



INFORMAČNÍ LISTY 37

DUBEN

1998/2

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: Jiří BALEJ Libušina 194, 27309 Kladno 7
Zástupce: František BROŽ
Karlovarská 180, 27302 Tuchlovce
Pokladník: Vladimír HORÁK
K Chelné 432, 27301 Kam. Žehrovice
Předseda
sport.komise: Richard METZ
Mil. Horákové 2065, 27201 Kladno 2
Redaktor IL: Radoslav ČÍZEK
Žilinská 160, 27301 Kam. Žehrovice

Rozjíždíme šestý rok létání

Snad už máme opravdu tu podivnou zimu za sebou. Snad někdo v poklidném počasí první poloviny února nezaváhal a mohl si slušně zalétat. Závěr února už jsme nezvládli. Anemometr se protáčet až k 10 m/s a to už bylo moc i na házedla (nešlo o Sam samozřejmě).

Do jaké míry bude obsazena soutěž VO1 ve Slaném dne 29.3. Ize jen hádat. Asi účast nebude nijak velká. Je přece začátek sezóny, bylo by nenormální, kdyby se Vám podařilo splnit svoje předsevzetí třeba z podzimu, co všechno přes zimu postavíte. Spíše si myslím, že naše touhy se dnes rozcházejí s realitou. Ale díky za každý nový brus, který letos vystartuje navíc.

Bohužel dosud nelze udělat konečnou bilanci na jakém čísle se drží členská základna - soudě z dosud z nezaplacených příspěvků na rok 1998. Jisté však je, že dotyčným nebude zatím číslo 37 IL zasláno. Za dalších 7 týdnů jsme nuceni tyto členy vyškrtnout „ze stavu živých“. Vztah k našemu sdružení nikomu nevnučujeme, ale bez pořádku to nejde. Nejde ani o to, zda nás namísto 124 bude letos jen 100, či 96. Škodolibě bych mohl podotknout, že mně ubýde práce s psaním adres. Ale takové myšlenky nemám. Znáte snad lepší cestu?

Nepopulární „postal contests“, tedy korespondenční soutěže mně nedají pokoj. Dobře udělané mohou být pojátkem mezi modeláři, kteří se prakticky nemohou setkat. Chtěl bych spolu s prezidentem zorganizovat „Korespondenční“ SAMu 95 se zahraniční účastí v průběhu září 1998. Dle pravidel SAM 95 pro kategorie BV 25, BV 1 a AV 1. Určitě by se zúčastnili i modeláři z ciziny. Myslím Švédsko, Dánsko, Itálie, USA a Kanada. Jednoduchá agenda, žádné vklady, všem účastnické diplomy jako důkaz, že jsme se prima „vystekali“.

Myslete-li, že to není dobrá myšlenka, napište mně proč a navrhněte něco lepšího.

Ano vim, musím trochu pomoci s plánkovou službou, dlužím to - ale bohužel „nebyli lidi“

R. Čížek



H. Johnson

* Herb Kothe z Boulder - dávný soupeř našich Wakefieldů na MS 1985 v německém Finthen-Mainz, vylétal s maketou na gumu Puss Moth 3. místo.

WORLD POSTAL COMPETITION 1997

Psát o této korespondenční soutěži několik měsíců po jejím odlétání se mně vyloženě nechce. Ano, jde o létání několika nadšenců z Čech i Moravy, kde zvláště někteří moravští účastníci odlétali za krajně obtížných podmínek a v časové tísni. Podtrhuji to proto, že jsme ve smyslu regulí splnili všechny termíny a poslali výsledky i podklady včas.

Jestli se pořadatel omlouvá, za příliš pozdní rozeslání výsledků (došli až začátkem února 98!). O tom, že byla koncem listopadu a začátkem prosince v Kanadě stávka poštáků víme. Ale víme i to, že výsledky měly být u pořadatele už v listopadu. A zde je zakopaný pes: 39 výsledků z Velké Británie dorazilo do Kanady až 25.12. 97!

Takže bez viny by byl pořadatel, kdyby dodržel uzávěrku soutěže - a to neudělal. Číslo 37 IL dostáváte do ruky v dubnu, výsledky „korespondenční došli až po rozeslání čísla 36. Takže výsledky po tolika měsících mají pro mnohé logicky přichut týden starého otevřeného piva.

Pokud jde o výsledky samé, nezazářili jsme. Ani pro to nebyly taktické podmínky. Chce to nelétat s modely horního limitu (zvýšené maximum), vybrat si opravdu počasí, a kalkulovat dle propozic.

Modely na gumu 25-36" rozpětí - létalo 32 soutěžících

1. Mike Mikelson	USA	Korda C	4x 120
2. Mike Thomas	Can	Filibuster	4x 120
3. Fudo Takagi	USA	Skyraider	4x 120

Až do 10. místa stejné, navíc modely byly hodnoceny za přistání na cíl (?).

Z našich:

16. Ing. M. Drmec	SAM78	MLL 301	82%max
18. Al. Rajnošek		MLL 301	72%
22. Fr. Výskala		Letná 4258%	
23. Al. Micko	SAM78	Lublaň	55%
27. Fr. Výskala		Kos	44%
29. P. Lanštíak		„4711“	38%
31. B. Sokolíček		Sokol 472	31%
32 Z. Bedřich		MLL 301	31%

Celkem se zúčastnili soutěží ze 7 států.

Větroně 50" - létalo 20 soutěžících ze 6 států

1. Rod Audley	UK	Mod2	
		360+123	
2. Brian Cox	UK	Lulu	360+48
3. Bob Norton	USA	Fugitive	358

Na 4.6.a7 místě Italové s dobrými lety 347 - 310. Od nás nelétal nikdo.

Modely na gumu 25" Vintage - létalo 46 ze 6 států

1. Orville Olm	CAN	Moth	100%
2. Brian Cox	USA	Moth	100%
3. Mike Thomas	CAN	Tubby	100%

Naši:

25. M. Mandák		Prince Hall	77,3%
26. R. Čížek		G44-25	77%
27. A. Rajnošekk		Jeffery	75%
37. F. Švarc		Prince Hall	61%
43. F. Výskala		Prince Hall	53%

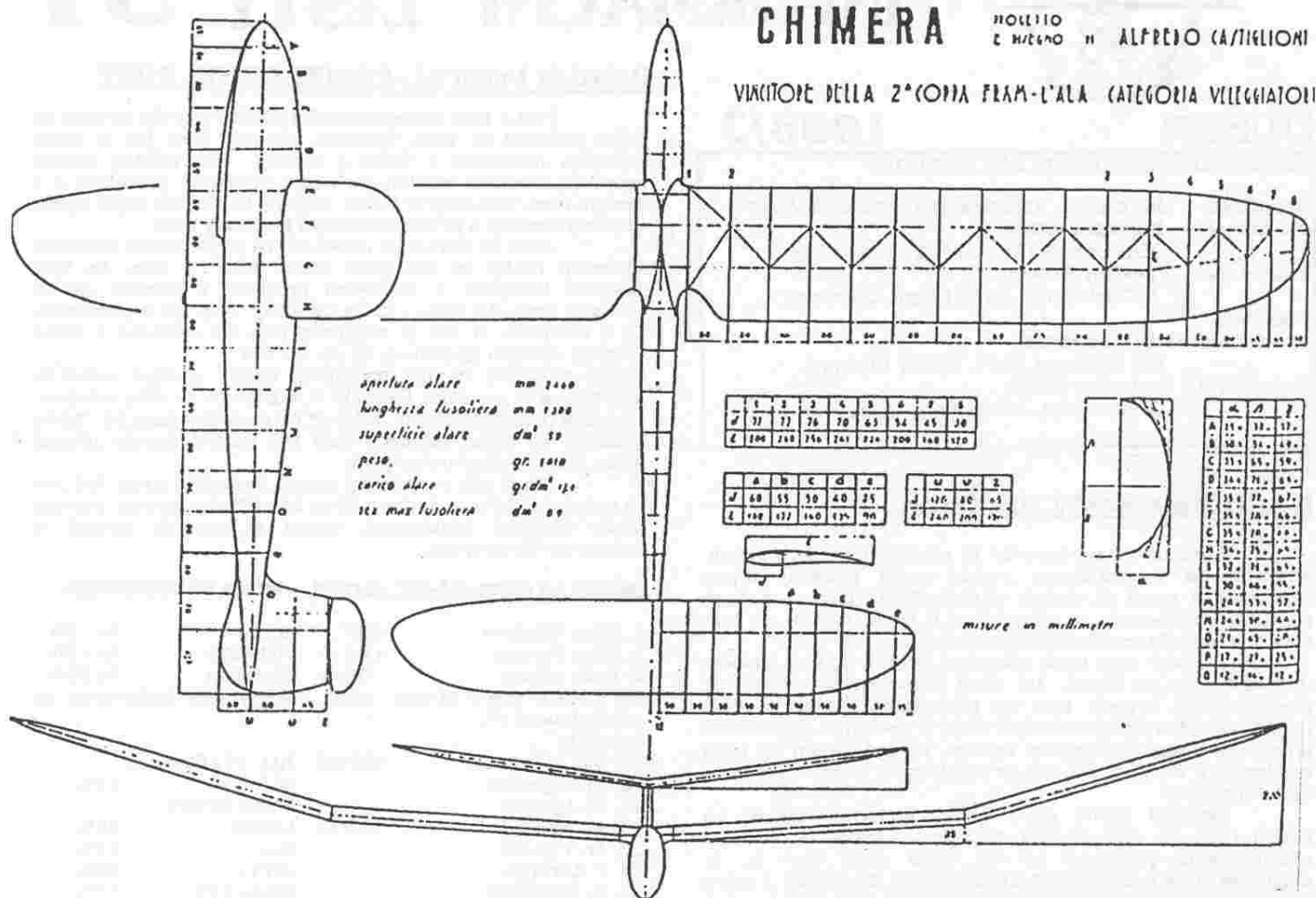
Modely na gumu - 1933 Lanzo Cabin - létalo 6 ze 4 st.

1. Fudo Takagi	USA	450
2. Mike Thomas	CAN	450
3. Mike Mikelson	USA	383

Od nás nikdo nelétal.

Dělám tečku. Původní zpráva, kterou jsem napsal v únoru asi ztratila pošta - snad našťastí - byla trochu ostřejší. Člověk přece jen po 6 týdnech počítání do deseti trochu změkne. Ne to není zlost, že jsme nebyli na předních místech. Nám tyto zbytečně načančaná pravidla úplně nesedí na naše podmínky. Pořadatel sice už nás současně zve na soutěž 1998. Má nějaké omezení a nějaké změny. Je to na vás, jak se rozhodnete. Vrátime se k tomu v čísle 38. Myslím, že ve větroních 50" (1270mm) bychom uspěli více - ale ono se to volně létání u nás nějak nenosí, nebo co.

R. Čížek



Větron „CHIMERA“ Itala Alfréda Castiglioniho

Možná si pomyslíte, že jsem plánek tohoto větroně neměl pro neúplnost údajů vybírat. Někdy je ale nutno vzít s povděkem i takové podklady, když ne pro stavbu, tedy jako zajímavost. Jde však o poměrně přesný výkres a jeho zvětšením x 13,56 bychom dostali rozměry 1:1. Na plánu jsou sice připojeny tabulky pro hloubky žebér křídla i pro přepážky trupu, ale všechny míry jsou i přes lupu čitelné jen z části.

Na plánu sice není přímé označení, že jde o model navržený před rokem 1954, ale uváděný průřez trupu je z doby před tímto datem. Tehdy platilo, že průřez trupu nesměl být menší než L2/200.

Šlo o úspěšný model, který získal 2. místo na Coppa Fram. Aerodynamicky čistý a robustní. Ani jeho přestavba na RC by nebyla příliš obtížná. Říkám to proto, že pochybuji, že by ho někdo stavěl jako volný pro AV3.

Křídlo bylo dvoudílné, dvounosníkové. Diagonální výtuhy mezi oběma nosníky byly jistě zárukou značné tuhosti. Křídlo se nasazovalo na ladné řešení nástavce vybudovaného na hřbetě trupu. Při rozpětí křídla 2440 mm byla štíhlost 10, což je pro model rozumná aerodynamická spodní hranice.

Trup oválného průřezu měl délku 1300 mm. Oválný průřez byl dán souřadnicemi k neutrální ose. Křivku tvořila řetězovka. Od hlavičky až do poloviny hloubky křídla byla do přepážek zalepena překřížková ostruha.

Směrovka byla vysazena asi 150 mm nad osu trupu. Malá plocha pod trupem sloužila jako ostruha.

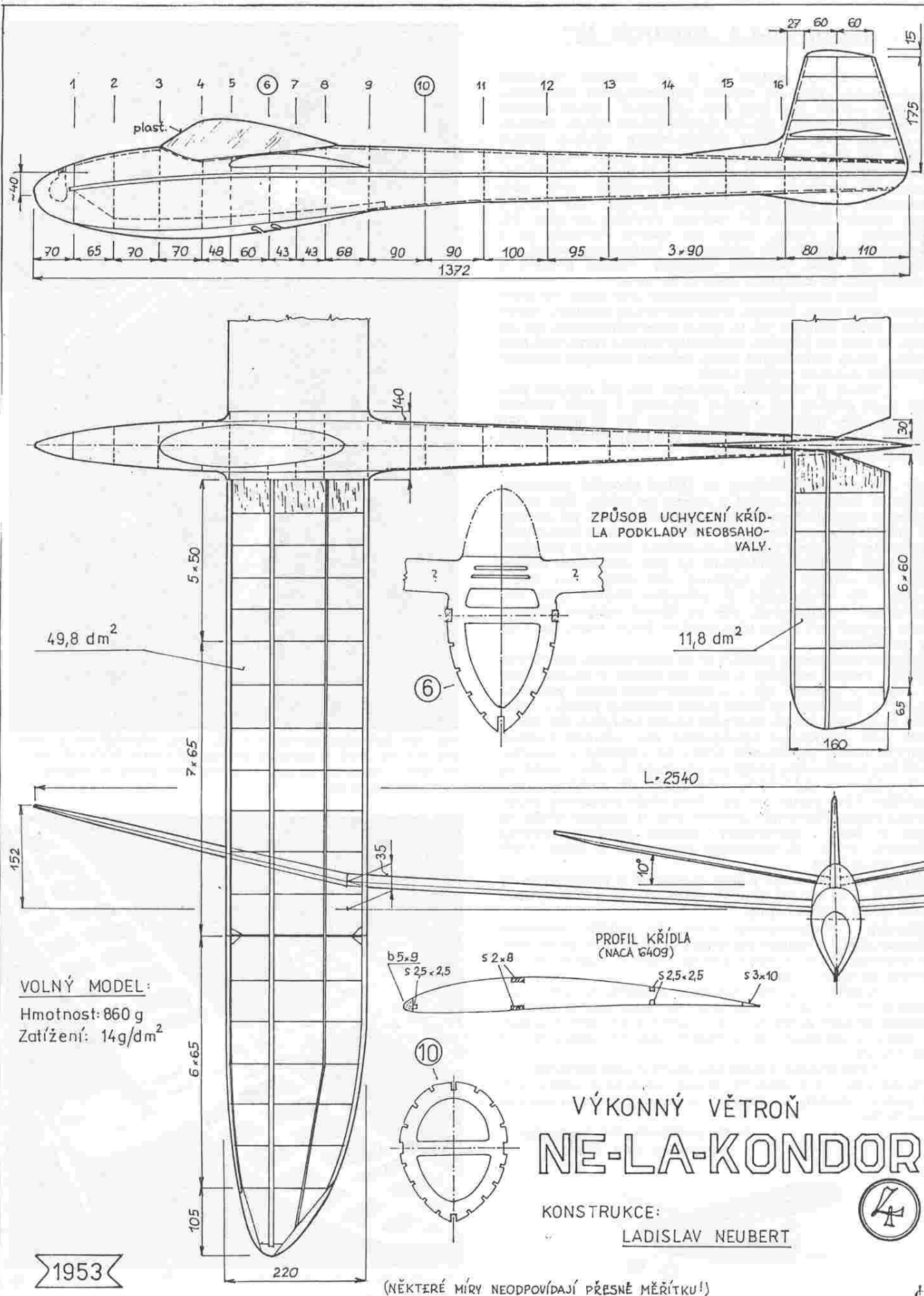
Výškovka byla jedonosníková s lomením do V asi 8 stupňů. Nasazovala se a připoutávala gumou na směrové kormidlo.

Hmotnost modelu se udává 1310 g, což při ploše křídla 59 dm² dává zatížení 22,2 g/dm².

Model byl potažen bíle na křídle a výškovce, pouze rozsah 2 žebér byl červený, střed křídla a celý trup byl tmavomodrý.



Model SATYR postavil neúnavný modelář, náš člen Fritz Söltner z Norimberka. Kež by se podobných modelů objevilo více.



Větroň NE-LA „KONDOR IV“

Strana 3 našich IL je již tradičně věnována třípohledovým výkresům modelů připomínajících modelařinu před více než 40 léty. Celá řada výborných i méně dobrých modelů však z různých důvodů vydaná tiskem nebyla. Snážíme se alespoň touto formou třípohledových výkresů takové modely řekl bych legalizovat. V žádném případě nejde jen o zaplnění strany 3 jakýmkoliv způsobem, to by bylo pochybené. Jenže dát potřebné podklady dohromady není vždy jednoduché a ne vždy se to uspokojivě povede. Také výkres a popis modelu „KONDOR IV“ můžeme uveřejnit jen díky Zd. Andráskovi z Prahy, který jsa rodem Moravák se s konstruktérem KONDORA panem Lad. Neubertem osobně zná a získal od něho potřebné podklady. Nejsou bohužel k dispozici původní fotografie, nedá se nic dělat.

Model létal původně samozřejmě jako volný. Má libivé Neurtovské tvary, bokorys připomíná trochu skutečný větroň LUŇÁK. Pokud dumáte, jak to bylo s determalizátorem, tak asi nebyl. To není nic divného, determáky neměla zprvu celá řada modelů. Někdě samozřejmě uletly. Ostatně koncepce kormidel KONDORA nenabízí snadné řešení.

Pokud si KONDORA postavíte, tak asi nejspíše jako ARC. Bude potřeba ale zesílení směrovky v úseku vetknutí výškovky. Přes poměrně velké vzepětí lze ji udělat jako plovoucí, ale i jako dělenou. Pokud vim létají zatím KONDORI nejméně čtyři a to velmi úspěšně.

Trup - je mnohapodélníkový se čtyřmi hlavními podélníky, dvěma ve vodorovné rovině a dvěma ve svislé. Tyto hlavní podélníky doplňuje řada listů 2x2 (doporučuji 2x3), jak ukazuje řez. Prepážky jsou vyřiznuty z překližky. Horní část tvoří elipsa, spodní část jsou části kružnice. K dřevěné hlavici je přilepena překližková ostruha, která končí až pod odtokovou hranou křídla. Do ostruhy jsou vyřiznuty dva zářezy pro vlečný kroužek. Na hřbet trupu je přilepena kabina (pro ARC samozřejmě odnímatelná). Jak se taková kabínka úspěšně vyrobí z plastického láhve nám sdělí na jiném místě náš člen Ing. Jan Štriteský.

Křídlo má obdélníkový půdorys až za zlom vzepětí, konce jsou eliptické. Vzepětí má dvoji lomení. Od kořene 3 stupně, ucho 10 stupňů. V podstatě jde o jednosnosnikové křídlo, pomocné listy 2x2 v 70% hloubky křídla pouze stabilizují profily v jejich zadní části. Jako nosník jsou proti ohybu bezvýznamné. Žebra křídla byla překřížková vylehčovaná (lze nahradit balzou). KONDOR nemel plankované křídlo od náběžky k nosníku, proto toto řešení nelze použít při přestavbě na ARC - i když by se to pevnostně jistě hodilo. Byl by to ale prohršek proti pravidlům. I bez plankování lze udělat křídlo dostatečně pevně pomocí stojin. Plankování prvního pole u vetknutí křídla do trupu je ale z pevnostních důvodů povoleno. Rovněž odtokovka může být nahrazena mohutnější z balzy. Profil křídla NACA 4409.

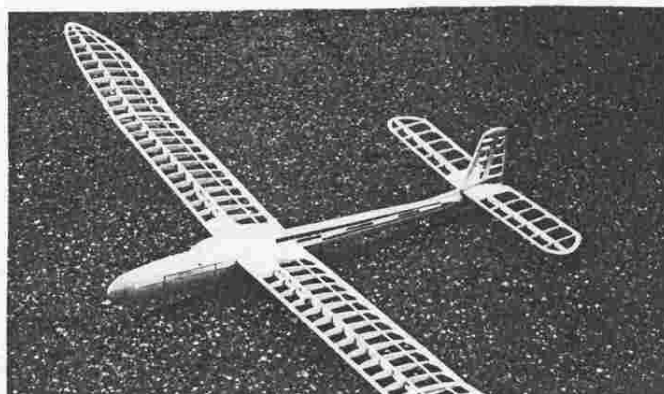
Smělovka bude vhodné ji dělit u stevnu a prodloužena by mohla být až na spodek trupu. V místě vetknutí výškovky bude rovněž třeba zesílení balzou.

Výskovka obdelníkového tvaru má tupější zakončení nekořespodující s ladným zakončením křídla. Profil určen není, jde pravděpodobně o velmi plochý Clark Y - necelých 7%, nahradit lze symetrickým.

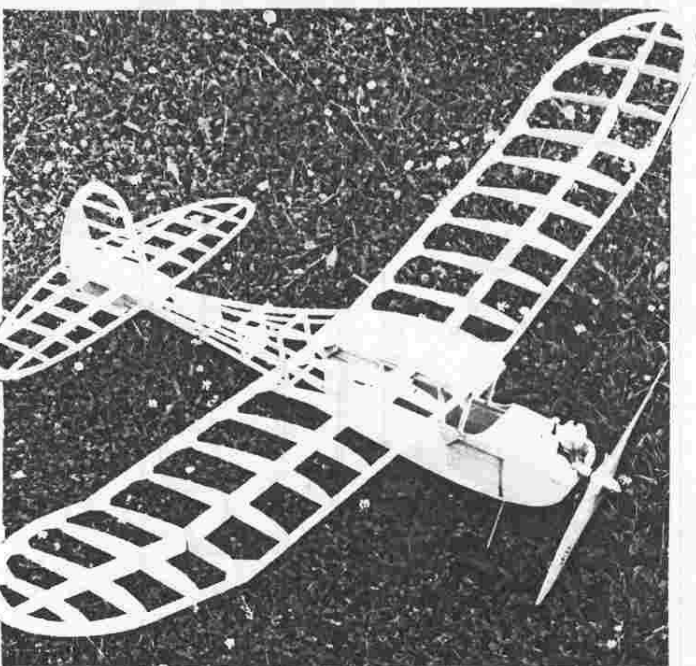
KONDOR IV má dostatek prostoru v trupu pro umístění RYC soupravy, má také dostatek plochy křídla s poměrně rychlým profilem, což je výhodou pro větrné počasí. Je dobře ovladatelný. Je rozhodně dobrým přínosem pro kategorii ARC.

Podle získaných podkladů navrhl model KONDOR.
L. Neubert dne 12.3.1953. Nejde tedy vložení o „Oldtimerů“,
ale patří do skupiny „nostalgic“ a zapadá do limitu pravidel
obou SAMU.

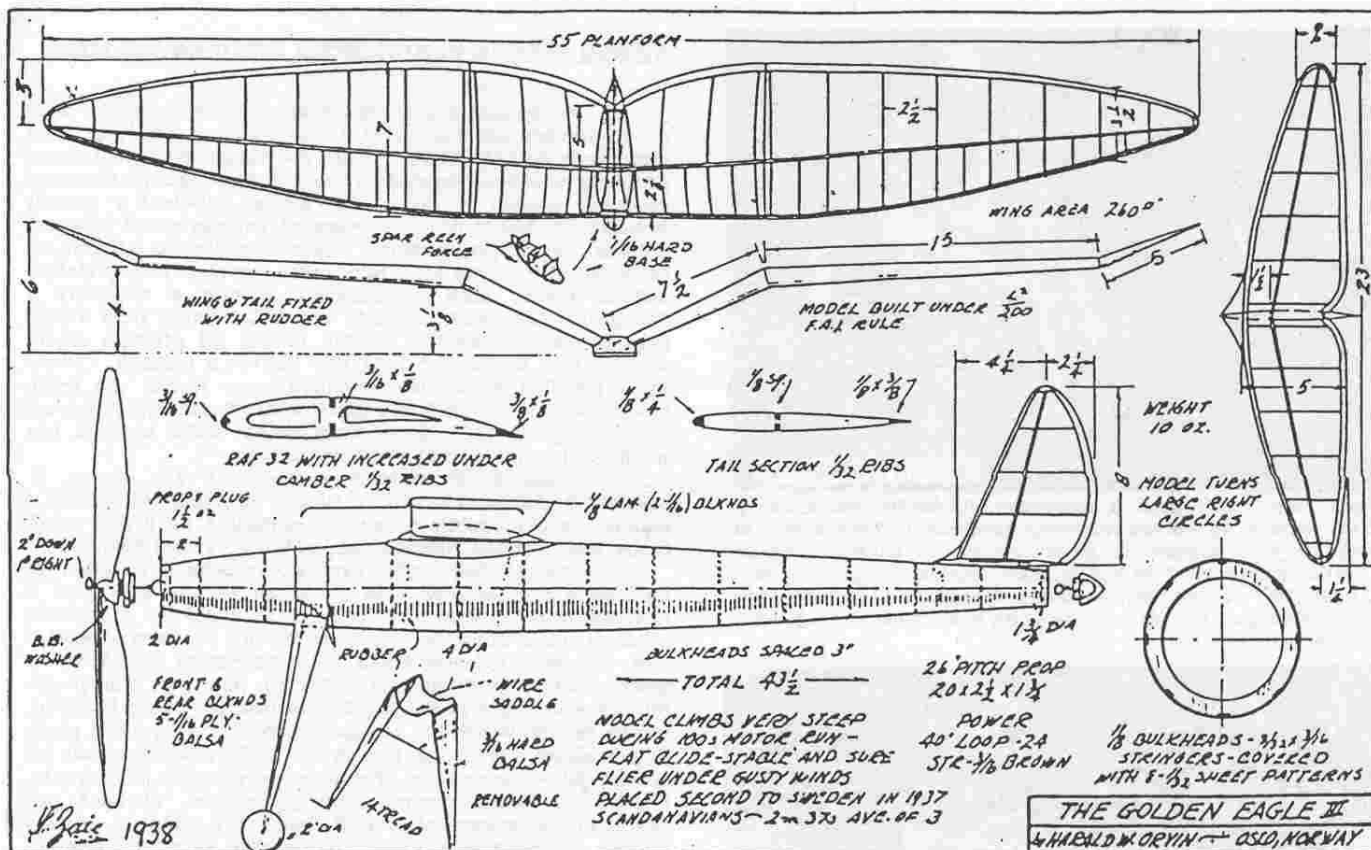
Podle podkladů Zd. Andrásky
zpracoval Rad. Čížek



Ing. Jan Střiteský, původem z KŽ, je RC větroňář který umí. Pro sezónu 1998 si postavil osvědčený větroň KONDOR od L. Neuberta. Kabinku zhotovil z plastické láhve a přislíbil říci ostatním jak na věc.



Nepotažený „Buldozer“ patří Mirku Potučkovi z Osnice. Je postaven pro motor Superatom.



The Golden Eagle III (Zlatý orl)

Málokdo asi ví, že už v roce 1937 bylo létáno Skandinávské mistrovství modelů letadel. Létalo se ve Švédsku. Nevím zda ve všech volných kategoriích, ale určitě v modelech na gumu. Známý americký publicista Frank Zaic nakreslil rok na to do své ročenky úspěšný model Harolda W. ORVINA z norského Osla.

Jeho model „Zlatý orel“ se umístil na 2. místě průměrným časem 2 min 37 sec ze 3 letů. Čas pro model s nesklopnou vrtulí to není málo, ale musíme vzít v úvahu, že tehdy množství gumy nebylo předepsáno a svazek měl délku právě 1 m. Bylo to 24 pásků 3/16" Brown Rubber - a to byla nějaká guma! Model Golden Eagle nebyl nijak jednoduchý, měl trochu bizarní tvary jaké používá snad dnes už jen pan profesor Perymann v USA.

Trup - měl kruhový průřez. Měl 8 balzových podélníků 2,5x5 zapalených do kruhových přepážek o tloušťce 3 mm - spletených ze dvou mezikruží z balzy 1,5 mm od podvozku k odtokovce křídla. Ostatní přepážky byly z balzy 1,5 mm. Celý trup byl potožen 8 pásy balzy 0,8 mm. Vrtulový blok byl vylímaný z čelní přepážky průměru 50 mm. Zadní záves.



ZLATÝ OREL III v letu

Aeromodeller

Krásný letový obrázek „ZLATÉHO ORLA“ jsme si vypůjčili od Dánů, i když původ je z anglického časopisu AEROMODELLER. Model vypouští Don Bekins z USA

svazku byl zalepen do koncové balzové kuželky o průměru 37 mm. Pro křídlo bylo na trupu přilepeno sedlo. Průřez trupu odpovídal tehdejší formuli pro modely FAI - tedy L2/200. Vrtule o průměru 508 mm měla stoupání 660 mm.

Podvozek měl 2 zaprofilované nohy z 5 mm tvrdé balzy spojené drátěným sedlem, které se gumou přitahovaly k trupu. Kola byla disková o průměru 50 mm.

Křídlo mělo „rackovitý“ tvar, konce byly velmi zúžené. Žebra měla rozteč 63 mm a byla doplněna položebrý až k nosníku. Profil byl upravený (zvětšeno prohnutí dole) RAF 32. Násběžka 5x5, listy nosníku 3x5 na výšku, odtokovka 3x10. Křídlo bylo 3 x lomené do M se zvednutými konci. Na trup bylo připevněno gumou, která obepínala trup.

Kormidla - veľmi stihlá výškovka mala rozpätí 574 mm. Měla symetrický profil. Náběžky 3x6, nosník 3x3 (2x) odtokovka 3x10. Směrovka byla na výškovku nalepena shora.

Model vážil 283 g. Létal v širokých pravých zatačkách. Svazek se vytáčel až 100 s. Model vzlétal z desky - jinak se tehdy nelétalo.

Podle výkresu F. Zaice z r. 1938 zveřejněném v australském
Duration Times z 31.12.1997 zpracoval

Rad. Čížek



Jarda Macáček z Dobřichovic je nadšený RC motorář. Kdyby měl třetí ruku, určitě by tam měl dalšího motoráka. Zde ukazuje je modely START a STARDUST.



Allt om Hobby 2/96

Švéd Sune Stark patří k legendám švédského modelářství. Sune létal s výraznými úspěchy především Wakefieldy. Na obrázku je s jedním ze svých strojů - s trupem formule L2/100. V roce 1937 ze kdy je návrh modelu to bylo vždy tak. V roce 1951 zvítězil Stark v soutěži Wakefield a tím bylo dáno že příští světová soutěž o pohár lorda Wakefielda se bude léhat ve Švédsku.



Když se ještě u nás nelétaly radiáky, byla na výsluní účka. Od rychlostních nastal brzy odklon k větším modelům s lepšími letovými vlastnostmi. Na horním, snímku je hornoplošník R. Čížka při nahazování motoru na zimním stadionu v Kladně. Bylo to v červnu 1952, zimní stadion dosud nebyl zastřešen. Model měl motor s indukčním zapalováním RV 7,5 ccm. Velmi stabilně létal i v úzkých kruzích nad hlavou. Všimněte si složeného padáčku (ze světlice) pod trupem. odhazoval se spolehlivě třetím lankem.

Prý s jídlem roste chuť - aneb nic se nemá přehánět. Prvý pokus o loping vyšel, druhý jsem vybral v letové hladině -10 cm. Uražený podvozek, vyložený motor a předek trupu, z krytu motoru jen drobečky. Také už to vím, že létat loping na provázcích 11,37 m dlouhých rychlostí sotva 50 km/h je nerozum. Po tomto ověření o neprostupnosti hmoty byl model přestavěn na středoplošník a dobří přátelé mu dali pro jeho žlutočervené zbarvení jméno „Strakáč“.



Vážení přátelé historického motorového letu.

Po dohodě s kolegou Zdeňkem Andryškem ujal jsem se za modelářský klub LMK Letná Praha 7 pro rok 1998 organizace soutěží ATOM - CUP. Po důkladné diskusi, která proběhla na téma zabezpečení soutěže, jsme spolu s ostatními modeláři dospěli k závěru, že kromě zápolení s modely poháněnými Super Atomem pokusně zavedeme též kategorii „Classic- diesel“ pro modely s motorem o obsahu 0,6 ccm od firmy MP-JET. Kromě toho bude akce pojmuta jako přátelské setkání všech, kteří se zabývají létáním s oldtimery v kategoriích CRC (volné modely, ani ARC bohužel není možné připustit pro nedostatek vhodné plochy při příčném směru větru) s tím, že zároveň s ATOM - CUPem a CLASSIC CUPem bude probíhat jednoduchá dvoukriteriální soutěž „Za krásu historického letu“ které se mohou účastnit všechny motorové modely, jejichž vznik je datován rokem 1954 a starší bez rozdílu pohonu, velikosti a objemu motoru.

Létání bude probíhat v termínech 15. března, 5. dubna, 26. dubna, 13. září, 4. října a 25. října 1998 (vždy v neděli). Naše modelářské „letišťe“ naleznete na jižním okraji Prahy, resp. několik kilometrů za její hranici v obci Zdiměřice.

Jak již bylo výše uvedeno, plocha pro létání je limitována tím, že náš LMK je vázán striktní smlouvou s místním zemědělským družstvem a je absolutně vyloučeno přistávat mimo dohodu vymezené plochy. Problém spočívá v tom, že námi užívaná louka je v podélném jihozápadním směru dostatečně dlouhá (cca 500 m), napříč je však pouze 60 m široká. Proto je nutné přistávat pouze v tomto koridoru, což by myslím neměl být až takový problém. V uvedené ploše je pravidelně udržována plocha 30 x 30 m, která slouží při soutěži jako čtverec pro přistání s vyznačením jeho středu. Přistání do tohoto čtverce není podmínkou, nicméně pro zjednodušení stanovení pořadí bude při každém přistání bodově zohledňováno přistání co nejbliže ke středu čtverce. Přistání mimo čtverec nebude bodově ohodnoceno ani sankcionováno s výjimkou případu přistání do „zakázané zóny“, kterou se rozumí polnost mimo plochu louky. Přistane-li model mimo louku je start hodnocen počtem bodů 0.

Pro kategorii ATOM - CUP budou užívána následující pravidla:

1. Tři soutěžní starty (start z ruky) s maximem 10 min, nádrž 10 ccm standardně dodávaná výrobcem
2. Přistání do čtverce (není podmínkou) bonifikované dle vzdálenosti od jeho středu (měří se od nosu modelu)
3. Přistání mimo čtverec do louky bez bonifikace za přistání
4. Přistání do polnosti mimo louku - celý let hodnocen 0
5. Počet modelů jednoho soutěžícího není omezen, platí však pravidlo, že nelze modely zaměňovat a každý z modelů musí odlétat „svoji“ soutěž
6. Předloha modelů musí být datována před rokem 1954

Kategorie CLASSIC CUP by se měla pokusně léhat s obdobnými pravidly s tím, že maximum bude 5 min a nádrž užita ta, která je dodávána standardně s motorem (tj. ta o menším objemu)

Kategorie ZA KRÁSU HISTORICKÉHO LETU by měla umožnit přistup všem modelům, které jsou dnes poněkud v pozadí „soutěžního klání“, neboť se vzhledem ke své „obludnosti“, malé ploše křídla, velkému průřezu trupu apod. nestaly vhodnými pro hon za sekundami a body. Kategorie je samozřejmě otevřená i pro modely, které létají ATOM - CUP a CLASSIC CUP i jiné (např. CRC 1, CRC SHOW) ale jistě každý z vás chápe, že se snažíme spíše otevřít vrátka kreacím dosud nevidaným a z pohledu nás veteránistů a milovníků nostalgie neprávem zavrhaných.

Navržená pravidla jsou jednoduchá:

1. Chvilí „to“ musí letět na jakýkoliv motorový pohon (minimálně jednu a maximálně pět minut) elektry nevyjímaje, přičemž letové kreace jako průlet na malé rychlosti a malé výšce jsou vítány, nicméně volba sestavy je zcela věcí soutěžícího
2. „Pilot“ s tím může přistát do čtverce, což je kvitováno pro stanovení pořadí jak je již výše uvedeno.

Každý nově postavený model pro tuto kategorii v níž bude poprvé prezentován bude oceněn sponzorským darem!

Vážení kolegové, věřím, že soutěže navštívíte a budou pro vás všechny inspirací pro stavbu nových krásných veteránů.

JUDr. Zdeňk Slapnicka

Pozor - nelétá se dle platných pravidel SAM 95