INFORMAČNÍ LISTY 38

KVĚTEN **1998/3**

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

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

Pár řádků na vysvětlení ....

Pokud se domníváte, že my, redakční chasa si slepíme číslo a potom si dáme 2 týdny „dvacet", mýlíte se. Na to nikdy čas nezbývá. Tvrzení klasika, že život není peříčko, mohu jen potvrdit. Jak jdou léta, je to peříčko stále těžší. Abyste to mohli porovnat, musíte mít předem různá předsevzetí (kdo je nemá?), která se vám stejně nepodaří splnit, ani kdybyste se rozkrájeli. A sami víte, jak jejich splnění je důležité, čekají na ně druzí. Třeba, že bude do března (minulého) plánek Sluky ve velikosti AV 1 a podobné věci, na které jsem se tolik těšil.
Jsem také kronikářem v obci, doháním dopisování od r. 1995, ale 6 let zpět protože to nikdo nechtěl dělat. To je trvalý mlýnský kámen na mém časovém rozvrhu. Výnosné je to obdobně jako práce redaktora IL.
A do toho jsem musel 26.4. balit kufr na MS maket do Jihoafrické republiky. Cestování bylo „dobře" zorganizované, jako bych měl jet odtud do Brna přes Bratislavu, plno ztrátového času kolem. Jistě vás bude zajímat, co jsem si z takové dálky přivezl: rýmu a kýchání, které trvalo ještě 10 dnů po návratu. Radím vám: nejezděte tam, je to hrozně daleko a doma je přeci jen nejlíp.
Asi 20 dnů tak byla „tvůrčí skupina IL" mimo provoz, protože jsme jeden závislý na druhém. Tenhle čas nám chybí. Tak se na nás nezlobte, zhluboka se nadýchněte, jsme také jen lidi.
Pokusíme se manko co nejdříve srovnat a navíc slibujeme, že jako redakce nepůjdeme až do konce roku do ulic za vyšší platy.
Pokladník je spíše zasmušilý, protože dodnes si někteří dnes říkáme bývalí členové SAM 95 nezaplatili příspěvky. Odešli „bez jediného slůvka rozloučení" - nestáli jsme jim ani za korespondák, že už o členství nestojí

R. Čížek

Čížkův GX - 46 už dolétal, tedy ten první, který ulétl (na obrázku) i druhý, kterého pravděpodobně někdo ukradl ve Slaném. Zleva prezident J. Balej jako pomocník, natáčející R. Čížek a časoměřič Ing. Z. Vyskočil.

SOUTĚŽ VĚTROŇŮ ARC 8. května 1998

Létala se na Kladenském letišti za účasti 18 soutěžících a 20 modelů. Nadále i letos platí že jde o nejvíce obsazenou kategorii SAM 95.
Téměř ideální počasí se slabým SV větrem, který se postupně stáčel na východ.

Výsledky:

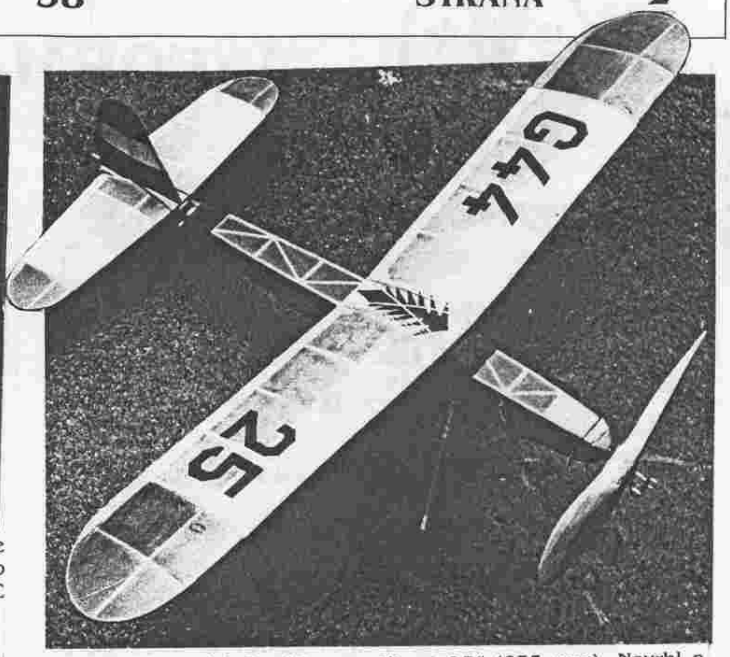
1. Dvořák Libor	Šir-chán	1020 (+340)
2. Dvořák František	Šir-chan	1020 (+247)
3. Pergler Vladimír	Archeopterix	1020 (+223)
4. Ing. Střítecký Jan	Kondor IV	960
5. Brož František	Káně	955
6. Ing. Vyskočil Zdeněk	Žehrovice II	914
7. Andrýsek Zdeněk	Rytmus	893
8. Andrýsek Zdeněk	Kejhák	867
9. Macků	Káně	850
10.Kasal Miroslav	Káně	820
11.Hořava Miloslav	Sova	813
12.Mařík František	DG - 42	704
13.Alexandrov Jaroslav	Káně	691
14.Hořava Miloslav	Super Neptun	663
15.Pergler Vladimír	Moswey	623
16.Machulka Stanislav	Káně	488
17.Kalina Karel	Super Neptun	446
18.Balej Jiří	Káně	408
19.Vyskočil Ladislav	Káně	284
20.Švarc František	Spartak	0

Diplomy a ceny obdrželo 5 soutěžících.
Létalo 11 různých typů modelů, kupodivu 1/3 modelářů létala s modelem Káně. Z nich by se jistě lépe umístil L.Vyskočil, který měl jen dva lety (poškozený trup) a J. Balej, který havaroval pro rušení.
Potvrzuje se, že umožnění vzletu navijákem řeší situaci jak model dostat nahoru. Tady neplatí - kdo na to nemá (fyzicky), ať to nelétá. Mezi účastníky jsou sice kluci, kteří to mají do důchodu ještě nějaký týden, ale většinou ti co si postesknou - jó, když mě bylo šedesát to byly časy. jde o radost z létání, o možnost se vyžít. Že se před 50 lety modely navijákem nestartovali? Jistě ne, ale podstata věci je v něčem jiném.

R. Čížek

Don Bekins z USA restauroval svůj 12 let starý model Hayseed poháněný motorem Mc Coy 60 (10ccm). Nyní je model potažen novým papírem SAM Span, původně byl potažen hedvábím. Na Šampionátu SAM 1997 v Las Vegas získal s modelem 2. místo.

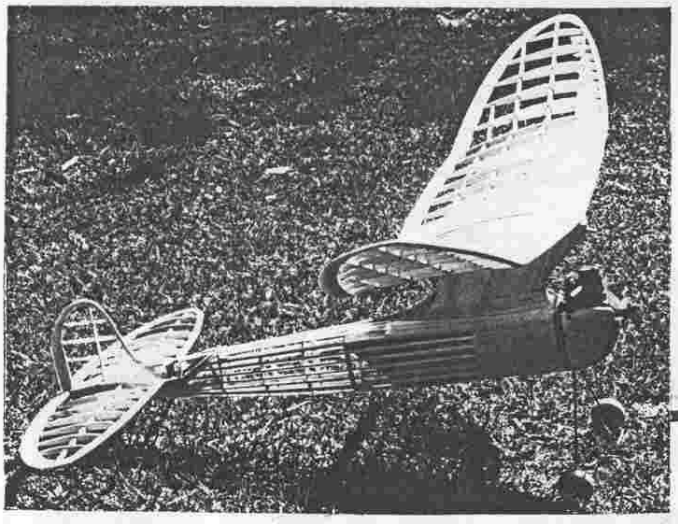
Nový pokladník SAMu 95 Vladimír Horák zgenerálkoval v roce 1996 model SOKOL II a předělal jej na rádiem řízený. Není to tedy replika, ale původní model z roku 1950! V popředí je RC Káně.



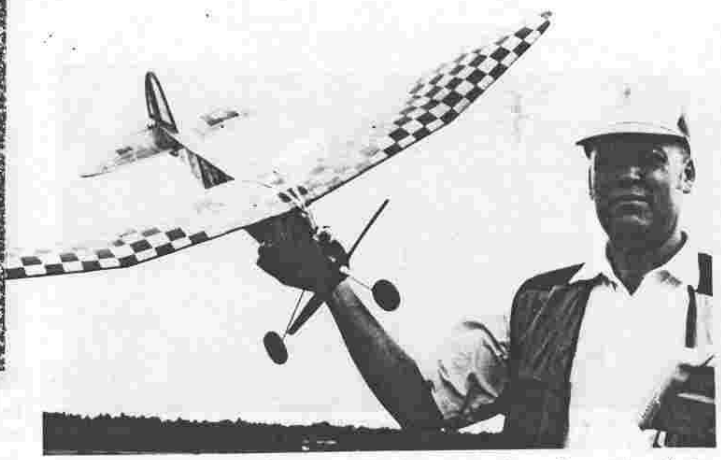
Zmenšený model G - 44 na velikost 25" (635 mm). Navrhl a létal R. Čížek v r.1997-

MLL 301 a Lojzík Rajnošek ze Dvora Králové u Berouna osobně

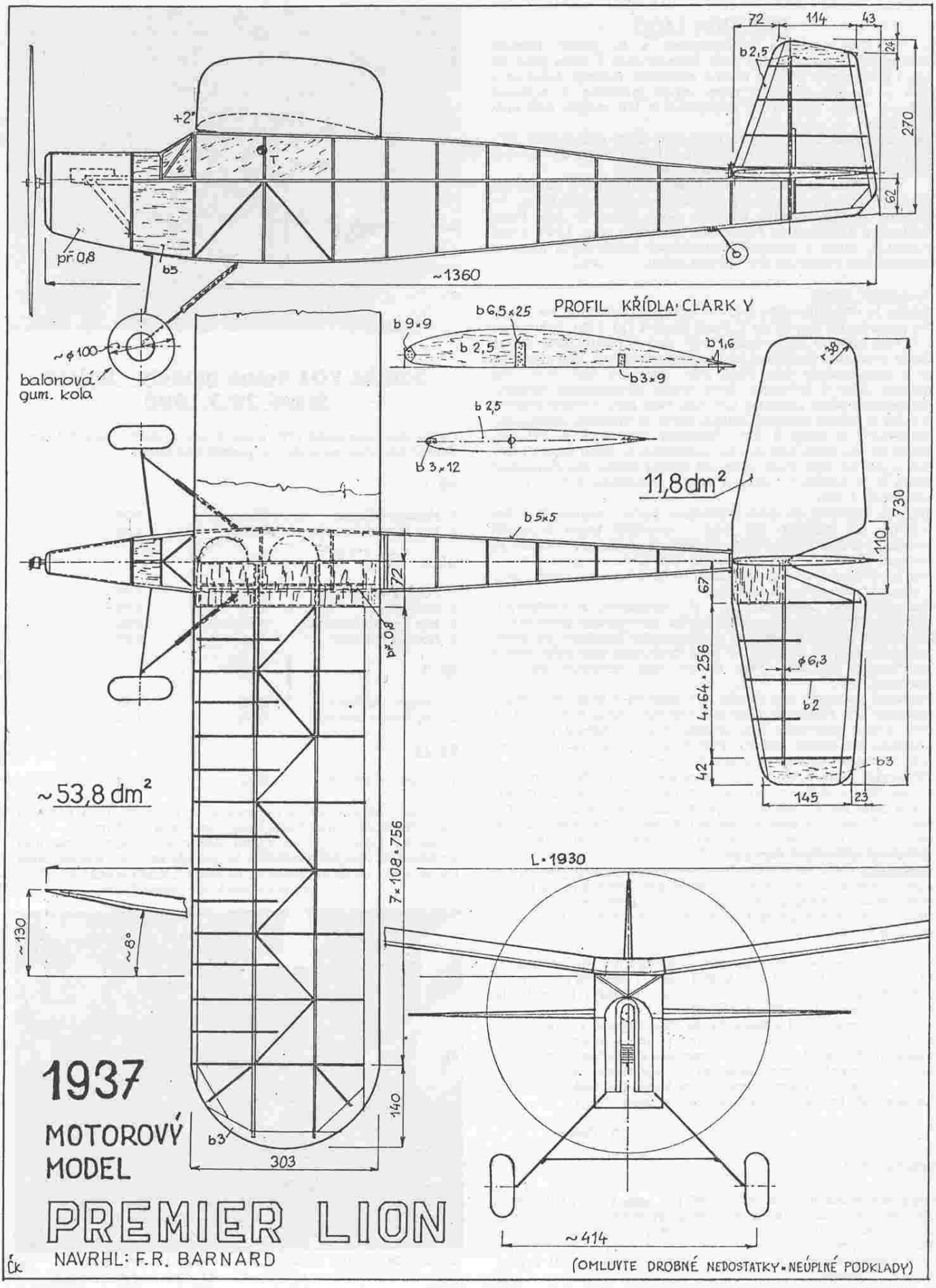
• Franta DVOŘÁK prohánět v padesátých létech vytrvalé motoráky. Jedním z jeho konstrukcí byl i model „ORION" na motor AMA 2,5ccm. Bližší podklady se bohužel již nepodařilo nalézt.



Model Zipper od Carla Goldberga s motorem OS max 20 - 4 takt. Fotku zaslal loni přítel A.B. Abbell z Austrálie.



JUDr. Zdeněk Slapnička z Prahy se svým „Coronetem" s motorem Superatom.



1937

MOTOROVÝ MODEL

PREMIER LION

NAVRHL: F.R. BARNARD

Ck

(OMLUVTE DROBNÉ NEDOSTATKY=NEÚPLNÉ PODKLADY)

PREMIER LION

Čas od času uveřejňujeme v IL plánky modelů navržených a postavených před válkou. Jsou z doby před 60 lety i ještě starší. Byly to hlavně motorové modely, které se v USA a Kanadě létaly, o něco méně gumáčky a nejméně větroně. Výběr motorů byl dostatečný a tak vznikla celá řada konstrukcí.
Jedním z nich byl i uvedený motorák, který měl rozpětí 76", tedy 1930 mm. To zase nebylo na tehdejší dobu tak mnoho, běžné modely měly rozpětí i přes 2,5 metru.

„Premier Lion" byl, jak říkáme „autobus" s objemným hranatým trupem. Takový těžkotonážník se střízlivými tvary.
Repliku tohoto modelu postavil před několika lety Brian Gothard z Kanady a na Mistrovství Kanady v roce 1997 s ním vylétal 3. místo v kategorii historických motorových modelů. Samozřejmě s úpravou pro rádiové řízení.

Technický popis

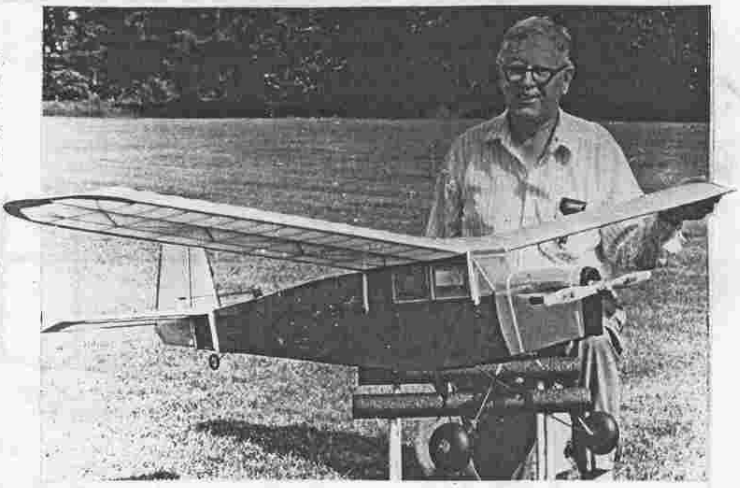
Křídlo je obdélníkového tvaru s kulatým zaoblením na konci. Má jednoduché vzepětí do V. Profil Clark Y (11,7 %). Žebra jsou z 3 mm balzy a jejich rozteč 107 mm doplňují ještě stejně tlustá položebra končící až za hlavním nosníkem. Hlavní nosník je z plné balzové lišty 25x6 mm, pomocný 9x3 mm. Oba nosníky jsou v kořenové části křídla oboustranně zesíleny nalepenými pásky překližky 0,8 mm. Pole mezi oběma nosníky a žebry a rovněž koncový oblouk křídla je vyztužen diagonálně rozpěrkami z balzy 3 mm. Náběžná lišta 9x9 je balzová, zalepená na koso. Odtokovka je slepena ze dvou pásků balzy 1,6 o šíři 25 mm. První pole od středu křídla má zahuštěná žebra a je potaženo shora i zdola překližkou 0,8, v místě odtokovky 1 mm.
Trup je sestaven ze dvou balzových bočnic slepených z lišt 4,5x4,5. Ze stejných lišt jsou i rozpěrky trupu a vnější podélníky trupu. Prostor nad celuloidem zasklenou kabinou je uzavřen překližkou 0,8, ale ta má dva kruhové výřezy 90 m, aby byl přístup k baterii a instalaci motoru Brown - Junior, tedy k cívce, kondenzátoru a kabelům.
Motorové lože bylo duralové se vzpěrkami z duralových trubiček. Motorovou přepážku tvořila laminovaná překližka o tloušťce 5 mm. Kryt motoru s otevřeným spodkem se ostře zužoval k čelu až na šířku 37 mm. Podkovité čelo bylo opět z laminované překližky, přes kterou byly nalepena balza a zaoblena.
Robustní podvozek měl hlavní rám spájený z ocelového drátu průměru 2,5. Podvozek nesl dvě balónová kola průměru 100 mm. Vzpěry podvozku byly přerušené a odpružené ocelovou pružinou ve vodící trubce. Pod trupem bylo namontováno balzové ostruhové kolo průměru 37 mm.
Výškovka měla 8,5% tlustý symetrický profil. Jediný nosník tvořila lišta kruhového průřezu průměru asi 5 mm ze dřeva. Žebra byla navléknuta a zalepena. Zakončení výškovky bylo balzou 3 mm. Na nosník byly přivázány a přilepeny drátěné háčky, od nich byla výškovka se směrovkou vzájemně vyztuženy nylonovým vlascem.
Směrovka měla rovněž nosník z dřevěného kolíku průměru 5 mm. Konec kolíku se zasazoval do trubky přivázané na konec trupu. Nos směrovky byl spojen okem do jakéhosi mosazného třmenu, jehož kompletní tvar na výkrese chybí a tudíž není jasné, k čemu toto zařízení sloužilo.

Pustí-li se někdo do modelu kategorie CRC (pochybuji, že by jej někdo zkoušel jako volný) musí si postavit robustnější výškovku a směrovku. Že nesmíte změnit obrys kormidel je vám snad jasné, to je hlavní zásada.
Konstrukci i plánku by se dalo leccos vytknout. Ale nechme to tak, nesuďme dnešními očima - možná o 60 let mladšími. Pamatuji některé čs motoráky z válečných let. Mohu říci, že jsme nebyli konstrukčně za cizinou nějak pozadu.
Stavební plánek jsme získali laskavostí našeho člena z Kanady Oldy Pergla, který jej zakoupil a zaslal. Díky!

R. Čížek

UPOZORNĚNÍ

Kompletní soutěžní pravidla SAM 95 pro roky 1998 a1999 jsou díky pomoci Vládi Maška z Kladna vytištěna v samostatné sešitě. Členové SAM 95 je mohou obdržet zdarma na soutěžích SAM, nebo si je mohou objednat proti zaslání známky 8,- Kč u R. Čížka, Žilinská 160, 27301 Kamenné Žehrovice.



Soutěž VO1 volné modely - letiště Slaný 29.3.1998

Celou akci uspořádal LMK slaný a pro soutěžící zajistil i ceny. Soutěž proběhla za slušného počasí bez závad.

AV 1

1. Hořava Miloslav	Flugan	204
2. Ing. Drnec Jaroslav	Kavka	156

AV 2

1. Pergler Vladimír	Straka	360
2. Keliš Pavel	Čáp	356
3. Ing. Drnec Jaroslav	Seveřan	265
4. Hořava Miloslav	Čáp	242

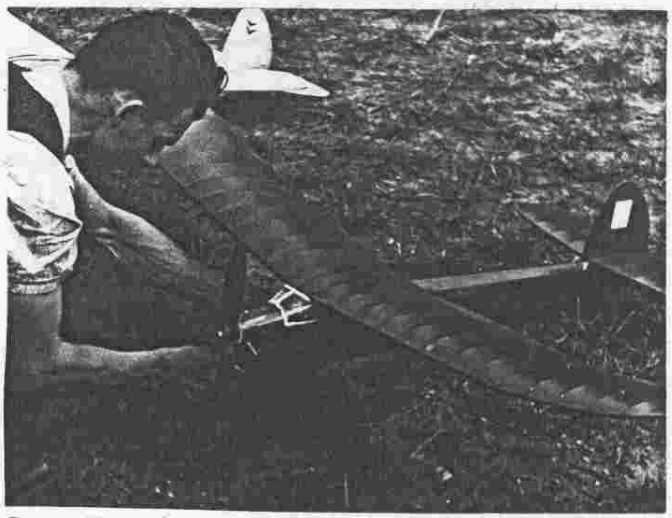
AV 3

1. Pergler Vladimír	Orlík	392
2. Ing. Drnec Jaroslav	Orlík	165

BV 1a

1. Andrýsek Zdeněk	Mira	214

Jako časoměřiči obětavě pomohli ti, co na letišti nikdy nechybí: Jarda Hammer, Mirek Holovlaský, Jar. Čaj a Jiří Šíma.
Soutěžilo vlastně jen 5 členů SAMu 95, takže s tou naší aktivitou ve volných modelech to nebude tak moc slavné. Snad na omluvu - ve stejné době se na Kladně létala soutěž A3, P30.
Soutěž řediteloval Franta Tichý



Ze soutěže továrny Aero v Kyjích u Prahy ze září 1943 je tento snímek Čížkova modelu XL - 43. Byla to první soutěž.

12.Mezinárodní soutěž o pohár Lorda Wakefielda

Lord Wakefield of Hythe věnoval dnes již světoznámý pohár v roce 1927 a rok poté již byla vypsána mezinárodní soutěž.

Nás dnes zajímá, co se dělo 12 let poté, těsně před světovou válkou, v roce 1939. Od té doby uplynulo již 59 let...

Dvanáctá mezinárodní soutěž o Wakefieldův pohár se konala 6.srpna 1939 v New York City. Zde získal pohár Dick Korda pro USA na další rok. Ale přišla válka, lidé se dali namísto ušlechtilého létání do zabíjení a soutěž o pohár Lorda Wakefielda musela počkat.

Soutěže v roce 1939 se zúčastnilo 28 soutěžících z pěti zemí: USA, Kanady, Anglie, Jižní Afriky a Francie. Některé modely byly létány proxy.

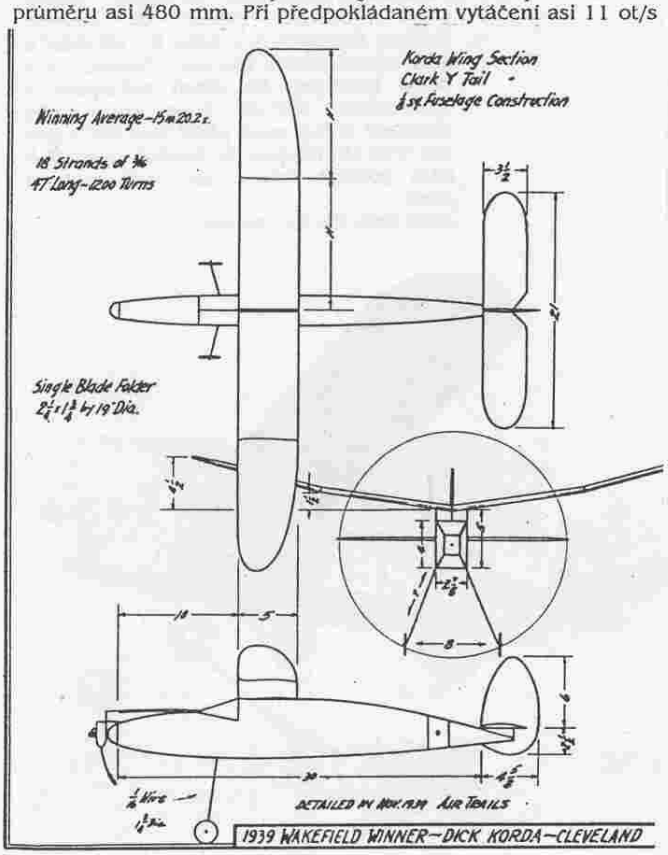
Kordův vítězný model nebyl nijak mimořádný. Střízlivá konstrukce trupu obdélníkového průřezu, který musel odpovídat délce na druhou lomeno 100. Model létal na 18 pramenů gumy o šířce 4,8 mm a délce 119 cm. Dalo se natočit až 1200 otáček. Svazek poháněl jednolistou sklopnou vrtuli o průměru asi 480 mm. Při předpokládaném vytáčení asi 11 ot/s bychom dostali dobu roztáčení svazku asi 110 s, tedy bezmála 2 minuty.

Tehdy byly létány 3 lety a do výsledku se započítával průměrný čas ze všech 3 letů. Dick Korda uzemnil všechny účastníky hned prvním letem, kdy se model udržel ve vzduchu skorem 48 a půl minutyl Z toho mu vyšel průměr i při méně povedeném druhém (2,30) a třetím (1,32) ještě 15,50 min. Na druhém místě skončil Kanaďan Bowerson s průměrem už jen 4,33 min. Bob Copland z Anglie létal aerodynamicky velmi čistý model s mnohapodélníkovým eliptickým trupem, lichoběžníkovými vetknutými křídly a volnoběžnou vrtulí. Průměrným časem 3,88 min obsadil 4. místo. Model byl prohlášen jako jeden z nejlepších na světě. Známý francouzský modelář Chabot (létán proxy) se musel spokojit se 14. místem, když průměr ze 3 letů činil pouze 90s.

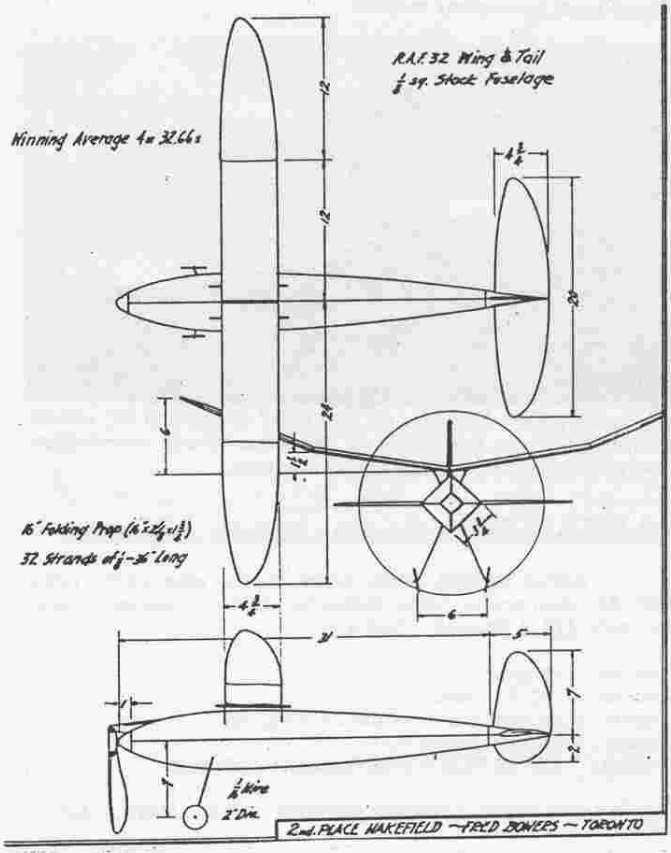
Snad se díváme na výkony dosažené téměř před 60 lety shovívavě, ale každý začátek je těžký. Dnešní Wakefieldy, to je o něčem jiném, 60 let v letectví i modelařině je strašně moc. Přesto ale na dávné začátky nelze zapomenout.

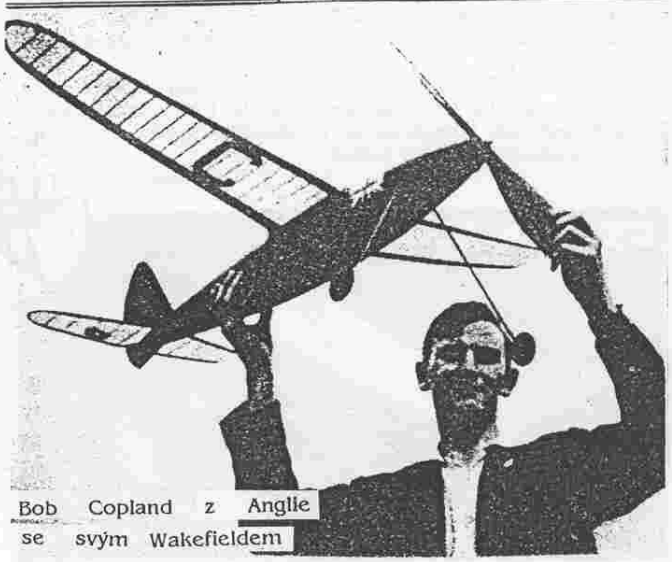
Podle Zaicovy brožůrky „The National Model Airplane Meet".

R. Čížek

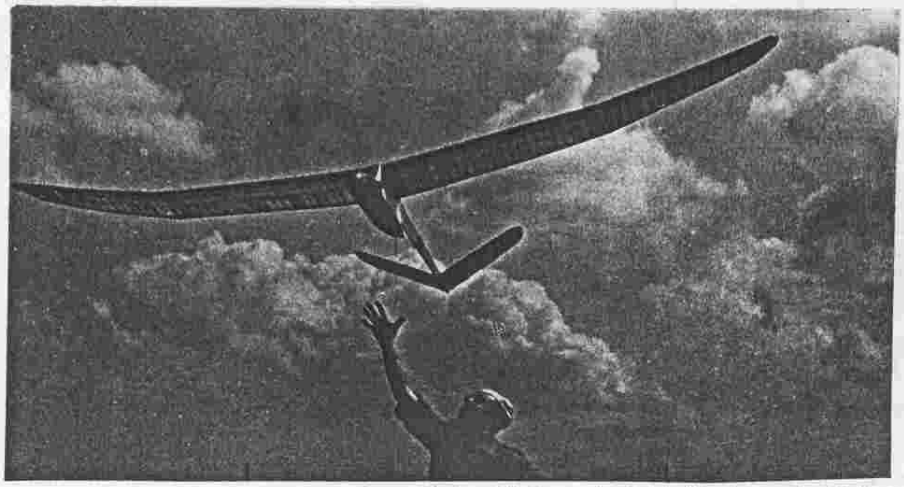


Vítězný model Dicka Kordy



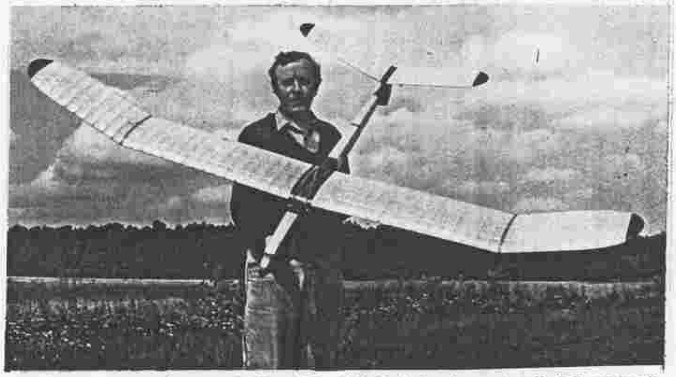


Bob Copland z Anglie se svým Wakefieldem



Obrovitý Šir-chan II Zdeňka Formánka z Kladna létal v padesátých létech a svými 3,5 m rozpětí budil zasloužený respekt.

30. Března letošního roku zemřel náš člen Dr. Volkmar Tröbs ze SRN. Kdo byl Volkmar? Přední modelář na úseku pokojových modelů, gumičkář známý svým modelem „Milan" do kterého posléze zamontoval i rádio, RC větroňář a také dosud aktivní plachtař, člověk, který nebyl lhostejný ke všem novinkám v modelářství. Poznali jsme se v Bad Neustadt a nakonec přijel loni na létání historiků do Kladna. Rozhodně se chtěl k nám podívat znovu, ale osud rozhodl jinak ...
Jeho číslo 95-100 osiřelo



Staronový prezident SAMu 95 Jiří Balej si postavil RC větroň Žehrovice II. Loni byl model v důsledku závady na navijáku dost poškozen. Letos ale už zase bude létat.

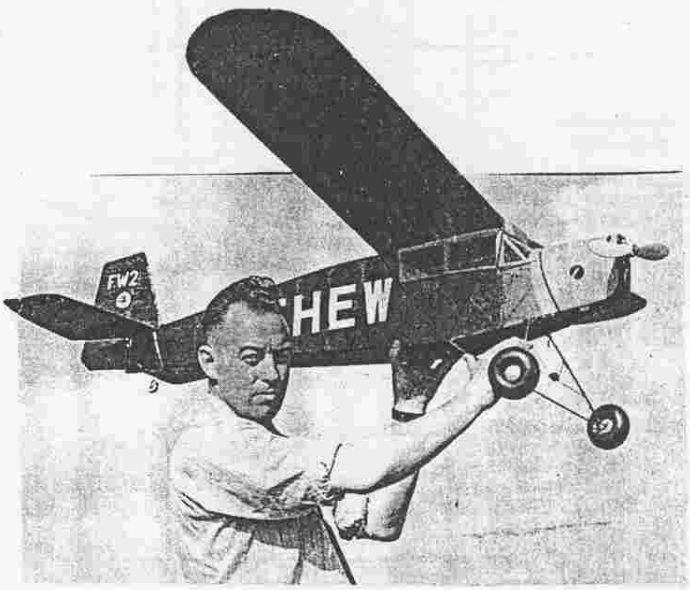
ZAJÍMAVOSTI - převzato z časopisu „Modelismo"

Italové ustavili novou kategorii. Pro roky 1998, 1999 byla do sportovního kódu italského SAM 62 zapsána další kategorie **1/2 A Texaco - Elektro**

Stavební podmínky:
- modely do 31.12.1950
- nejmenší zatížení plochy křídla 24,45 g/ dm2
- motor : Graupner Speed 400
- pohon : 7 článků NiCd o max. kapacitě 500 mAh

Zkoušky byly dělány s modely Atomizér , KL 61, Playboy Junior a PB 2.
Drobné váhové rozbory neuvádím, jsou zcela specifické pro daný typ rádia. Hmotnost modelů se pohybuje těsně nad 500 g.
Potřebné motory Cox 0,8 nemáme, ale el. motory Speed 400 ano. Myslíte, že by tato kategorie mohla být v roce 1999 zajímavá i pro nás? Musela by se (po zkouškách) jistě doplnit a upřesnit. „Elektrikáři" jak to vidíte?

R. Čížek



Angličan EHF Warmingston z Buschley Park vyhrál v roce 1947 Hamley Trophy ve Fairlop s tímto modelem Premier Lion. S prototypem však již v roce 1938 vyhrál pohár sira Johna Shelleye konstruktér modelu JS Wreford. (doplněk pro str. 4)

TEXACO 1/2 A

PB 2 Renza Tabelliniho.

Playboy Jr. Cesaro di Robertise