



INFORMAČNÍ LISTY 34

ŘÍJEN (10)

1997/6

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

Pár slov úvodem

Dostáváte do ruky IL 34. Trochu jinak zpracované, než byla čísla minulá. Vypuštění celobrázkové stránky 2 na kterou jste zvyklí je jen tiskové řešení. Donutil nás k tomu nedostatek místa. Zprávy o soutěžích, které proběhly a některá aktuální sdělení dostaly tentokrát přednost před fotkami, které jsou přeci jen trochu nadčasově použitelné i přístě. Také jsme nechtěli osídit plánkovou část a především podat zprávy o volných soutěžích VO2, VO3 a VO4. Jde i o jiné aktuality, jako je třeba vyhodnocení ostatních kategorií, tak jak je tomu v tomto čísle pokud jde o kategorii ARC.

Předem připomínám, že létání s volnými modely bylo letos hluboko pod úrovní let minulých. Letos se do soutěžního létání zapojilo jen 15 účastníků, což je z členské základny 124 členů jen 12%. To je celkově. V detailu je to i jen pět nebo sedm účastníků na soutěž - a stále jsou to titíž lidé. Důvody neúčasti mohou být různé, ale alespoň 2x do roka se zúčastní nějaké akce by vyjadřovalo určitý vztah k naší pětadvadesátce. Samozřejmě mám na mysli ty, kteří mají místo pořádání ve svém akčním rádiu. Vím, cesty jsou při opravdě nestoudných cenách benzínu málo přitažlivé. Ale když se domluví 4 či 5 lidí, dá se to finančně zvládnout.

Alespoň ve větronicích by se to mělo zlepšit, jsou materiálově nejméně náročné, žádné problémy jako mají třeba gumičkáři s drahou gumou. A modely velké, tedy nad A-dvojky, jako by nikdy před léty neexistovaly. Snad trochu vím, o čem to je, ale nevím jak pomoci. To musíte chtít sami překonat pohodlnost. Že už jste v důchodu? Co to je prosím? To máte akorát více času jak na stavění modelu, tak na běhání. Trochu horší je to už po těch 75, ale než do téhle mety doběhnete, máte na to ještě 15 let času!

Rad. Čížek



Ještě Hosin 1997 - Rad. Čížek a Václav Novák (pokladník SAMu 78). Václav létá s oblíbenou volně létající stroje kategorie AV 3.

Modely větroňů kategorie AV 1 posvítme si na ně!

Do pravidel SAM 95 pro volné modely navrhuji pro kategorii AV 1 s platností od ledna 1998 připojit doložku, že modely této kategorie mohou být i zmenšeninou modelu kategorie AV 2, případně AV 3. Proč tento návrh?

Již loni jsem tvrdil, že očekávaný rozlet kategorií AV 1 se nedostavil a to především pro naprostý nedostatek stavebních plánků. Byla mně ale připomenuta ročenka SAM 78 z roku 1994, že je tam plánek dost. Tedy podkladů pro ně. Není, našel jsem jich pouze 5, kde modely mají rozpětí do těch 50", tedy 1270 mm. Je to malý model CLEVUM - str.37, rozpětí pouze 36", chybí měřítka, metrový model AYRMAN - str. 36, chybí kóty, model CONQUEST - str. 50, rozpětí také asi jen 1 metr, LIGHTWEIGHT GLIDER - str.51, ale opět jen 36" rozpětí, plánek špatně čitelný a australský model WANGANUI - str.69, ale též pouze rozpětí 36".(36" je označení, či lépe velikost modelů „comercial" - šlo většinou o modely dodávané jako stavebnice).

Tak to je vše, pokud jde o ročenku SAM 78. Tím samozřejmě světový výběr nekončí, našly by se asi i modely naše, ale nevím, nikdo je téměř nelétá. Kdybych byl nucen z uvedených modelů vybírat, byl by to asi CONQUEST, i když ani tento plánek nemá dostatek kót, u jiných plánků jsou kóty přílišným a asi opakovaným zmenšováním téměř nečitelné. V žádném případě tím nechci snižovat hodnotu této ročenky, právě naopak. Velmi si té práce všech, kteří ji dávali dohromady vážím, protože vím, co to obnáší.

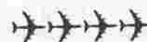
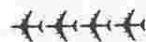
Tedy jen se potvrzuje, že podkladů není mnoho, ale tím se s AV 1 z místa nedostaneme. Proč byl asi dne 14.9. na soutěži VO 2 jediný účastník v této kategorii, Jirka Balej s Vosou S? To nemohlo být tentokrát počasi, foukalo to na poledne sice už nejméně 6m/s, ale jinak bylo velmi pěkné. Proto jste asi doma nezůstali. Můžete mít různé důvody, proč jste nechtěli nebo nemohli přijet. Létá nás volné modely velice málo. Jistě pohodlíčko, jako jsou rádiáci (i když technicky náročnější) to není, musí se běhat!

Modely typu AV 1 nevznikly proto, že se to někde ve světě tak létá, ale z potřeby vejít se nějak na ty placky, kde ještě můžeme létat. Už jsem se zmínil jindy, není to zdaleka jen náš problém, ba ani problém ryze evropský.

To je důvod, proč mám zájem této kategorii nějak pomoci k jejímu rozšíření. Cesta je přistoupit k možnému zmenšení modelů typu AV 2 či AV 3 do limitu AV 1. Mezi těmi, kteří nelétají je řada takových, kteří nemají možnost si stavební plánek nakreslit. A protože do konce roku už mnoho času nezbyvá, je třeba se na tuto změnu vedoucí k rozšíření možnosti připravit.

Rozhodl jsem se nakreslit několik stavebních plánků vhodných modelů zmenšených do specifikace AV 1, které by byly za bezziskovou, režijní cenu k dispozici nejen pro členy SAM 95 a SAM 78. Prvním modelem bude SLUKA, kterou všichni znáte. Sluka proto, že jsou k dispozici přesné podklady a že je to zrovna model pro AV 2 trochu malý. Bude mít samozřejmě úpravu na determalizátor, stavebně upravena pro materiály, které jsou k dispozici.

Plánek bude hotov asi kolem vánoc, informace bude v IL 35.



Václav Novák si na soutěži ARC 8. května na kladenském letišti vylétal s „Vosou S" ve dvojnásobné velikosti 4. místo s výkonem 1020s.

Soutěž volných modelů VO 3 Kladno 27.9.1997

I když pod mrakem a nepřilší teplo, ale přitom pěkné modelářské počasí, přilákalo na kladenské letiště pouze 7 vytrvalých. Nabízí se otázka, zda SAMáci kvalitně nevymírají. Negativní úlohu mohla zahrát skutečnost že námi nezaviněné zmatky ve Sportovním kalendáři SMČR někoho popletly. Proto byla také již v IL 27 (prosinec 1996) připomínka, jak je to správně. Pro soutěž VO3 najdete ve Sportovním kalendáři termín 18.10. Kdo si nevšiml že termín 18.10 je chybný, už mu nemůžeme pomoci, IL 34 vyjde později.

Stalo se bohužel, že upozornění v IL 33 jste dostali asi právě v termínu konání soutěže. Litujeme opožděného vyjiti, bylo mimo naše možnosti. Původně jsme předpokládali že vyjdeme o 14 dní dříve.

K překvapení se na kladenskou soutěž nedostavili i tradiční nezmaři: Andryšek, Ing. Drmec z Prahy a Dobřichovičti. Lze jen litovat, že k tomuto pěknému polétání vás nepřijelo více.

Výsledky:

AV 1 - nikdo se nedostavil

AV 2

Trefný J. Sluka	50	120	45	= 215
-----------------	----	-----	----	-------

AV 3

Tichý F.	Vela 8	83	85	103	= 271
----------	--------	----	----	-----	-------

BV 1

1. Čížek R.	QX-44	75	75	75	= 225
2. Anyž M.	Ikarus	75	75	75	= 225
3. Rajnošek A.	MLJ.301	72	75	75	= 222
4. Švarc F.	Letná	52	52	38	= 142

BV 25

1. Čížek R.	G-44	60	60	60	= 180
2. Rajnošek A.	Jeffery	60:	58	60	= 178
3. Mandák M.	Prince	60	56	60	= 176
4. Švarc F.	Prince	25	havárie		= 25

U kategorie BV 25 byla znovu ověřena maxima 60s jako optimální. Čížek létal s vrtulí průměr 210 mm, vyřezané ze slepených balzových prvků tl. 6 mm. Model létá běžně na 5 niti TAN II, váží po dovažení olovem do hlavice 58g. Vyhovuje létání i na 4 niti gumy, kdy sice převládá vytrvalost motorového chodu nad dosaženou výškou, ale lety jsou klidnější. Velmi pěkně zalétal Lojzík Rajnošek se zmenšeninou Wakefieldu Jeffery uveřejněného v IL. Natačení šestipramenného svazku rukou a ještě k tomu ve svislé poloze (model byl držen na zemi nohou!) předváděl Martin Mandák. Model Prince Hall stoupá velmi strmě do značných výšek.

BV 1 - maximum 90s bylo po předchozích zkušenostech z létání ve Sláně omezeno na 75s a jeví se jako optimální. Ne, že by se lety na 90s nevedly, ale jde především o možnou sledovanost a bezpečné nalezení modelu, přehledné letištní lány bohužel k dispozici nejsou. Nakonec i přes dobré podmínky se nikomu ze soutěžících nepodařilo zaletět i to zkrácené maximum 4x po sobě.

Reditelem soutěže byl kladenský Franta Švarc, časoměřiči i registrace výkonů pracovali výborně.

Mohl bych citovat staré pořekadlo: „.....až se ucho utrhne“. Už se stalol ldyka létání na kladenském letišti kdy kdo chce a jak kdo chce vzala v důsledku nedisciplinovanosti některých modelářů létajících s RC modely za své. Nebylo to z ničeho najednou, průvihy se nashádaly. Ale nelze než souhlasit s vedením letiště, že taková, kteří nerespektují plně bezpečnost letového provozu na letišti nepatří. Nelze létat s RC modely napříč vzletové nebo přistávací dráhy letadel, ohrožení zvláště pilotních žáků je rozhodně větší, než jak to vidí modelářský pilot ze země. Následkem nekázně jsou značky na pokraji letiště se zakazem vstupu i vjezdu na plochu. Případné smlouvání s policií Unhoš o výši pokuty by asi nebylo úspěšné.

Po složitějším jednání s vedením Aeroklubu se podařilo striktní zákaz změnit na udělení výjimky - být dočasné. Pro soutěže i tréninky at už LMK, nebo SAM95 je létání s modely povoleno pouze za přítomnosti některého z celkem 11 instruktorů LMK Kam. Žehovice a LMK Kladno. Jsou to za LMK KZ: Horák, Ing. Vyskočil, Čížek, Kostečka, Balej, Dvořák a za Kladno: Modr, Ing. Spurný, Hořava, Švarc a Plotnikov. Tito spoluzodpovídají za pořádek ze strany modelářů na dolním dílu letiště. Jejich pokynů je nutno bezpodmínečně uposlechnout, zejména pokud jde o vykázaný prostor kde se může létat, s čím a za jakých podmínek. Nesnažte se o získání výjimky pro jednotlivce, nemá to smysl.

Jediné bezzávadový modelářský a letecký provoz nám dává naději, že budou smět modeláři na letišti létat i v budoucnu. Bohužel jsou i mezi modeláři sobci, kteří hledí jen na své potřeby a na nic ostatního zřetel neberou. Demokracie je jistě fajn věc, někomu se bohužel do ní nepodařilo dorůst. Apeluji na všechny, kdož si váží toho, že můžeme na tom „našem“ plácku být za ztížených podmínek poletovat. Znovu ale připomínám: na letišti jsou a budou modeláři jen hosty a bezpečnost „velkého“ létání je prvořadá.

R. Čížek



Jürgen Hoffmann létal tento kabináček jako elektr. Pokud vám připomíná Buškův STŘÍBRNÝ ŠÍP - jde asi o podobnost čistě náhodnou. Ale český rodný list popírán není.



Slánská VO4 - 5. října 1997

Situaci kolem volných modelů nelze ani ve snu nazvat uspokojivou. Je dokonce tak špatná, že se nabízí Hamletovo „být či nebyt“ v přepisu na: pořádat či nepořádat. Když pořádat, tak pro koho vlastně? Nepřijedou-li ani ti z blízka, nelze čekat, že přijedou vzdálenější. Snad už to je příliš pozdní termín, kdy počasí bývá většinou nevlidné, i když říjen sebou přináší už uklizená pole v okolí letiště. To se odrazilo na účasti, která byla ze všech volných soutěží ta nejmenší - poze 5 účastníků. Nemá cenu ale nad tím rozjímát, nic se tím nezmění. To může změnit jen osobní přístup každého, kdo má o létání historických modelů opravdu zájem.

Výsledky:

AV 1 - jediný účastník

1. Machulka S.	Šídlo	27	35	30	=92
----------------	-------	----	----	----	-----

AV 2

1. Keliš P.	Čáp	52	56	60	=166
2. Balej J.	Sluka	60	50	53	=163

BV 25 - jediný účastník

1. Čížek R.	G 44	60	29	48	=137
-------------	------	----	----	----	------

BV 1

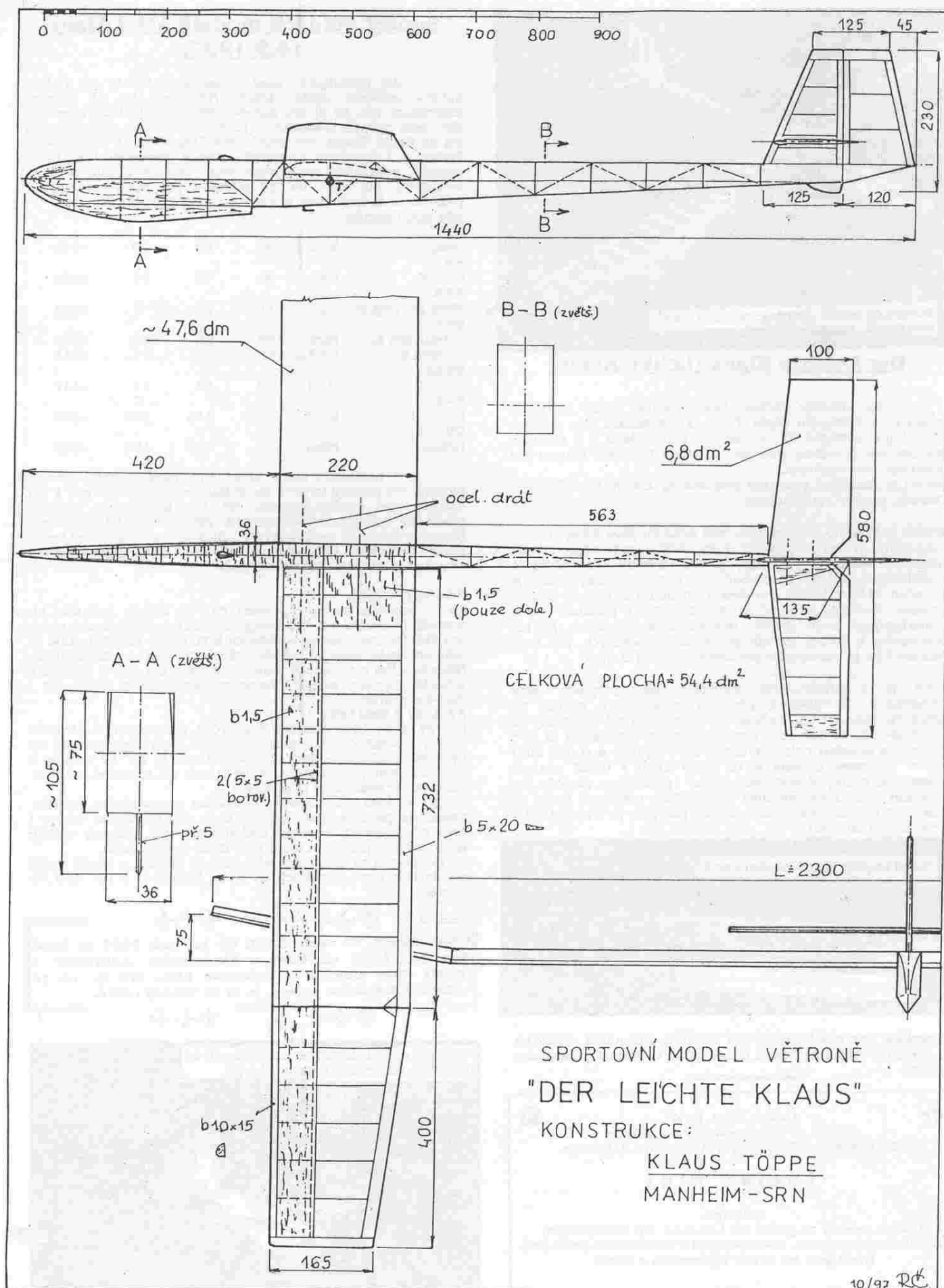
1. Andryšek Z.	Mira	60	60	60	=180
2. Čížek R.	GX-46	60	60	0	=120

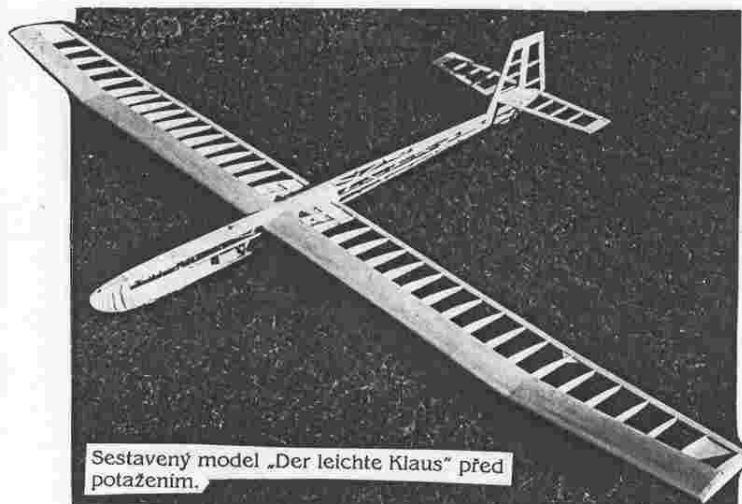
- S ohledem na rychlost větru asi 7m/s se létalo s větroni pouze na 25m dlouhé šňůře s maximy 60s.

- Také modely na gumu měly ze stejného důvodu maxima 60s. Omezení nebylo k vůli startům, ty byly bezproblémové, důvod byl omezení doletu.

- V BV 25 nepoužil R. Čížek dobré svazky, což se projevilo na výkonech. Modely této kategorie při použití dobré gumy mohou létat bezpečně 60s.

- V BV 1 si zajišťoval Z. Andryšek stíhání modelu autem, což se mu vyplatilo, a bezpečně zvítězil. Tohoto způsobu nevyužil R. Čížek, což se mu nevyplatilo při druhém letu. Model se dostal již v motorovém chodu do stoupáku a protože model přistál na DT asi za 90s, tedy až za letištěm, nepodařilo se včas na místo doběhnout. Ani po dlouhém hledání však model nalezen nebyl. Z toho důvodu již nemohl být odletěn 3. a 4. let a z časové tísne ani 4. let v BV 25. Nevíte o GX - 46? Byl to spolehlivý kuň.





Sestavený model „Der leichte Klaus“ před potažením.

Der Leichte Klaus (Lehký Klaus)

Se jmenuje rádiem řízený větroň, který navrhl a postavil v Německu Klaus Töppe z Manheimu. Jde spíše o model pro svahové létání, ale lze s ním létat i v termice, protože má střízlivou koncepci a háček pro vlek šňůrou jen potvrzuje tyto možnosti.

Model je stavebně poměrně jednoduchý což je také jeden z důvodů, proč je zveřejňujeme.

Křídlo je stavěno ze dvou dílů, obě poloviny jsou s trupem propojeny dvěma ocelovými dráty. Křídlo má jeden nosník umístěný asi v 31% hloubky profilu. Střední část křídla je obdélníková, uši se lichoběžníkově zužují. Použitý profil je označen HLW s 11,5% poměrnou tloušťkou a rovnou spodní stranou. Koncový profil je snížen na 10%. V podstatě jde o modifikovaný profil E-193. Nosová lišta je balza 10x15, odtokovka b 5x20. Nosník je ze dvou borových listů 5x5. Nosová část je oboustranně potažena balezou 1,5 mm.

Trup je z přímočarých silnějších listů, přepážky jsou překřížkové. Za křídlem přechází obdélníkový průřez na pětiboký. Tuhost trupu zvyšují nezvykle umístěné diagonály ve svislé rovině. Vpředu je přilepena dřevěná hlavice, za ní je z boku trup potažen balezou v úseku RC soupravy a stejně tak i shora. Obdobně zesílení je na boku trupu v místě usazení křídla. Zde je zřejmě tento pás zesílen i překřížkou, protože jim prochází oba dráty spojující křídlo. Pod předkem trupu je ochranná překřížková ostruha. Háček pro vlek je umístěn asi v 15% profilu od nosu.



Detail trupu v kostře na podstavci.

Kormidla jsou celobalzová, bez nosníků. Dvoudílná výškovka je plovoucí. Pod směrovkou je přilepena ochranná patka jako ostruha.



Dne 5. října 1997

zemřel po těžké nemoci v nedožitých
52 letech člen SAM 95 a LMK Kamenné Žehrovice



Václav Cípl

z Kladna.

Létával modely na gumu, ale i A3 a A1, byl známý svými
miniaturkami na gumu, zpracovanými s hodinářskou pečlivostí.

Kdož jste ho znali, vzpomeňte s námi.

Soutěž volných modelů VO 2 Slaný 14.9.1997.

Až překvapivě malá účast soutěživých, ač počasí nebylo nejhorší, spíše dobré. Rozhodně by při ranním rozmyšlení zda jet či ne, nemělo mít na rozhodnutí negativní vliv. Bylo celkem slunečno, k poledni se trochu rozfoukalo až asi na 6m/s. Pouze dva místní, dva „žehrovičtí“, 1 Kladěňák, 1 Pražák a 1 soutěžící z Jestřebí. Trefně ohodnotil Jirka Balej situaci: „pořadatelé hrají přesilovku“. Situace ovšem stojí za zamyšlení, jak tedy dál, co plánovat pro příští rok (termín požadavků do kalendáře je září!) a hlavně pro koho?

Zde jsou výsledky:

AV1

Balej J.	Vosa	30	50	90	=170
----------	------	----	----	----	------

AV2

Keliš P.	Čáp	90	72	70	=232
----------	-----	----	----	----	------

AV3

Tichý Fr. Vela 8	72	115	98	0	=232
------------------	----	-----	----	---	------

BV1

1. Andryšek Z.	Mira	80	90	90	=260
----------------	------	----	----	----	------

2. Čížek R.	GX-46	77	90	74	=241
-------------	-------	----	----	----	------

BV25

Čížek R.	G-44	60	46	41	=147
----------	------	----	----	----	------

BV2

Kubeš J.	W 03	120	116	120	=356
----------	------	-----	-----	-----	------

CV

Holoun F.	Múra	82	150	150	=382
-----------	------	----	-----	-----	------

V nelehkém okolí letiště byly modely často pracně hledány. Při polední termice ulétla Balejova VOSA více než 1 km daleko, také modely gumáků BV 1 a BV 2 byly většinou přinášeny z úctyhodné vzdálenosti. Velmi pěkně létající Franta Holoun s Múrou (s motorem Fok 1.5) dokonce svůj model i přes použití determáku při posledním letu ztratil. Společným záťahem však byl po soutěži přeci jen nalezen.

Několik postřehů:

AV 1 - nedejte se mýlit prvními časy J. Baleje. Zalétával při soutěži. Pochybné na této kategorii je nejen příliš dlouhá šňůra pro vlečení, ale i letové maximum 90s. Cílem této kategorie je totiž umožnění létat na menších plochách, jinak to ztrácí smysl. Něco se s tím musí udělat, minimálně musí mít ředitel soutěže v případě větrného počasí nejen možnost zkrátit šňůru, ale i letové maximum.

AV 2, AV 3 platí totéž.

Pro BV 1 by byla maxima 75s určité dostačující. Z hlediska možných výkonů modelů by bylo 90s odpovídajících, ale už bychom si měli uvědomit, že „soutěžit co to dá“ by nemělo k modelům historickým patřit. Soutěžit ano, ale rozumně, nikomu, nebo téměř nikomu už není 40 let!

BV25 - to bylo také zalétávání předtím neposlušného modelu. Přesto, že po odstranění různých těch „muchi“ půjdou výkony i přes 60s, taková maxima budou vyhovovat, modely splňují kředo malých plátek. K tomu není třeba velký prostor.

Se zvědavostí vzhlížím, do jaké míry se situace s účastí zlepši při dalších dvou soutěžích 27.9 na Kladně a 5.10. opět ve Slaném.



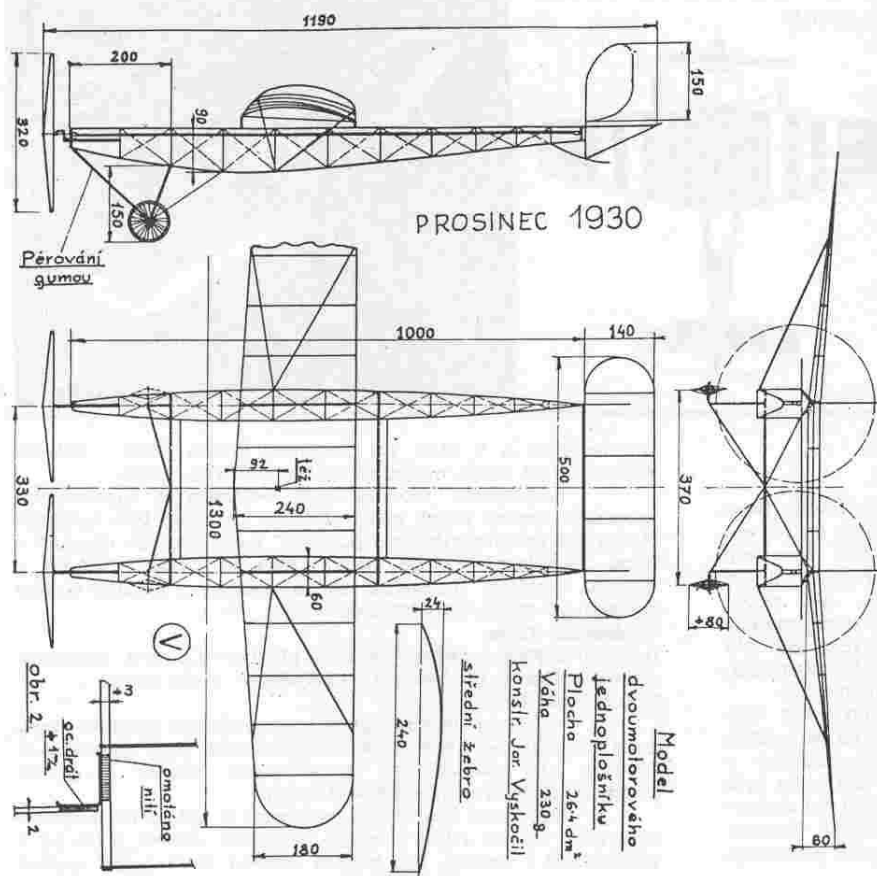
Oznamujeme, že sněm SAMu 95 pro rok 1997 se koná
dne 6.12.1997 od 9.00 v Kladenském „Labyrintu“
(bývalý dům pionýrů) v Arbesově ulici. Pro ty, co se
zúčastnili loňského sněmu, je to na tomže místě.



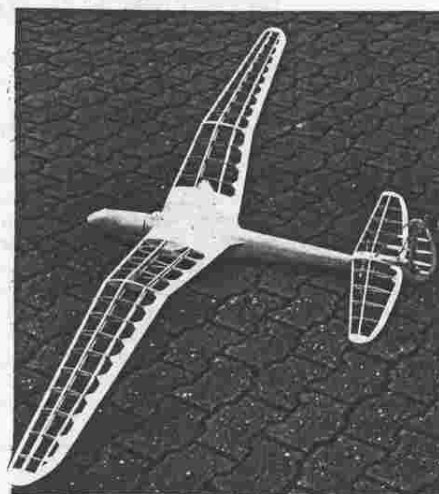
Motorový model OSTLAND létal letos Jüren
Hoffmann na setkání v Heroldsbergu.



Model dvoumotorového jednoplošníku



Neúnavný stavitel ARC Fritz Söltner s modelem CB-28. Na spodním snímku je model před potažením.



Před časem se nám dostal do ruky časopis Letec č. 12 vydaný v prosinci roku 1930 Svazem letců CSR, který měl i svoji „modelovou hlídku“ jak byla tehdy modelářská dvoustrana nazývána.

Je to zvláštní pocit číst v časopise kde jako aktuální je uveřejněna několikastránková reportáž z prvních letů dvanáctimotorového létajícího člunu Dornier X, či jako zhavá novinka je popisován britský čtyřmotorový dvouplošník Handley Page HP 42.

V modelové hlídce nás zaujal - uveřejněný poměrně zajímavý dvoutrupový gumák konstrukce Jaroslava Vyskočila. I když je to již modelářský „pravěk“, je jistě zajímavé podívat se jak se tehdy před 67 lety modely řešily a jaké letové výkony podávaly.

Na dokreslení tehdejší modelářské atmosféry uvádíme autorův popis modelu v původním znění:

Model, který zde popisujeme, hodí se pro svou velkou výkonost a spolehlivost našim modelářům rekordmanům. Ovšem, dlužno podotknouti, že konstrukce jeho je značně složitější a vyžaduje velké trpělivosti, proto naprosto nedoporučuji jeho stavbu začátečníkům.

Dvoumotorový model má proti normálnímu modelu jednomotorovému jednu velkou výhodu: reakční moment, který jednomotorový model stáčí na křídlo, zde nenastává, protože oba momenty se ruší, což má velký vliv na příčnou stabilitu - ať již vrtule běží v jednom směru nebo proti sobě.

Než přikročíme ke stavbě, rozkreslíme si všechny součásti ve skutečné velikosti na papír (křídlo, trup, výškové kormidlo atd.). Má to veškerou výhodu, že odpichujeme rozměry hned z výkresu, nehledě ani k tomu, že by bylo téměř nemožno postavit bez výkresu 1:1 oba trupy, které musí být přesně stejné! Abychom dostali plynulou linii trupu, použijeme k nakreslení jejich obrysu rovné látky, kterou prohneme do žádoucího tvaru.

Podélníky trupu jsou ze špejli o 2,2 m/m - přepážky o 2 m/m. Jinak stavba trupu je úplně táž, jak jsem již popsal v 6. čísle „Letce“. Podotýkám jen, že vyztužování obou trupů je při jejich délce 100 cm daleko choulostivější.

Ložiska vrtulí ohneme z pásky 5x1,5 m/m. Na podélníky křídel užijeme špejli o 0,27 m/m. Žebra mají zakřivení parabolické; největší výška středního je 24 m/m, která ke koncům se zmenšuje. Materiál jako obvykle bambus 3x 1,5 m/m. Výškové kormidlo má podélníky téže dimenze jako nosné plochy. Žebra také bambusová 2x1,5 m/m.

Přistávací systém proveden celý z bambusu 2,5x2 m/m. Pérování podvozku děje se jednak vlastní pružností bambusu a jednak nárazy absorbuje gumový svazek o průřezu 9 m/m²; to má hlavně význam při přistání na nerovném terénu. Všechny vzpěry přistávacího systému jsou ovšem připevněny u trupu otočné (Obr. 2.)

Kola vyřízneme lupenkou z vrstvené dýhy o síle 1,5 m/m. Nábička papírová, dobře vyztužená nití.

Trupy jsou spojené dvěma špejlemi o 0,3 m/m; k zmenšení odporu zaprofilujeme je tuhým papírem. Potom přimontujeme podvozek, který je, jak již řečeno, u trupu otočný k vůli výchylkám pérování.

Průřez gumových svazků á 40 m/m, jejich maximální počet obrátek obnáší 800. Vrtule o průměru 32 cm, stoupání 35, váží každá 8 g.

Máme-li model kompletně hotov, potahujeme jej hedvábným papírem, celek vypneme vodou a proti vlhkosti fixujeme řídým roztokem šelaku.

Zalétávání provedeme jako obvykle: nejprve na klouzavý let. Teprve, když správně klouže, řídíme motorový let sklonem vrtule tím způsobem, že vyhneme kleštičkami ložisko. Zpravidla se model v motorovém letu vzpíná a tu musíme ložisko ohnouti dolů.

Model má nádhernou stabilitu a plochý klouzavý let, takže havárie za klidného počasí je u tohoto typu takřka úplně vyloučena.

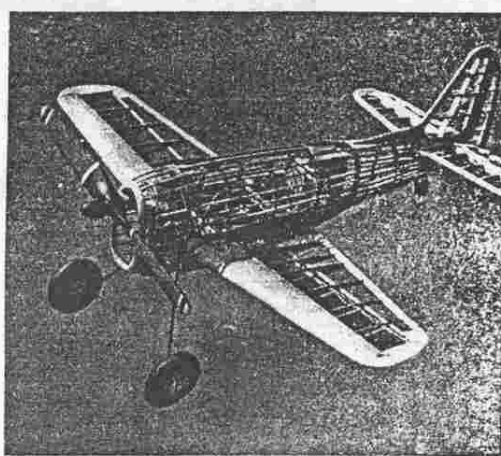
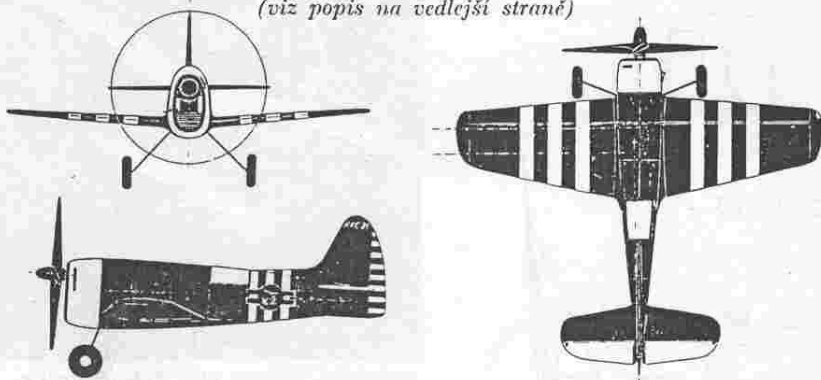
Normální stoupavost je 50 až 70 m, časy 90 až 120 sec. V mezích možností je let 3 minuty.

Tolik autor J. Vyskočil. I když v dnešní době při ceně gumy TAN je nákladné provozovat gumáka s jedním svazkem, uveřejňujeme model s tajným přáním co kdyby se někdo nadchl a předvedl jej v letu.

Jiří Balej

Nové modely: Tornado konstruktéra Čížka

(viz popis na vedlejší straně)



UPOUTANCI U NÁS

Tento druh modelů v SAM 95 nelétáme. Přesto jsem dostal takový námět, že zmínit se o těch začátcích by nebylo marné. Činím tak s vědomím, že zdaleka to není všeobsahující. Upoutané modely se začaly po čase rodit jak houby po dešti. Nevím jak to bylo jinde, ale podle dochovaných fotek z té doby po válce, měly upoutané modely jedno společné: nevěděli jsme, co vlastně od těch modelů chceme. Nebyla to ryba, ani rak. Tedy ani rychlostní model, ani model akrobatický. K těm byla ještě trochu delší cesta.

S problematikou a náznaky možných cest nás seznamoval již v roce 1946 Ing. Milan Hořejší na stránkách „Mladého letce“. Byly to většinou překlady z anglické a americké modelářské literatury, tam byl domov účel. To byla doba, kdy o létání s rádiem řízenými modely nebylo ani slyšet i když je možné, že někdo někde se o to pokoušel. Nemohl jsem při tom samozřejmě chybět a tak mně dovolte představit vám svůj první výtvar.

Nastěšiti se z té doby zachovala nejen silueta modelu „TORNÁDO“, ale i řada dobrých fotek a technická data. Model jsem navrhl a postavil v roce 1947, je tomu rovných 50 let. Znali jsme tehdy princip létání, ale koncepce, jak shora uvedeno nám jasná nebyla. Sice jsem model nazval akrobatickým, ale do toho měl daleko. TORNÁDO sice mělo bojový vzhled podepřený tehdy oblíbenými invazními pruhy, ale bylo to v podstatě hodné éro.

Invertně namontovaná desítka s vrtulí o průměru 360mm byla špatná kombinace, protože určovala podstatně rychlost modelu. Chtělo to vrtuli menší, ale asi s větším stoupáním. Mělo to ale háček: šlo o motor s indukčním

zapalováním a u těch při dosažení kolem 8000 ot/min. zůstával viset odtrh, nedocházelo k sepnutí kontaktů.

Konstrukce modelu byla většinou z tuzemského materiálu, pouze potah nosu křídel a kormidla byla balzová. Model byl potažen papírem „Diplom“ a byl lakován červeně s bílou kombinací. Plochá baterie byla až v místě kabiny z důvodu vyvážení. Nasouvala se do pouzdra s kreslicí čtvrtky spodem po otevření dvířek trupu.

Technická data:

Rozpětí - 660mm, délka - 640mm, plocha - 9,5 dm², hmotnost - 850g, zatížení - 80,5g/dm². Profil křídla - NACA 2312. Motor ALKO 10ccm.

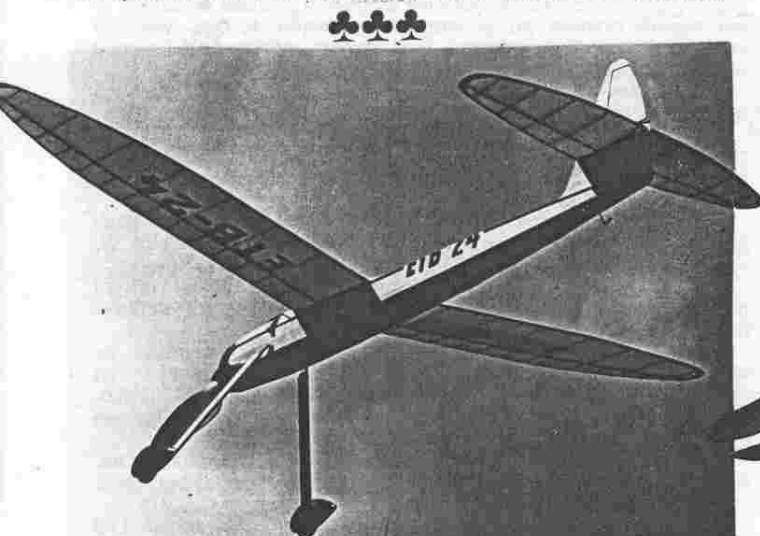
Model byl létán nejprve na provázcích (ocelové dráty jsme neměli) dlouhých 11,37m (14 okruhu na 1 kilometr) a 15,92m (10 okruhu na 1 kilometr). Model v těchto podmínkách létal rychlostí 85-88 km/h.

Ano první závod byl rychlostní a byl to Hieronymův memoriál v roce 1948 v Mladé Boleslavi. Slušně jsem se s TORNÁDEM i umístil, ale během závodu jsme prožil krušné chvíle. Kamarád, ve snaze mně pomoci mně věnoval rybářskou šňůru, že je lepší než provázek. Jak na co. Já v tomto vybavení neprozřetelně, bez vyzkoušení vzletl a ihned jsem zjistil, že řízení v důsledku pružnosti šňůry reaguje se značným zpožděním. Situaci jsem s vypětím zvládl, ale po letu jsem byl otřesen jak po maratonu. Pokud vám doma leží nějaké účko, vyzkoušejte si, co to obnáší...

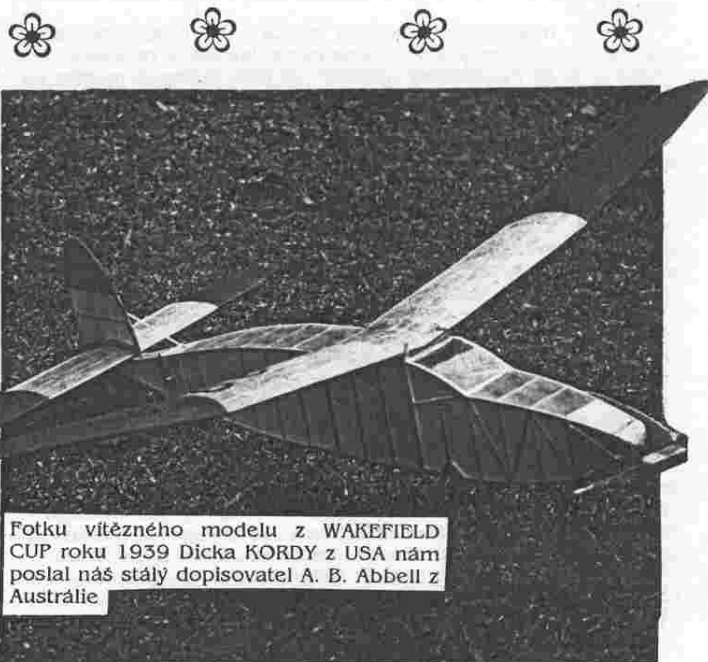
Za několik let jsme dokázali létat „kolotoč“ na provázcích 11,37m a to v pěti blázních najednou. Ale to už je jiná kapitola.

Myslíte, že jsem o tom neměl psát?

Rad. Čížek



Model na gumu ETB 24 postavil jako repliku v roce 1996 Dr. Trobs ze SRN. Konstruktérem modelu byl Erwin Tummier z Bremen někdy v roce 1942. Model, tak jak ho postavil Dr. Trobs má hmotnost 230 g, ale se svazkem pouze 40 g.



Fotku vítězného modelu z WAKEFIELD CUP roku 1939 Dicka KORDY z USA nám poslal náš stálý dopisovatel A. B. Abbell z Austrálie.