motorák, motorem Orviek poháněný BROOKLIN DODGER. Model má rozpětí 1830mm. Žlutá křídla i kormidla, oranžový trup.

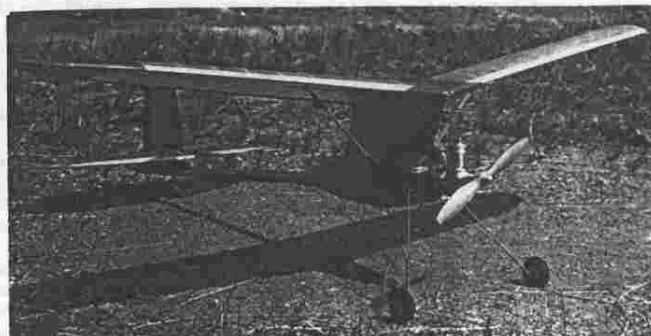


Everetts

• Ve dvojnásobné velikosti si postavil Američan Mark Glammeir tento model POWERHOUSE od SAL TAILBYho. Sal nakreslil původní model již v roce 1938. Tento obr má následující parametry: rozpětí 4270 mm, hmotnost skorem 12 kg. Motor Supertigre (obsah není uveden) točí s vrtulí průměru 610 mm 3000 (?) ot/min. Rádio Futaba 8 AM ovládá směrovku, výškovku, otáčky motoru a výhledové kameru a případné odhozy. Plocha křídla je asi 290 dm² - téměř dvojnásobek, než má ve svém horním limitu FAI. Ale radiové řízení posunulo tuto hranici docela jinak. Model je potažen Monocotem v červeno-bílo-modré kombinaci.
(převzato ze „SAM Speaks“ č. 131 září-říjen 1996)



• Fotku samokřídla „Rhönkämpfe“ při vleku poslal náš člen z Německa Dr. V. Tröbs z Dillingen nad Saarou. Model létá velmi spolehlivě.



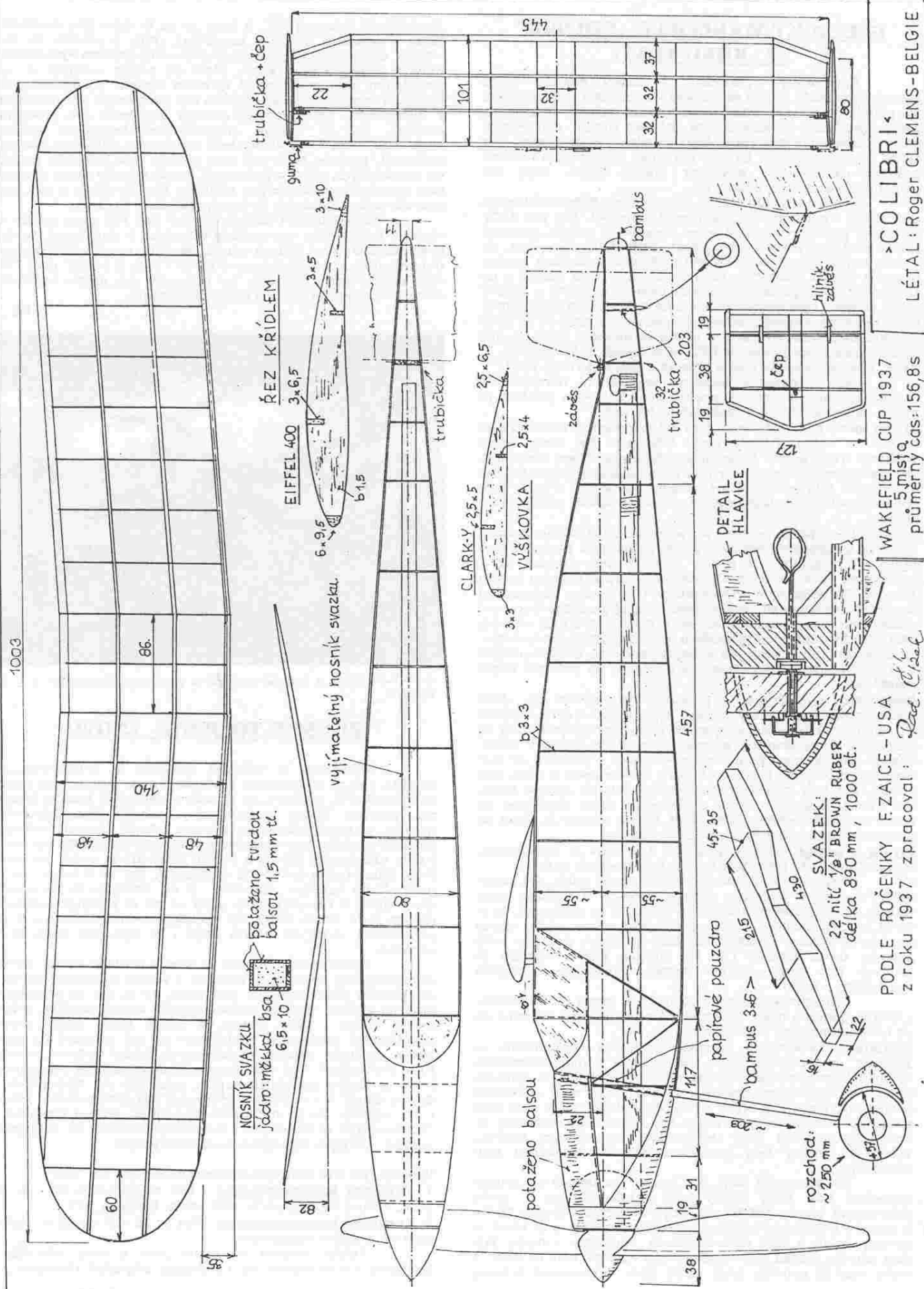
• Z Olomouce nám poslal obrázek svého malého motoráčka náš člen Bronislav Sokoliček. Data modelu: Rozpětí: 970 mm, délka 820 mm, váha 278 g, zatížení na křídlo: 21g/dm². Model byl postaven v roce 1949.



* LUŇÁK v Austrálii. Nevěříte? Snímek nám poslal Bruce Abell z Cessnock. Díky jemu jsme už mohli otisknout řadu fotek z tohoto vzdáleného kontinentu. Pokud se Vám zdá, že máme moc fotek z ciziny a málo z domova, tak se zamyslete nad tím, kolik jste poslali vhodných fotek pro LL.



• Na Championátu SAM v Pensacole na Floridě ustavil prezident SAMu Don Bekins dne 19.10.1996 s modelem Lanzo Bomber rekord SAMu v rádiem řízených motorových modelech časem 1 hodina a 46 minut. Model letěl v kategorii Texaco (nezaměňujte s 1/2A Texaco!). Byl poháněn desítkou Ohlison.



PODLE ROČENKY E ZAICE - USA

z roku 1937 zpracoval :

AKEFIELD CUP 1937

5 mist q

COLLEGE

ÉTAL • BOEUF CLEMENTS-REICHEL

BELGICKÝ WAKEFIELD „COLIBRI“ Z ROKU 1937.

Francouzský publicista, a známý modelář starší generace Emanuel FILON se rozhodl v roce 1987 nakreslit sérii 22 plánek z raného věku mistrovského létání s modely na gumu specifikace Wakefield. Aby dal tuto sbírku dohromady, použil podklady z časopisů: Aeromodeller, Model Aircraft, Air Trails, bulletinu MACF, La Vie Aérienne, Modelflug, a ročenek známého amerického publicisty Franka Zaice. Také ale pamětníků a korespondentů.

Jedním z těchto plánek je i Wakefield Belgičana Rogera CLASENSE. Model mně upoutal svoji koncepcí, pro rok 1937 rozhodně pokrokovou. Sedl jsem a napsal k plánu potřebný text v možném rozsahu, co plánek říkal. Cítil jsem však, že mnohé chybí. Potom jsem listoval v několika ročencích starých bezmála 60 let. Náhodou jsem v ročence 1938 narazil i na Zaicem pečlivě zpracovaný plánec modelu COLIBRI a objevil jsem, že něco bylo trochu jinak a také řadu dalších zajímavostí, které modeláře zajímají. Jsem toho názoru, že když se už něco reprodukuje, nelze to ošidit o věci dosažitelné a proto je náš plánec zpracován podle MODEL AERONAUTICS YEARBOOK F. Zaice. Pokusím se vám udělat průvodce zpátky do roku 1937.

Jde o klasický kabinový samonosný hornoplošník celkem robustní a čisté koncepce. Svoji celkovou plochou je model na spodní hranici Wakefieldů: 18 dm².

Křídlo mírně šipovitého půdorysu má jednoduché V-lomení a je stavěno v celku. Použitý profil Eifel 400 byl tehdy velmi oblíbený. Také proto, že svoji poměrnou tloušťkou umožňuje dobrou zástavbu nosníků. Ty jsou balzové, stejně jako náběžná a odtoková lišta (viz detail na plánu). Žebra jsou z balzy 1,5, koncové oblouky z bambusu. K trupu se křídlo přichycovalo gumou.

Trup obdélníkového průřezu je slepen ze dvou bočnic pomocí rozpěrek z balzových listů 3x3. Vzadu je snížen a tvarován jako sedlo pro výškovku. V přední části je trup zaoblen až k celuloidové kabině. Předek je nahoře i vespod potažen balzou 1,5 mm. Za vetknutým podvozkem je trup zesílen diagonálami pro lepší rozvedení sil od podvozku. Přední přepážka trupu má oválný tvar blízky kružnici do které tvarově přechází vrtulový blok. Vzadu těsně před výškovkou je na trup přilepena trubička, která je součástí závěsu pro vyklápění kormidel (DT). Doplnující 2 kratší trubičky jsou přilepeny a přivazány na náběžné hraně výškovky.

Podvozek a ostruha podvozek je udělán ze dvou samonosných bambusových noh o průřezu 3x6 v délce vetknutí do trupu, dolů ke kolečku se mírně zužují. Podvozkové nohy se zasouvají do papírových pouzder zalepených šikmo v trupu. Svazek pracuje mezi nimi. Celuloidová kola o průměru 57 mm mají za sebou ještě balzovou kapotu, ale jde spíše o efekt, než o účel. Aby byly chráněny směrovky přesahující spodek trupu, má model dlouhou ostruhu z ocelového drátu opatřenou na konci malým kolečkem. Spíše efekt. Konec ostruhy je ohnut do protisměru a zasouvá se do sploštělé trubičky.

Vrtule - motor - vrtule průměru 430 mm je volnoběžná, vypouzdřená. Zda jde o balzu, nebo lipu, uvedeno není.

Volnoběh je umístěn na přední straně vrtule a je zakryt dutým balzovým kuželem. Hlavice přechází z kruhové části nahoře a oválu dole do kruhového tvaru. Má tu zvláštnost, že je do ní zalepen balzový nosník, dlouhý jako svazek. Jádro tohoto nosníku je z velmi měkké balzy 6x9. Ze všech stran je ještě polepen tvrdší balzou 1,5. Na koncích tohoto nosníku je závěsné oko pro uchycení svazku. Nosník je s hlavici vyjímavěly z trupu.

Vrtuli poháněl svazek 22 nití 1/8" guma Brown Rubber („hnědé“ gumy) o délce 890 mm. Při průřezu - asi 65 mm² se do něho natačelo až 1000 otáček.

Kormidla - výškovka s profilem Clark Y je obdélníková, se zužením na koncích. Žebra byla z balzy 1 mm. Rozmístění nosníků bylo obdobné jako na křídle - viz detail na výkrese. Směrovky byly rovněž balzové, v zadní části měly seřizovací plošky nesené hliníkovými plíškami. Pochybuji, že s nimi bylo nutno po zalétání modelu vůbec kdy hýbat. Obě směrovky se nasouvaly bočními čepy do pouzder na prvním nosníku výškovky. Jištěny byly gumovými očky na náběžnou lištu výškovky.

Za pozornost stojí, že Clasen se umístil na soutěži Wakefield Cup 1937 (tehdy ještě nebylo MS) na 5. místě průměrným časem 156,83 sec. Když vezmeme v úvahu, že šlo o model s pevným podvozkem, volnoběžnou vrtulí a že všechny modely tehdy a ještě řadu let potom startovaly z desky, kdy část energie svazku byla spotřebována vzletem, není to málo. A věřte byla to pohoda, tyhle vzlety plné přirozenosti a krásy

Skončilo to rokem 1957. A kam se za ta další léta dospělo? Snad k odhalení rezerv v konstrukci vrtulí, o kterých se ale vědělo, ale nakonec i k nesmyslnému oštěpařskému vyhazování modelů s nepracující vrtulí, která se začíná roztáčet až se zpožděním, málem na ztrátě rychlosti modelu. To samozřejmě vyžaduje zdatné chasníky (napadá mě, proč se ale neexponovali v házedlech), kteří doplňují energii potřebnou pro stoupání modelu, jež je stálým zmenšováním hmotnosti svazků snižována. Není to protismyslné? Snad smím celé toto snažení kritizovat, protože jsem kus této historie jako závodník prožil, od nesklopných vrtulí a podvozků, vzletů z desky až po modely bez podvozků se sklopnými vrtulími. Mluví-li někdo o tom, co bylo dál jako o pokroku, je to velmi relativní hledisko.

Sdružení SAM (kterékoliv) má vůči FAI svoje trumfy a obranu: limitní roky pro modely historické a skutečnost, že do toho našťásti nemá FAI co mluvit. Jinak by to asi velmi snadno dopadlo jako s kategorií nejen F1B ale i F1C. A pokud dnes FAI dost dobře neví co s tím, lze doporučit jen jedno: vrátit se oběma nohama na zem - a nejenom nohama.

RC



J. BALEJ létal v loňské sezoně s modelem Žehrovice II v RC úpravě

ZKUSME TO JEŠTĚ ZNOVU

Vzhledem k velkému nezájmu o korespondenční soutěže, jak se to projevilo v minulém roce, vysloví mně určitá část čtenářů IL nelibost, že se znovu zmiňuji. V jednom budou mít pravdu: dobře organizované nebyly. Korespondenční soutěže, ve světě známé pod názvem „Postal Contests“ čili lépe poštovní soutěže byly vymyšleny proto, aby modelářští nadšenci z míst vzdálených stovky a i tisíce kilometrů si mohli porovnat svoje létání i přes tu velikou vzdálenost. Ne, není to nic, co se musí. Je na každém, zda chce, či ne. Někdy je to jen soutěž dvou klubů z různých států, jindy se do ní zapojují skupiny z mnoha zemí. může to být ale i polétání v zahraničí, bude to v pořádku. Jestli se někdo přidá i ze zemí našich, bude to v pořádku.

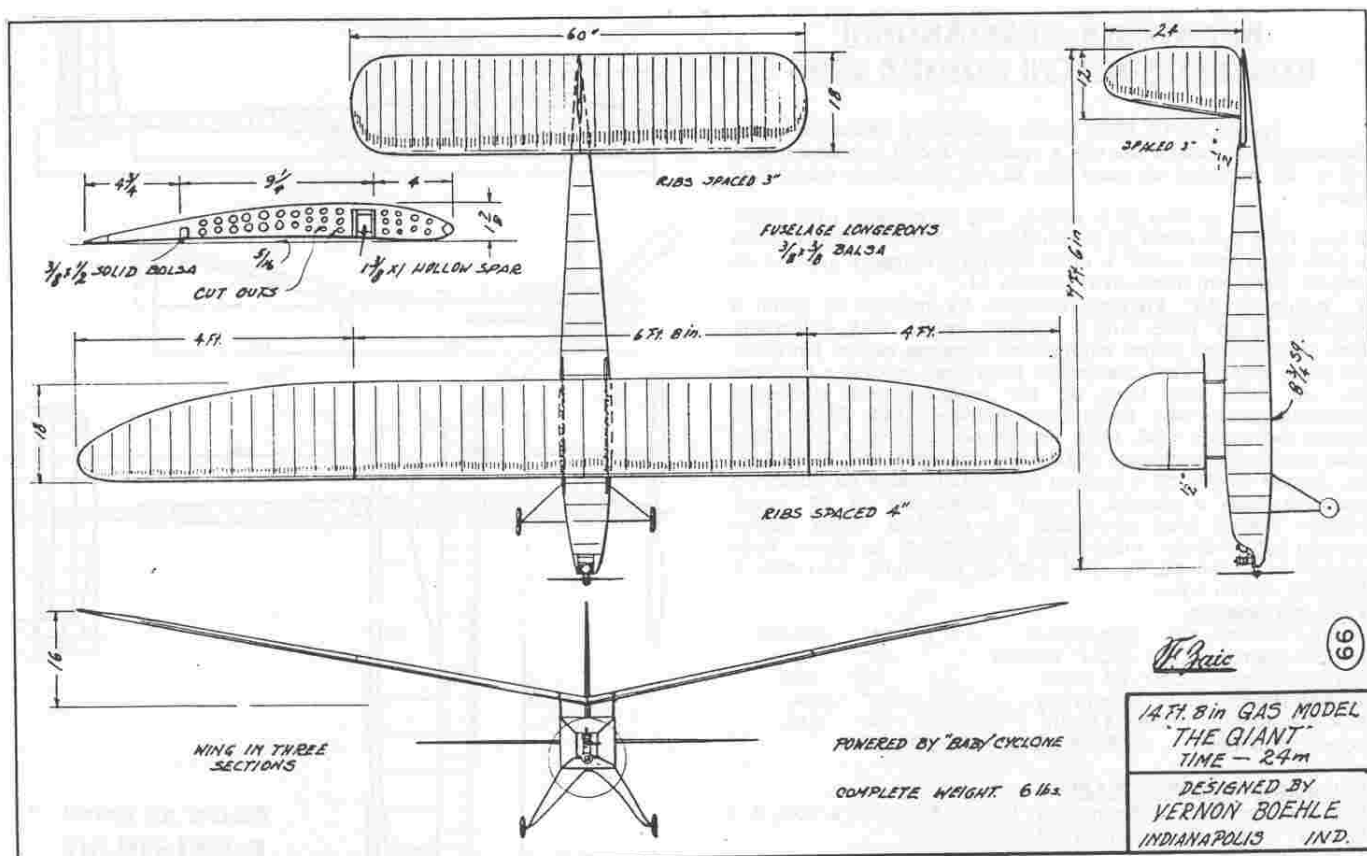
Mnozí možná řeknou, že takové soutěže nemají smysl. Jsou pořádány na různých místech, s velkou pravděpodobností i za různých povětrnostních podmínek. To se ale dá překlenout alespoň z části tím, že časové rozpětí takové soutěže potrvá měsíc, nebo i déle. Potom si každý může vybrat dobré povětrnostní podmínky. Modelářství ve své podstatě by mělo zůstat jen hrou, naplněním radostných chvil duševní pohody. Hrou o přátelství. Což vás nikdy nelákalo poznat byt jen pomocí fotek a dopisů podobné skupiny, jako jste vy, žijící někde v daleké zemi? A v menším - neomezují nás snad cestovní výlohy i čas natolik, že je málo pravděpodobné setkání Plzeňáku s Olomouckými či Jihočechů s Ostraváky? Zkusme to tedy ještě jednou, při lepší organizaci se to musí povést.

Vypisují tyto dvě korespondenční soutěže pro rok 1997:

1. Aprílová korespondenční - létá se libovolně od 1.4. do 30.4. včetně v kategoriích: AV1, AV2, BV25 a BV1.

2. Podzimní korespondenční - létá se od 1.9. do 30.9. včetně opět ve stejných kategoriích.

Vzlety modelů na gumu jsou z ruky. Zájemci o přihlášku si o ni napište do 15.března, případně 15.srpna.



AMERICKÝ MOTOROVÝ MODEL „THE GIANT“.

Motorové modely najdeme již v první ročence F. Zaice z roku 1935-36. Je zde dokonce i třípohledový plán modelů KG-2 Josepha KOVELA, který s ním vytvořil světový rekord na čas výkonem 1h 4min 40s. Jde o model o rozpětí 3050 mm s motorem Brown Junior. O tom ale nechci dnes psát, jen jsem pátral, kdy začaly v USA motoráky létat. Nevím kdy, ale že létaly již roce 1935 je z toho jasné. Ale ještě v další ročence 1937 vidíme, jak se návrhy modelů různily, cesty se teprve hledaly. Vybral jsem jako jeden extrém GIANTa mezi střízlivějšími konstrukcemi, jako byla Miss America, nebo velmi elegantní EXPERIMENTAL GAS MODEL 2.

Z motorů bylo již možné vybírat, podle dokladů nejméně z deseti. Nejužívanější ale bývaly motory Brown Junior a Baby Cyclone. I tak šlo většinou o podmotorované modely. U vědomí, že benzínáček musel sebou vozit indukční cívku, baterku a kabely a také proto, aby modely neměly velké plošné zatížení, stavěly se modely většinou nad 2m rozpětí. Model 1,7m byl výjimkou. Malé zatížení znamenalo i pomalejší kluz a tedy větší šanci že se model při přistání nepoškodí. Plochy k létání, které jsou leckde v USA jsou pro násince těžko představitelné. Takové modely by se tu létat nemohly. Přesto byl model GIANT (Gigant) vybočením z řady i u těch modelů nad 2 metry rozpětí. Měl totiž rozpětí 4,30 m, ale při váze asi jen 2,7 kg. Uvažme-li o jaký kus jde, není to mnoho. Při ploše křídla asi 180 dm² bylo zatížení na křídlo asi jen 15g/dm². Není se potom co divit, že pro pohon stačil motor Baby Cyclone, který patřil mezi ty slabší. Po zastavení motoru to musel být opravdu větroň.

Model navrhl Vernon BOEHLE z Indianopolis ve státě Indiana, snad již v roce 1936. Zde je alespoň hrubý popis:

Trup je velmi jednoduchý, má čtvercový průřez 222 x 222 mm což vás může zarazit, je to průřez 4,9 dm². Ale uvědomte si že je vlastně štíhlý, protože má délku 2880 mm. Je slepen z balzových listů 9,5 x 9,5 mm.

Křídlo má jednoduché V-lomení 11 stupňů (zbytečně mnoho). Je třídílné. Střední obdélníkový díl o rozpětí 2033 mm má uvedené lomení. K němu se přisazují přímé, poloeliptické konce, že pro pohon stačil motor Baby Cyclone, který patřil mezi ty slabší. Po zastavení motoru to musel být opravdu větroň.

457 mm (!), balzová žebra jsou vylehčena kruhovými otvory. Náběžnou lištu tvoří na koso zalepená lišta čtvercového průřezu. Křídlo má jeden hlavní skříňový nosník 35x25 a pomocný balzový nosník 9x13 na spodní straně profilu poměrně vzadu. Vzdálenost žebírek je 101 mm. Křídlo je nesené nad trupem na bradélkách. Má úhel seřízení pouze 2 stupně (1,5 + 0,5) a i z velikosti výškovky lze soudit, že model má těžiště asi někde ve 2/3 hloubky křídla.

Výškovka má až neskutečné rozměry - 1510 x 457 mm, tedy má stejnou hloubku profilu jako křídlo. Je obdélníková se zaoblenými konci. Přibližná plocha je asi 65 dm², tedy asi 36% plochy křídla. I kdybychom vzhledem k malému úhlu seřízení připustili, že ji chtěl konstrukteur použít částečně jako nosnou, její profil tomu neodpovídá. Vzdálenost žebírek je 75 mm. Výškovka je zbytečně velká, jejich 60-65% by mělo stačit při mírně větším úhlu seřízení. Těžiště by se posunulo kupředu.

Směrovka je vysoká 610 mm a široká u kořene 304 mm. Je symetrická a posazena je přímo na výškovku. I zde jsou žebra vzdálena 75 mm.

Podvozek je spojen z ocelového drátu.

Nic bližšího se o modelu neví. Jistě se nepustíte do jeho stavby, ani byste to při dnešních cenách balzy finančně neutáhli. Šlo jen o to, ukázat kudy vedly cesty k poznání tehdy před 60ti léty. Guinessova kniha rekordů myslím tehdy ještě nebyla, ale kdyby ano a GIANT byl nahlášen, určitě by zabodoval. Já alespoň o větším modelu té doby nevím. A kdyby přece jen byl, nemusím přece vědět všechno.

Převzato z ročenky 1937 F. Zaice z USA.

RC



Naše řady opustil jeden z prvních členů SAMu 95 - Přemysl KYNČL z Kosoře. Zemřel náhle 23. 12. 1996 ve věku nedožitých 60 let. Při soutěžích ARC téměř nikdy nechyběl. Přemek už nikdy nepovede svého „žraloka“ na přistání. Vzpomeňte prosím všichni, kdo jste ho znali s námi, byl jedním z nejaktivnějších členů SAMu 95.

J. Balej, Rad. Čížek

KANADSKÁ MEZINÁRODNÍ KORESPONDENČNÍ SOUTĚŽ 1996

Teprve 27.12.1996 došla výsledková listina této stále populárnější soutěže a tak vás s výsledky mohu seznámit teprve v IL č. 29. Konečně ale sami víte, že v č. 28 nezbylo ani kousek místa.

Letos se létal již 5. ročník. Vše začalo již v roce 1992. V roce 1994 byla účast již 39 modelů, 50 jich bylo v roce 1995 a letos 66 a ještě navíc v nově otevřené kategorii větroňů do rozpětí 1270 mm (naše AV1) dalších 11.

V kategorii 25" Vintage odlétalo 52 modelů na gumu a rozpětím do 25" (635 mm) z Kanady, Anglie, USA, N. Zélandu. Tato kategorie má jednu zajímavost: maxima nejsou jednotná, ale podle rozpětí. Plně maximum 100s mají modely s rozpětím 25", ale třeba Jerry Long se 16" modelem měl stanovené maximum pouze 64s. Nejmenším modelem byla Cessna C 34 George Benson z USA. Měla rozpětí pouhých 9 a 3/8". Toto však není velký handicap. Maximum odpovídá 40s. Dosáhl jej 2x, jednou zaletěl 35 a jednou 39s. Zaletěl tedy na 98,25% z možných 160s a skončil v tvrdé konkurenci na 10. místě, protože všichni před ním létali jen maxima. Velmi mnoho modelů byly makety, nebo spíše polomakety na gumu. Řada modelů byly zmenšeniny, jiné byly ze stavebnic, jako MIG 3, Mustang, Storch a jiné.

Výsledky prvních:

1. Mike Thomas - CN	Elite Petrel	L = 24"	384sec
2. Chris Blanch - UK	B.O.P. Hornet	22"	352
3. Frank Loates - CN	FA Moth	24"	384
4. Mike Thomas - CN	King Hary	24"	384
5. Ron Hummel - USA	FA Moth	24"	384

Létalo 52 modelů. CEN = Kanada UK = Anglie

Kategorie 1933 LANZO CABIN

Měla 14 účastníků. Polovina jich byla z Anglie, 3 z USA, 4 z Kanady. Létané maximum bylo 150s.

1. Mike Thomas - CN	450sec
2. Ron Hummel - USA	450
3. Orville Olm - CN	425
4. Tony Rushby - UK	422
5. Fudo Takagi - USA	402

Kategorie Kluzáky 25" (L = 1270 mm)

Létalo 11 účastníků: Kanada 3, Anglie 3, USA 2, ČR 1, N. Zéland 1 a Itálie po 1. Vzlety šňůrou dlouhou 50 m maximum 120s.

1. Jim Moseley - CN	"LULU"	360sec
2. Martyn Cowley - USA	"LULU"	320
3. Bob Norton - USA	"LULU"	320
4. Richard Barlow - CN	"LULU"	318

Náš jediný účastník Fr. Výskala s modelem KONSUL se umístil jako devátý časem 243s. Měl lety: 67,80,96s

Na naši neúčast v modelech na gumu 25" jsme snad měli částečnou omluvu, protože se tato kategorie u nás dosud nelétala. Proto nám pořadatel poskytl plánec modelu Prince Hal. Kdo si o něj napsal, obdržel ho. Co ale vím, dostal ho pouze Jaroslav Eisner z Kladna. Model ale už do konce termínu nestačil zaletět pro špatné počasí. Ale jen v Kalifornii, Nevadě a na Floridě prý měli pěkné. Medobré to bylo i v Kanadě, kde účastníci, kteří kalkulovali s tím, že se počasí přece jen koncem zari zlepši, létali nakonec ve slabém sněžení.

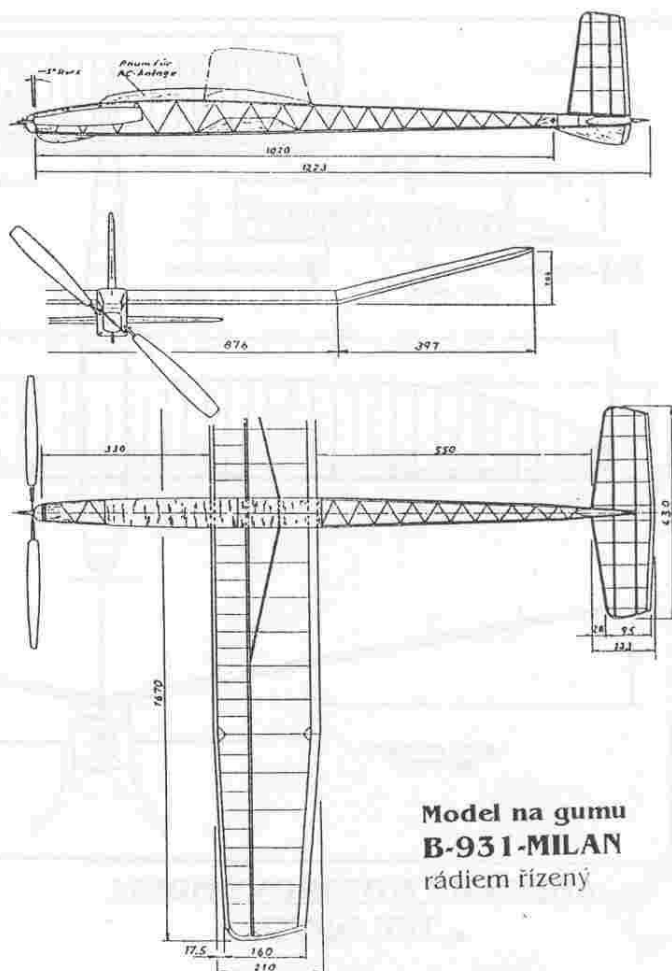
Příznějíme si, že modely BV 25 ještě létat neumíme, je to pro nás nové. Za pár týdnů, co budete IL 29 číst už ale bude jaro a pokud jste na modelech nezpracovali přes zimu, máte co dohánět. Jednak se už začíná létat soutěže BV 25 a i AV 1 a jednak je potřeba se připravit na tuto soutěž v pozdním létě 1997.

Nevím, zda s AV 1 létat umíme, moc toho vidět nebylo. Jestli se tvrdí, že plánek pro AV 1 máme celou řadu, moc rád bych tyto modely viděl létat a to dobře.

No tak - přeci nebudeme na Kanadské korespondenční chybět a přece více než průměr dokážeme, či ne? Je to výzva všem volňákům ať létají AV 1 či BV 25 a ať jsou ze SAM 95 či 78, nebo organizováni nejsou. Včas zveřejníme bližší informace, jak a kdy se bude letos soutěž létat.

RC

- Josef KUBEŠ z Kladna je vyložený fanda do gumáků. Takového Wakefielda si přivezl na soutěž historiků v loňském roce do Slaného. Pro mlhu hustší než je londýnská se ale nelétalo. Letos z jara určitě vyletí.



Model na gumu
B-931-MILAN
rádiem řízený

- Jak už jsme poznamenali dříve, náš člen Dr. Volkmar TROBS z Dillingen létá kde co. Před dvěma roky postavil velkého gumáka „MILAN“. Teď, kdy miniaturizace RC vybavy, jmenovitě přijímačů a serv umožňuje takovou zástavbu téměř do čokolád, říká Volkmar: a proč ne do modelu na gumu. Jistě se dozvíme brzy jak moc dobře. RC vybava je umístěna v malé nadstavbě na trupu na trupu před křídlem - viz výkres

Model na gumu
B-931 MILAN
Plocha křídla: 32,8 dm²
Profil: vlastní - 10%
Plocha výškovky: 4,7 dm²
Profil: symetrický 12%

Sklopná vrtule O 540/680
Hmotnost: 382 g
Svazek průřezu 84 mm² a
délce 1000 mm

