



INFORMAČNÍ LISTY 32

ČERVENEC (7) - 1997 (4)

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

Tentokrát bez úvodníku modelářského

Již několik let vám rozesílám I.L. řada adres se mně dostala do povědomí. S názvy městeček či obcí se vytvořila i asociace se jmény. Když Ostrava-Svinov, tedy Jiří Palkovský, Bruntál= Pepík Holčák, Valašské Meziříčí= Franta Vyskala, Rosice u Brna= Víta Lacina, Prosenice= Zatloukal, Olomouc= Broňa Sokolíček a Zdeněk Holýš. A jiní a jiní.

Najednou tato místa připomenutá TV dostala jiný rozměr. Rozměr zkázy, nebezpečí a utrpení. Pro mnohé z vás a tisíce jiných. Nezáleží, kdo se brodil po pás v kalné vodě a koho to minulo. Jsme tady daleko od míst neštěstí, daleko mimo podobného nebezpečí. A přesto jsme více než blízko k vašim nesnázím a bolestem. Jsme tu najednou vysoko nad malichernostmi, nad partajní revnivostí, nad blbostmi. Města i každá malá vesnička, každý její obyvatel, který byť malíčkostí může pomoci, nezvažuje a jedná. Ano když je zle dokážeme se najít, od Chebu až po Hodonín.

Náprava škod bude stát nepředstavitelně moc. Odříkání, práce, peněz i bolest. Nebudme tedy malicherní, jestli to, nebo ono bude zase dražší. Stát má na všechno jen jeden pytlík peněz, dnes hubenější než dříve. Zdaleka to nepostačí. Dnes je brzy na závěry ale v jednom snad budete souhlasit: obstáli jsme a to je velmi cenné.

Redakce

LETIŠTĚ AEROKLUBU Kladno 31. 5. a 1. 6. 1997 = ARC + CRC

Zde se létala hlavní jarní soutěž rádiem řízených větronů a motorových modelů. Letos byl termín naplánován o 14 dnů později, abychom se vyhnuli „ledovým mužům“, ale oni se jaksi někde zapomněli...

Sobota - 31. května - ARC - rádiem řízené větroně.

19 modelářů se 24 modely byla slušná, i když ne přebohatá účast. Čekalo se účastníku o něco více. Důvod tentokrát neležel v počasí, nikde to ráno nepršelo. Trochu zlobil vítr. Z počátku vypadaly podmínky jako přijatelné, ale ve druhém kole při nárazech až 11 m/s to vypadalo na pováženou, vyskytly se i hlasy, zda soutěž přerušit. Létalo se dále, bylo to správně rozhodnutí: vítr se ve druhé polovině soutěže ztišil na přijatelnou míru kolem 5 m/s.

Většina modelářů použila pro vzlet nabídnutý elektro- naviják. Je možné, že ne vždy brzda navijáku udržela buben proti protočení, ale to při některých velkých modelech (až přes 3 m rozpětí) a silných větrných nárazech byl jistě tah mimořádný. Nemyslím, že to byla něčí výhoda, nebo, že byl někdo poškozen - všechny modely, pokud měly v souladu dvojici: těžiště - háček, byly vytaženy naplno. Stejně nakonec rozhodovala pilotní zkušenost a také i smůla, pokud někdo se potkal s „výtahem“, který jel bohužel zrovna dolů. Skutečnost, že přesně během 4 hodin byla tato čtyřkolová soutěž ukončena, svědčí o plynulém průběhu. Celkem bylo uskutečněno rovných 90 letů, z toho 24 maxů. Do velkého čtvrtce bylo 5 přistání, do malého 10. Není to při tom větru nejhorší.

Někdy diskutovaná profiláž křídel je velmi problematická. Tak jako tak by byla jen velmi obtížně kontrolována při soutěži a tak jako tak je mezi žebry křídla u všech modelů s neplankovaným křídlem docela něco jiného. Týká se to jak rádiem řízených modelů, tak modelů volných. Ani snaha dodržet poměrnou tloušťku nic neřeší, co s takovou MVA 123! Mohu vás ubezpečit, že souřadnice profilu mezi žebry by se nenašly v žádné serii MVA, NACA, Eifel, či jiné.

Z nových modelů tu byly Šir-chány Frant, a Libora Dvořákových (Fr.Dvořák v provedení plovoucí „motyl“, Libor s uspořádáním „motyl“ dělený). Dále zde byl čerstvě zalétaný Stiegker Vlad. Kostečky, model překvapivě dobrých vlastností, svahový Viegand V. Tröbse s obloukovitě řešeným V-lomením a několik dalších zajímavých modelů.

Na závěr soutěže došlo bohužel k neoficiálnímu protestu VI. Perglera proti potaženému stabilizátoru kormidel L. Dvořáka. Skutečností je, že při tomto uspořádání jsou obě poloviny střídavě dosti namáhány a jiné řešení k zabezpečení pevnosti a tuhosti je jako drbat se levou rukou za pravým uchem. Nakonec, oficiální protest podán nebyl a tudíž nebylo rozhodnuto. Jak L. Dvořák, tak VI. Pergler se ale sami vzdali nároku na diplom i cenu. Není to šťastné řešení, trochu to pokazilo dojem na jinak úspěšné létání. Znovu opakuji: Soutěže SAM nejsou a nebudou nikdy žádným Mistrovstvím světa a jako takové je berte. Zapomeňme na to, ale zůstává potřeba detailně upřesnit, co při stavbě je přípustné a co ne. Nikdo diskvalifikován nebyl, není důvod tedy proč nevyhlásit

výsledky podle skutečně nalétaných časů:

1. Dvořák Libor	Šir-chán	1020
2. Dvořák Frant.	Šir-chán	1020
3. Dvořák Frant.	Moswey	945
4. Pergler Vlad.	Moswey	945
5. Dvořák Libor	Moswey	940
6. Balej Jiří	Káně	853
7. Hořava Miloš	Krkoun	833
8. Brož Frant.	Condor	826
9. Hucke Andreas	CF-17	800
10. Söltner Fritz	LD-49	795
11. Hořava Miloš	Condor	784
12. Alexandrov Jar.	Káně	710
13. Hucke Paul	Gonseal	707
14. Kasal Miroslav	Káně	705
15. Kostečka Vlad.	Stiegker	703

16. Macků M. - Albatros - 655, 17. Ilg Wolfgang - Star 3 - 650, 18. Tröbs V. - Viegand - 600, 19. Hlouš F. - Andromeda - 579, 20. Tröbs V. - Fido - 552, 21. Hlouš F. - Čáp - 450, 22. Kalina K. - Neptun - 420, 23. Andrysek Zd. - Kejhák - 174, 24. Regenhard H. - Wolkenbeisser - 173.

Káně už je dnes tak na minimální velikosti, létající A-dvojky jako Čáp, Neptun, Andromeda by potřebovaly pro RC postavit asi 1,5 s větší. Převaha Šir.-chánů a Mosweyů není jen ve velikosti těchto modelů, výsledky jsou podepřeny především vylétaností soutěžících, kteří s těmito modely létali.

Jedno nelze přejít: opět se potvrdila přednost proudového startování. Soutěžící nejsou ve dvojfunkci vlekaře a také soutěžícího a vše jde v pohodě. Přinést zpátky padáček je morální záležitost soutěžících a ti se s tím vypořádávají dobře.



Jarda Alexandrov z Dobřichovic připravuje svého motoráčka k letu. Přihlíží Mirek Kasal z Pívan. Oba jsou částí účastníci létání SAM 95 na kladenském letišti.

VIDĚNO OBJEKTIVEM FRITZE**SÖLTNERA**

na soutěžích ARC 31. května a
CRC 1. června

1. Vláda Kostečka z Kam. Žehrovice „křtil“ svůj nový obrovitý model STIEGKER na první soutěži. Postavil jej v daleko lepších hmotnostních parametrech, než byl prototyp. Po posunutí těžiště kupředu prokázal model velmi dobré letové vlastnosti.

2. Startuje jej elektrickým navijákem Libor Dvořák ze Stochova.

3. Libor Dvořák startuje navijákem otcův větroň konstrukce Zdeňka Formánka z Kladna. Model získal 2. místo. Jde o zmenšeninu modelu ŠIR-CHAN.

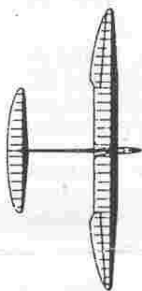
4. Franta Brož z Tuchlovic vypouští model WEIGAND Dr. Tröbse z Dillingen. Model byl pozoruhodně čisté koncepce s potaženou nosovou částí křídla slabou překližkou, včetně obloukovitého V-lomení křídla. Typický německý svahový větroň čtyřicátých let.

5. Model HAST navržený v roce 1935 Haraldem Strobeckem má rozpětí 2440mm, délku trupu 1270mm a hmotnost 800g.



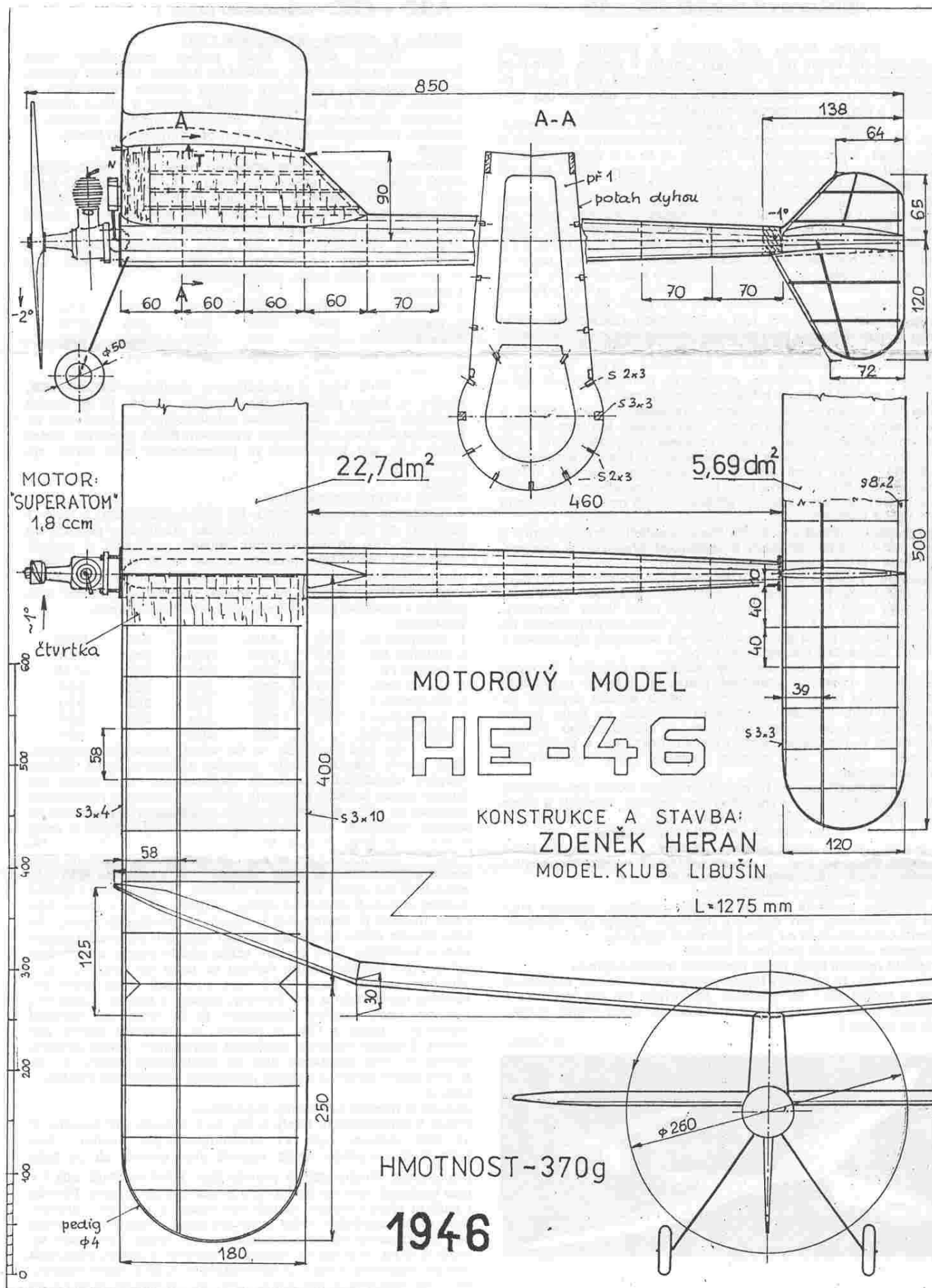
Vzlétá jeden ze tří modelů KÁŇE (J. Alexandrov, či M. Kasal?).

Vzlétá kombinace Delfin (Luňák) z r. 1949. Fritze Söltnera, který byl létán proxy modelářem R. Heinzlem.



Syn Paula Huckeho, nyní nový člen SAM 95, Andreas Hucke létal v ARC s Benedekovou CF-17 a umístil se časem rovných 800s na 9. místě. Mimo to létal v CRC a výkonem 966 obsadil 4. místo





Motorový model HE - 46

Zdeněk Heran byl jedním z předních modelářů modelářského klubu při Aeroklubu Libušin u Kladna. Původním zaměstnáním byl modelář - rozuměj průmyslový, tedy takový, co vyrábí modely pro odlitky. Láska k práci se dřevem mu byla vrozená a tedy stavba modelů mu nebyla vůbec cizí.

Nějak koncem roku 1946 postavil dalšího motoráčka, HE - 46. S ním se zúčastnil zemského mistrovství v Klatovech v roce 1947, dále soutěže ve Zdicích a to i v dalších letech. Zúčastnil se i soutěže VII. Žehrovice v roce 1952, kde při logaritmickém bodování obsadil pěkné 3. místo.

HE - 46 má jednoduché, vysoce účelové tvary a pro motor Superatom i vhodnou velikost. Z dokladů o modelu zbyla jen fotka z Klatov (viz IL č. 30 - str.6) a přesný třípohledový, i když trochu zjednodušený plánec, který jsem nakreslil pro LM č. 11 v roce 1952 (viz str. 174). Některé stavební detaily jsem si pamatoval, některé si doplnil konzultací s konstruktérem. Model byl celý postaven z tuzemského materiálu, potah středním papírem Kablo, barevné doplňky byly červeným lakem.

Křídlo mělo obdélníkový tvar s kruhovým zakončením. Mělo dvoji lomení. Stavěno bylo ze dvou polovin spojených uprostřed spojku z 3 mm letecké překližky. Lišty jediného nosníku byly smrkové 3x3, náběžka 3x4 a odtokovka 3x10. Žebra byla vyřezána z 1 mm překližky, odlehčená. Koncový oblouk byl z pediku 4 mm. K trupu se křídlo poutalo gumou.

Trup byl slepen z překližkových přepážek 1 mm silných a smrkových podélníků 3x3 a 2x3. Pod křídlem byl trup vytažen do středně vysokého krku. Motorová přepážka byla pod náběžnou hranou křídla a byla vyrobena z letecké překližky 4 mm. Na ni byl třemi šrouby M3 upevněn detonační motor Superatom 1,8 ccm. První pole trupu za motorovou přepážkou bylo mezi podélníky vylepeno překližkou 0,8 mm, dílci vylepeni bylo i před kormidly.

Podvozek byl ohnut z jednoho kusu ocelového drátu průměr 2 mm, přišit tenkým drátkem k motorové přepážce a zalepen. Kola byla z pěnové gumy průměr 50 mm.

Kormidla výškovka byla obdélníková s kruhovým zakončením. Nezvyklé je použití stejného profilu jako na křídle - MVA 301. Výškovka byla stavěna vcelku včetně malé horní směrůvky, která byla z listů 3x3, 2x3 a z bambusu. Cepek se připevňoval na osazený konec trupu gumou. Hlavní díl směrůvky byl slepen z listů 3x3, 2x3 a 2x8 a zalepen do trupu.

HE - 46 byl úspěšný model s dobrými letovými vlastnostmi. Postaven však byl pouze v jediném exempláři, plánec vydán nebyl. Samozřejmě, potom nejsou úspěchy na soutěžích tolik výrazné. Domnívám se však, že tento model bude dobrým doplňkem do řady s Macháčkovou Múrou, motoráčky V. Procházkou, snad i s mým Korzárem a podobnými modely. Škoda, že mnohé zanikly bez jakéhokoliv zdokumentování.

Samozřejmě se tu nabízí i rádiová verze pro kategorii CRC Atom která není vyhraněna pro nějaké speciály a chod motoru je dostatečně dlouhý na pěkné lety.

Pro stavbu RC verze však doporučuji některé úpravy:

- a) pokud vlastněte malá serva a přijímač, dá se vše při troše kroužení složit do trupu a nastavby. Pokud vlastněte aparaturu normální, bude nutno zvětšit si plánec asi 1,2 x.
- b) podvozek udělejte z drátu 2,5 mm
- c) výškovku postavte se symetrickým profilem, původní MVA 301 je nevhodný pro špatnou účinnost klapky při natažení. Vlastní kormidlo stačí na jedné polovině výškovky.
- d) upravte směrůvku pro řízení servem
- e) těžiště modelu bude třeba posunout trochu dopředu

Vím, že samotný třípohledový plánec ve vás neprobudí chuť si model HE - 46 postavit. Ale kdyby byl koncem léta k dispozici plánec ve skutečné velikosti za cenu pouze režijní, bylo by to jiné?

R. Čížek



ARC + CRC - pokračování ze str. 1

Neděle 1. června - kategorie CRC

Oproti sobotě bylo počasí modelářsky lepší. Především se uklidnil vítr, zeslábl na 4-5 m/s. To samo vytvořilo dobré podmínky pro dobrý průběh soutěže. Rozumným se ukázalo, že se ke kategoriím CRC-E, CRC-T a CRC-A nalétala kategorie CRC-show a 1/2A Texaco, to bychom skončili až navečer. Překvapivě měla ARC den předtím průběh hladší.

CRC-E

startovala jako první, aby účastníci mohli včas nabít zdroje. Účast byla poměrně malá: 4 domácí + Dr. Tróbs ze SRN (také člen SAM 95). Ten létal s replikou velkého gumáku „Milan“, který měl výborný kluz. Ve druhém kole měl ale smůlu. Shořel mu regulátor a poté články, takže nedolétal.

Z celkem vykonaných 17 letů bylo dosaženo maximum 5 minut 11x, což naznačuje, že přece jenom těch 90s motorového chodu je víc, než dostatečné.

Výsledky:

1. Kasal M.	340	282	330	300	970
2. Vaníček J.	330	340	238	300	970
3. Lacina J.	330	285	300	300	930
4. Kostečka V.	250	284	246	300	796
5. Tróbs V.	340	-	-	-	340

Vítěz létal s osvědčeným modelem **SPORTSLER**, lepším 4. letem předstihl Jar. Vaníčka. Lacina je na našich soutěžích nováček, ale uvedl se velmi dobře. Náš pokladník V. Kostečka létal se zmenšeným modelem **BIKO** (původně motor ALKO 7,5), ale jeho závěr je jednoznačný? opět BIKO, ale původní velikosti.

CRC-T

modely s výbušným motorem.

7 účastníků, 26 letů, z toho 16 letů s maximem, z toho 3 soutěžící za plné hodnocení (všechno maxima + přistání do 15x15m). Tito tři se nakonec museli rozlétať v pořadí. Zvítězil Zdeněk Andryšek, protože si na rozdíl od Fr. Dvořáka nezapomněl zapnout před startem „stanici“. Dobře opět zalétal Jarda Netáhl a pojistil si 2. místo. Dvořákova „Manka“ sice udělala v zasetém poli slušnou rýhu, ale dá se opravit.

Výsledky:

1. Andryšek Zdeněk	340	340	340	340	1020
2. Netáhl Jar.	340	340	340	340	1020
3. Dvořák Fr.	340	340	340	340	1020
4. Huckle And.	262	340	293	333	966
5. Macháček J.	285	278	340	295	920
6. Alexandrov J.	276	300	204	250	826
7. Slapnička Zdeněk	-	283	265	-	548

Ani tato kategorie co do účasti nesplnila očekávání. Také návrh pravidel podle kterého zkušební letos létáme nesplnil očekávání. Z důvodů zjednodušení bylo cílem mít jednak pouze jedinou kategorii, současně dlouhým motorovým chodem se mělo umožnit i větším kabinákům a modelům se slabým motorem, aby vystoupaly dostatečně vysoko a měly šanci se umístit. Nebylo to řešení bez závad. Počet letů, maxima i způsob přistání se zdá být dobrý. Jako vykřičník však zůstal propastný rozdíl mezi výkonem třeba motoru AMA 2,5, nebo BUŠ 2,3 oproti žhavičkám 2,5 ccm. Lehčí modely s těmito motory dosahují obrovské výšky, ukázalo se, že i pouze 45s chod motoru je dostatečný k dosažení maxima 5 minut. Za této situace těžko očekávat, že tuto kategorii bude chtít někdo létat s kabináky. Také se tam těžko někdo objeví s modelem vybaveným Superatomem. Řešení se musí do podzimu najít, abychom mohli v roce 1998 mít čistý stůl. Snad přece jen rozdílný chod motoru pro žhavičky, diesely a motory s jiskřivou svíčkou, nebo rozdílné kategorie? To je výzva pro všechny zájemce o létání s CRC o pomoc, o konkrétní návrhy pro řešení. Zvažujte všechny okolnosti. Kdybychom řešení nenašli, mohla by celá záležitost ujet do nechtěného směru, že se budou stavět pouze 2-3 druhy neúměrně stoupajících modelů.

CRC-A

motorové modely s motorkou Superatom.

Pouze 5 přihlášených, létaly 3 lety se 7 minutovými maximy. Z 15 letů celkem, bylo 11 sedmiminutových maxim. Létat jednoduše na plnou nádrž vypadá sice lákavě, ale je řada připomínek. Musím dát za pravdu těm, kdož navrhuji, aby i v této kategorii bylo do hodnocení přistávání do čtvrtce. Rovněž i snížení chodu motoru omezením paliva a úměrně i maxim. Není to nic složitého, vždyť jsme ani jinak s volnými motoráky se Superatomy nelétali: odšroubuje se nádrž, karburátor se otočí o 90st. a jehla se hadičkou propojí s malou nádržkou (byvaly vytvořené z plexi a namontované buď k hlavě motoru, nebo na motorovou přepážku). Dále se při snížení maxima na

CRC - pokračování ze str. 4

5 minut doporučuji také 4 lety s přistáním do čtverce. Myslím, že je to správná připomínka: když je to rádiem řízený model, nemůže přistát kdekoliv.

Výsledky:

1. Macháček Jar.	420	420	420	840
2. Slapnička Zd.	420	420	420	840
3. Andryšek Zd.	420	420	420	840
4. Netáhlo Jar.	350	420	420	840
5. Heinz Richard	195	100	130	325

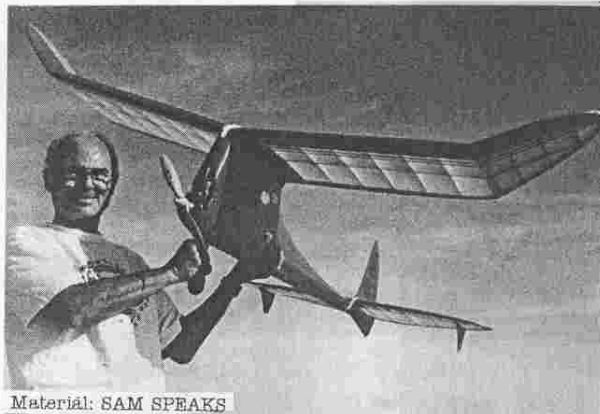
To byl závěr bohatého dvoudenního létání, kdy sice nebylo vše úplně ružové, ale zdaleka ne také tmavé. Ale dost jsme se poučili.

Vítězové ve všech kategoriích obdrželi slušné ceny a diplomy SAM 95. Sponzoři této akce byli: ELEKTROMAT KAUFMAN - Kladno, Karel KONVALINKA a Fritz SÖLTNER - členové SAM 95.

Potěšitelná byla účast modelářů ze SRN: Fritz Söltner, Paul a Andreas Hucke, Dr. Volkmar Tröbs, Richard Heinz.

Díky všem „bafuňářům“, kteří obětavou prací pomohli utvářet dobrý rámec této soutěže.

Rad. Čížek - ředitel soutěže



Materiál: SAM SPEAKS

Náš dopisovatel z Moraga - Kalifornie - USA Bud Romack si postavil jako jeden ze 14 modelů (!) pro sezonu 1997 obra SUPER ZOMBY s motorem Mc Coy 60.



Čtyři z pěti „Elektrikářů“ se představují: zleva Mírek Kasal se SPORTSTEREM, Jiří Lacina s BULDOZEREM. Vláda Kostečka se zmenšeninou motoráku BIKO (původní model létal na motor ALKO 7.5 s indukčním zapalováním) a nezmar Jarda Vaníček s VIKINGEM a oblečením VTM (Velmi Tuhé Mrazy). Do party chybí Dr. Tröbs s modelem MILAN, který byl poškozen zkratem.



Richard HEINZ ze SRN létal s BULDOZEREM v kategorii CRC-A. Za ním vždy obětavý funkcionář Standa Machulka z LMK Kam. Žehrovice.

RC 03 dne 5. července na letišti Kladno

Po páteční vichřici a lijácích a kroupami asi málokdo čekal, že v sobotu bude počasí téměř výborné. Tedy alespoň v průběhu soutěže. Vítr severních směrů a rychlosti 2-3 m/s, mraková základna dosti vysoká. Sluníčko nesvítlo, ale k čemu termika, když modely dosahují výšek, které by stačily zcela spolehlivě na maxima o dobých 60% vyšší.

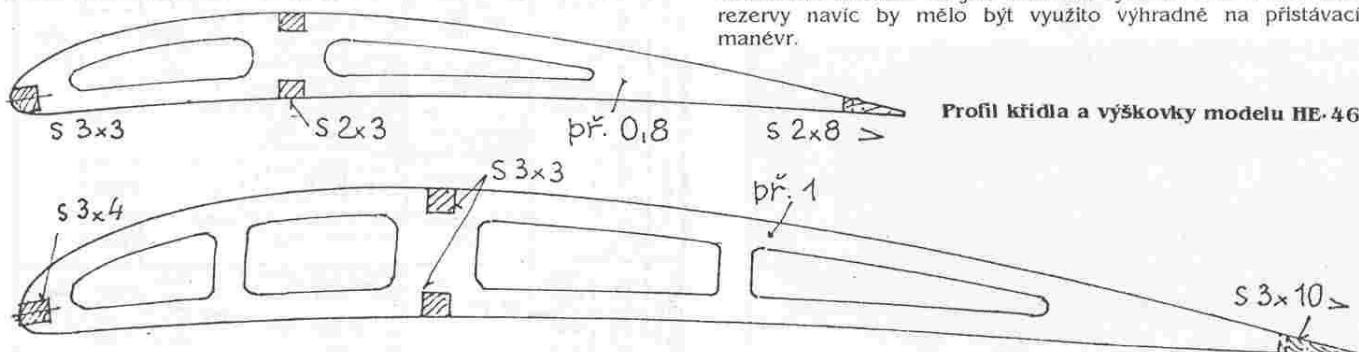
Létány byly kategorie CRC-E (3 modely), CRC-T (5 modelů), CRC-A (5 modelů). Z uskutečněných 46 letů byl plný čas naměřen 29 x. Že prodloužení motorového chodu u CRC-T a částečně i CRC -E na 90 s nepřineslo kýžený efekt - totiž, že přivede do kategorie CRC-T i větší kabinové modely je dnes jasné. Aktuální odzkoušení programu při chodu motorů 45s a

80s u CRC-E se nekonalo pro rozhodně NE ředitele soutěže. Myslím, že to byla škoda, byli bychom o něco moudřejší. I když soutěžící zastavují motor často o 10 i více sec dříve, výšky jsou takové, že při nižší základně mraků by do nich modely snadno vletly.

Ani kategorie CRC-Atom není v pořádku. Dnešní, výrobcem upravené (zvětšené) nádrže replik Atomů jsou nepotřebně veliké. Motory běží na toto množství paliva více než 3 minuty a 11 maxim z 15 letů (73%) mluví za všechno.

Shrnuto: o pořadí rozhoduje výrazně jen přesnost přistání, tím více, že se létají jen 3 lety. Je dobré, že bylo s dobrým výsledkem přistáváno do čtverce.

Jsou ale přistání a přistání. Taková, kdy si model sedne do čtverce jako do peřin a jiná, kterým předchází razantní utrácení nadbytečné výšky, ale vyrovnat se před přistáním s nadbytkem rychlosti je už horší. Modely by měly mít při dokončení maxima už jen kluzovou rychlost letu a těch 30s rezervy navíc by mělo být využito výhradně na přistávací manévry.



Profil křídla a výškovky modelu HE-46

