



INFORMAČNÍ LISTY 43

ÚNOR

1999/1

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 ČÍZEK
 Žilinská 160, 27301 Kam. Žehrovice

Novoroční polétání na Kladně

Kdo to svolal, nebo zda to vůbec někdo svolal se neví. To se jen sem tam na konci sezóny ztratí slovo, že bychom ten Nový rok měli oslavit nějakým polétáním na letišti. Prý ve 13 hodin mně řekl den před tím Franta Dvořák. Že se přijedu podívat. Věděl jsem, že Franta bude zalétávat nového čmeláčka CRC - E. Právě jej na Silvestra dokončoval. Byl jsem zvědav, kdo by nebyl. Sníh žádný, ale ani žádná éra Aeroklubu(!). Sotva jsem dojel, chtěl jsem zjistit kde parkují otec a syn Dvořákové. Ale obraz, který jsem uviděl překonal vše. Dlouhá řada aut, plno lidí kolem, ve vzduchu nejméně 3 modely. Dojel jsem, zařadil se a jen zíral. Skorem každý měl sebou nějaký model, ale elekter bylo asi nejvíce. Naslouchám jen z povzdálí odborné řeči, sem tam se opatrně zeptám. Ani ne tak po té odborné stránce, to není moje parketa. Spíš jako kolik to stojí a tak. Tým Dvořáků si vedou zkušeně, nový stroj se povedl, už je ve vzduchu potřetí. Sem tam se nějaký stroj potká předčasně se zemí, ale žádné velké třísky.

Než jsem odjel z domova, řekl jsem si, že nějaký aeroplánek bych si sebou přece jen měl vzít. Vyškrtl jsem velký RC větron, kdo by mě s tím tahal do nebe, také gumáček jsem odmítl - copak může natáčet gumu při mínus 3 stupních. Účko se také nehodilo a tak jsem vzal za vděk házedlo - alespoň pár hodů říkám si abych nevypadal. Ty páry byly nakonec jen dva. Při čtvrtém letu to už bylo slušné, ale model odlétl kus do plochy. Pozornost tímto výkonem jsem ale vzbudil jen u jednoho z pobíhajících černých psů, kterých tam byla celá sméčka. Ten start, to byla raketa! Doběhl tam v několika vteřinách. Zarazil se, hbitě ukousl celé levé ucho a model za mého řvání znechuceně odložil. Snad to moc lidí nepostřehlo, bylo to trapné. Zamaskoval jsem to nějakou tou foto činností pro IL. Nějakou tou zdravicí a že je to stejné fajn, že jsme se takhle sešli klub, neklub, SAM, NESAM. A žádná pravidla, nikde žádné stopky, jen společně jsme měli všichni - pěkně promrzlé prsty a s konstatováním, že největší blázni jsou stejné modeláři se po třetí hodině ta celá sešlost pomalu rozjížděla domů. Nemrzelo mně ta auta spočítat. Bylo jich rovných 28. Věřit tomu nemusíte, mně to také ještě vrtá hlavou jak k té slezině došlo.

R. Čížek



Únor 1954. Nad žehrovskými pláněmi střídavě defiluje na tucet A-dvojek. Normální nedělní trénink. Náčelníka klubu je přece účelné využít jako návratovou službu, když má lyže. Tak tato fotka je tak trochu nahraná. Než byla pořízena, nesl jsem těch A-dvojek pouze 5, zbytek mně byl přidán prý pro „kompletaci“.

Cvičný akrobat R. Čížka METEOR létal v roce 1954 Motor byl anglický Prog 500 (5 ccm), 14% profil a červeno-bílá kombinace barev.



Rudolf Černý z Prahy byl po léta nejen naším předním motorářem, ale také výborným organizátorem čehokoliv. Jeho přehled a pracovitost ocenilo i FAI, kde nás po léta zastupoval. Méně pochopení se dočkal doma za „normalizace“ kdy byl z funkce modelářského tajemníka odstaven.



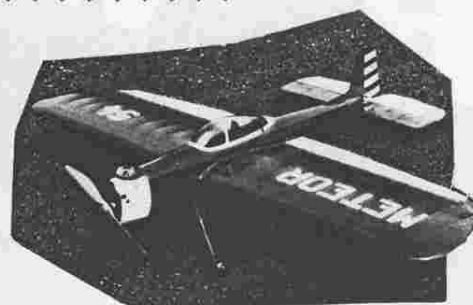
Jak na to šli Dánové

Aby se vyhnuli potřebě více skupin v kategoriích volných modelů stanovili si dánští modeláři vyrovnávací koeficienty podle stáří modelů. Mají je stanovené pro modely na gumu a pro větroně. Úplně přesné nebude ani toto řešení. Tak u modelů na gumu, kde může být rozdíl až 100% ve prospěch modelů před rokem 1938 a gumákem z roku 1951. Vždy bude rozhodující množství použité gumy než rok létání, modely byly i před válkou dost konstrukčně vyspělé.

Ale přesto, podívejte se na to:

Modely na gumu		Větroně	
Před r. 1938	2,0	Před r. 1938	3,5
1939 - 1944	1,5	1939 - 1940	2,0
1945 - 1950	1,1	1941 - 1944	1,5
1951 - 1953	1,0	1945 - 1947	1,25
		1948 - 1950	1,1
		1951 - 1953	1,0

Více než o handicapové vyrovnání jde o benefity starších modelů, ale to je venkoncem v pořádku. Také doklad o tom, kdy ten či onen model skutečně létal je velmi podstatné. Zprávu s řadou použitelných fotografií nám poslal bývalý dánský reprezentant, nyní předseda Dans Modelflyve Veteranklub - SAM 1935 Erik Knutsen ze Skjern. Mimochodem : jejich časopis OLTIMER MODEL FLYVERNE má už slušnou úroveň.



Meteor 54



Kruh se uzavřel. Kdo z vás nezná snad 60 let starý slogan: modelář, plachtař, pilot. Tehdy dávno to „letělo“. Zdeněk Bedřich z Brna to přeplnil nejen tím, že to byl pan pilot, předsedal na koně ČSA a slezl, když přišla jeho hodina z křesla tryskového Tu-134. Ale kdo by vydržel bez aeroplánků? Vrátil se k historickým motoráčkům, stavi a létá krásné RC makety a když je partia, poskotačí si na „Medláčkách“ i s gumáčkem. Co víc si od života přát?



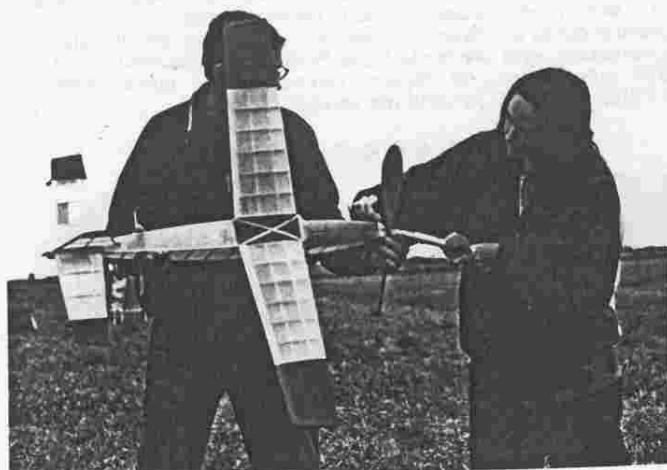
To je Zdeněk Bedřich z Brna, také s Orionem. Ten samozřejmě nebyl na rádio. Je to dávno, kdož ví, zda Zdeněk tou dobou už nehořloval na Medláčkách „glajtra“.



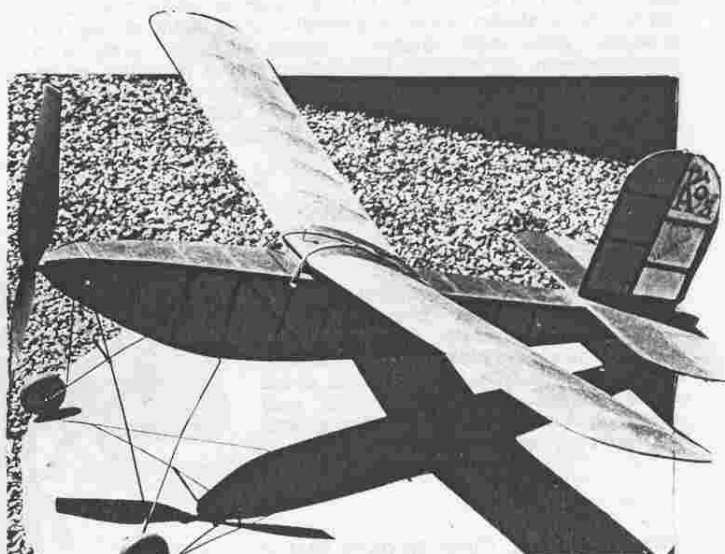
Dán Jorgen Larsen startuje Wakefield „Victory“ s desky. Psal se rok 1942.



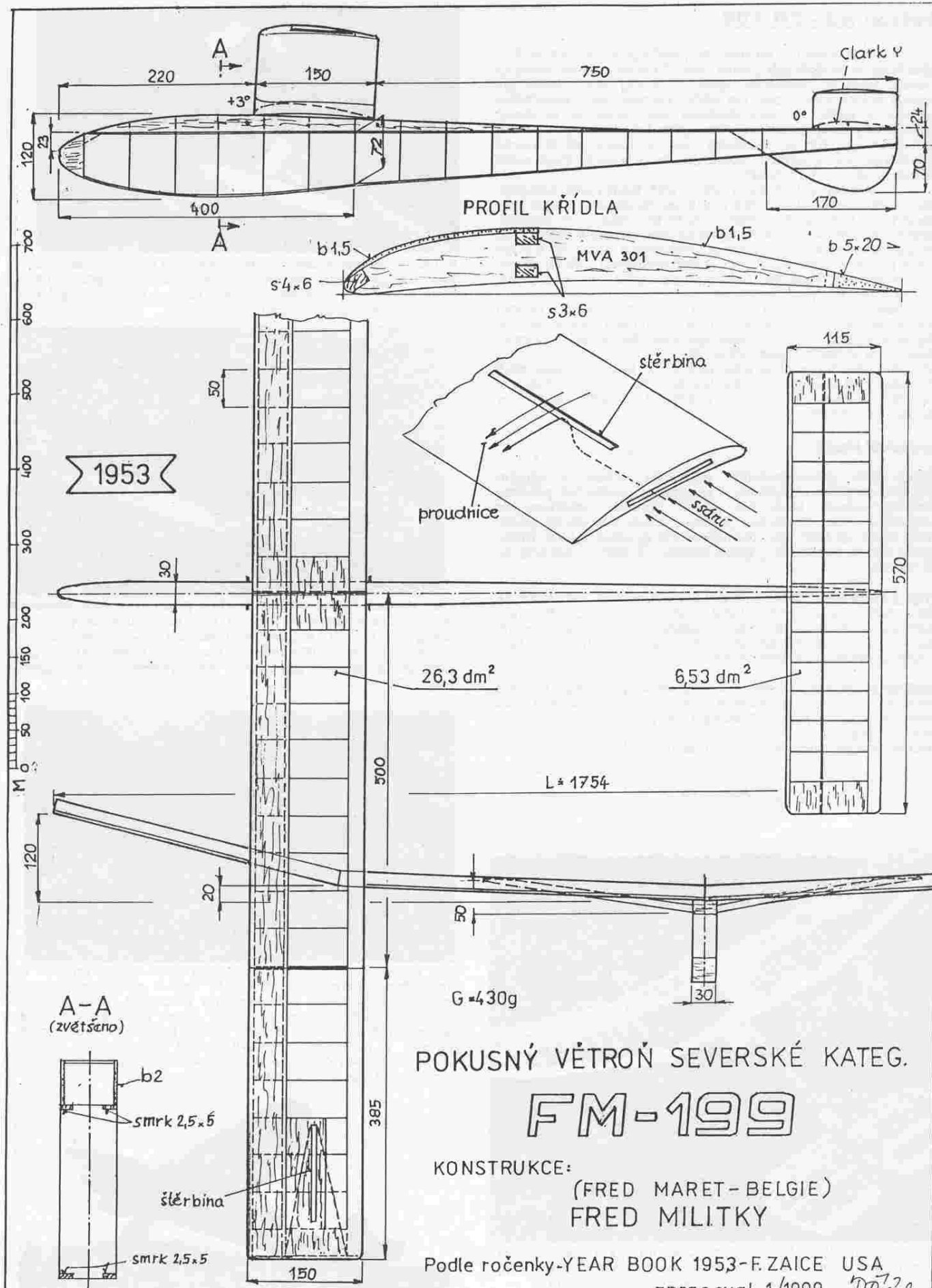
Ještě Hosin 1995 (I)
Krásná STŘEBRÁ STŘELA Edy Harašty, i když stříbrná není, ale cihlově červená a rudá. Model je konstrukce G. Buška, a dokazuje že v dávných dobách jsme měli éra, za které jsme se nemuseli stydět.



Svědky Sofia Wivardsonová dotáčí svůj Wakefield GYPSY při Mistrovství Dánska 1998. Pomocníkem je otec Gunar létající rovněž Wakefield.



„KOS“ (moravský) je gumáček Z. Ledvíny z r. 1942, repliku postavil Fr. Výskala z Val. Meziříčí. Model má rozpětí 720 mm a patří do kategorie BV 1a.



POKUSNÝ VĚTROŇ SEVERSKÉ KATEG.

FM-199

KONSTRUKCE:

(FRED MARET-BELGIE)

FRED MILITKY

Podle ročenky-YEAR BOOK 1953-F.ZAICE USA

zpracoval 1/1999

Dělník

Větroň A2 - FM 199

Mají pravdu ti, co říkají že plánek je dost. Nemají ji ti, kteří tvrdí, že je **dobrých** plánek dost. Za dobrý plánek považují takový, který je především úplný, je z něj nejen jasno jak vypadá průřez trupu, jaké má křídlo vzepětí, ale i uspořádání nosníků v křídle. Je tam dostatek kót, nebo je to dobře nakreslený plánek s měřítkem. Pro výběr také mluví - s hlediska upřednostnění, zda je použitelný, zda je šance, že si model někdo rozkreslí a postaví, pokud nejde o plánek, který spíše chce říci, jak to před léty bylo.

V roce 1953 jsem našel A-dvojkou, které jsem si dříve nijak zvlášť nevšímá. Na plánek je udán jako konstruktér Belgičan Fred Maret. Jenže ten vlastně neexistoval. Bylo to krycí jméno Freda Miličkyho za jeho pobytu v Belgii. Fred byl původem z Jablonce n/Nisou, jeho matka byla Češka a tak nebyl po válce odsunut. V roce 1948 emigroval (odmítl vojnu) přes Slovensko, Maďarsko, Rakousko na západ. Skončil v Belgii, kde žil v dost tísnivých podmínkách.

F. Miličky chtěl vyzkoušet odsávání viru indukovaného odporu pomocí šterbiny v koncovém žebříku a zadní části hřbetu profilu. Nápad je to sice dobrý, ale jaké byly výsledky nevím, zapomněl jsem se na to Freda zeptat, dokud žil.

Ale i bez ohledu na efekt této úpravy, se tato A2 nabízí svoji jednoduchostí jak pro volný let, tak jako RC model. Šterbinu si můžete vyzkoušet a případně později i zalepit (vnější tvar modelu se nemění).

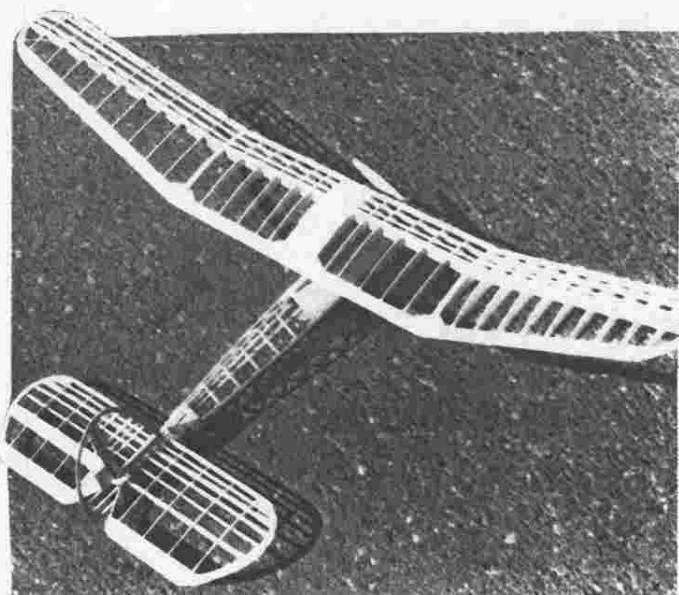
Technický popis:

Křídlo bylo jedonosníkové, uprostřed dělené s mírným dvojitým vzepětím. Šterbinou v koncovém profilu byl přisáván zavířený vzduch, který byl potom strháván šterbinou za odtokovku křídla. Z výkresu je tento detail dostatečně jasný. Profil křídla byl MVA 301, rozmístění listů je jasné z řezu. Křídlo bylo v celém rozpětí plankováno balzou 1,5 mm od náběžky až po nosník.

Trup + směrovka - těžko by mohl být jednodušší. Byl slepen ze dvou bočnic a rozpěrek. Šířka trupu byla pouze 30 mm. Potřebný průřez trupu byl dohnán nástavbou z 2 mm balzy a měl sklon 3°, což zrovna odpovídalo úhlu seržení. Směrovka byla přilepena napevno na konec trupu zespodu.

Výškovka byl čistý obdélník se zakulacenými rohy. Po celé délce byl stejný profil, snížený Clark Y. Tenkou balzou byla potažena krajová pole. Přivazovala se pod nulový náběh shora na trup.

Ostatní data jsou zřejmá z výkresu na str. 3.



Podle plánu LANZO BOMBER pro kategorii 1/2 A Texaco, který nám poskytl SAM 27 z Kalifornie postavil již v roce 1997 svůj stroj Vlad. Kostečka z KŽ. Takto vypadal před potažením.



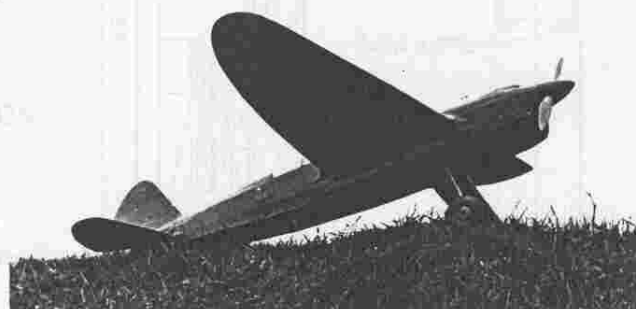
Ital Ecco Gialanella také zkouší modely na gumu řízené rádiem. Zde startuje dvoupřevodák Fina Ellieho, tedy jeho repliku. Ellie byl s tímto modelem mistrem světa v roce 1949 a 1950. Model mu létal přes 5 minut.

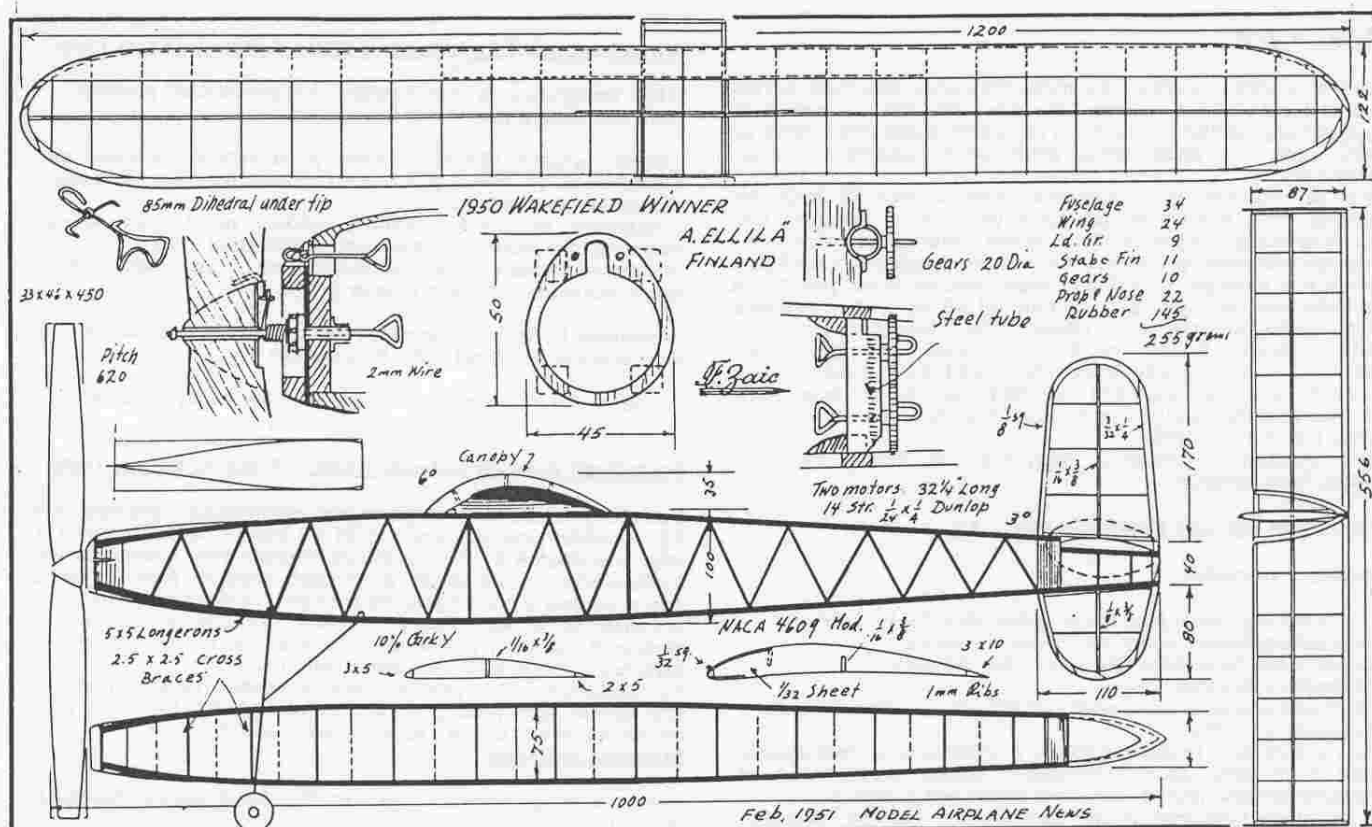


G.J. Jordan kalifornského Austinu připravuje svůj nádherný modrý a bílý potažený LANZO RECORD BREAKER pro let v kategorii Texaco nejsilnější kategorie. G.J. říká, že při hmotnosti 1150 g létá model s motorem „Baby Cyklone“ jako pokoják. S takovou „plachtou“? Rádi věříme a viděli jsme v Lost Hills.



Start z ruky motoráku MISS A v dubnu 1942. Model vypouští R. Čížek. Motor benzinový Letná 6,3, kola z odřených tenisáků nafouknutá „šumivým práškem“ (na limonády). Kola vydržela nafouknutá celé odpoledne. Úplně vlevo (v klobouku) Karel Dlouhý z Prahy Žižkova, později známý konstruktér skutečných větroňů. V roce 1942 postavil model francouzského letadla Caudron (snímek dole). Invertně montovaný motor Letná 6,3 trochu zlobil, ale když šel, létal Caudron parádně.





Vítězný Wakefield 1949 a 1950

Fin Arne Ellilä promeškal v roce 1951 jedinečnou příležitost. Pohár lorda Wakefielda byl totiž původně určen tomu, kdo jej 3 x vyhraje. Ellilä jej vyhrál v roce 1949 i v roce 1950. Další rok se ale soutěže o Wakefieldův pohár nezúčastnil (tehdy to nebylo spojeno s MS).

Tedy se létalo na 3 lety s maximem 5 minut. Hmotnost svazku určena nebyla. Vzletalo se samozřejmě se země, jak jinak. Modely musely být správně bachraté, tedy podle vzorce 12/100.

Ellisův model měl původně průřez menší a tak dostal nad křídlo ještě průhlednou kabinku, čímž byl dotažen průřez na 101,75 cm2. Celý model, včetně vrtule i podvozkových kol musel být vyroben současně. Prodávat a kupovat modely nebylo tehdy a ještě nějaký čas potom zvykem. Solta budete věřit, že tento model byl v roce 1949 přesně 10 let starý, byl postaven v roce 1939 a na Wakefield Cup dostal jen nový potah a několik nepodstatných úprav.

V roce 1950 se létal Wakefield Cup ve finském plachtářském středisku Järmi - Järvi. Létalo se za severské noci (je to takové pološero, kdy si ještě můžete čist třeba noviny), tedy zcela bez termiky od 7 hodin večer do 7 ráno. Ellilä vsadil na dlouhý motorový let a vyšlo mu to jak v roce 1949 tak v roce 1950. Dva 14ti pramenné svazky gumy Dunlop s průřezem vláknem 1/24 x 1/4" (přibližně 1,15 x 6,35) dávaly při délce 2 x 820 mm přes 2 minuty motorového chodu. Oba svazky měly 145 g, hmotnost celého modelu byla 255 g. Dosažené časy v roce 1950 byly: 283, 272 a 223 s. Platný byl součet všech 3 letů. Průměr na let byl tedy 4 min 20".

Křídlo mělo jednoduché vzepětí 8' a plochu pouze asi 18,4 dm². Profil NACA 4609. Nosová část žebíř byla potažena balzou 0,8 mm. Žebra byla rovněž z balzy 0,8 mm. Dva nosníky byly z pásků balzy asi 2x10, odtokovka 3x10 mm. Shora na nose profilu byl nalepen turbulátor z balzy 0,8x0,8.

Trup byl postaven ze dvou bočnic s diagonálními rozpěrkami na bocích, rozpěrky obou bočnic byly přímé. V hlavici byla zapouzdřena hřídelka vrtule s ložiskem a anašeečem vrtule. V horní části hlavice byl ukotven závěs horního svazku, který se po uvolnění protáhl hlavním otvorem a po otočení opět zavěšen (viz čelní pohled na přepážku). Těsně před výškovkou byl uložen převod 1 : 1 vytvořený párem ozubených kol průměru 20 mm. Hřídelky obou zadních závěsů svazků procházely ocelovou trubicí, jak je zřejmé z detailu. Dvoukolý podvozek z ocelového drátu byl připevněn k dolní pásnici bočnice.

Vrtule měla poměrně malý průměr - pouze 450 mm. Zato její stoupání vzhledem k průměru je značné - 1,37 (bývá max. 1,28).

Kormidla - obdélníková jednosnosníková výškovka měla na koncových profilech přilepeny balzové desky k omezení indukovaného odporu. Byla osazena spolu s horním dílem směrovky do výřezu na konci trupu pod negativním úhlem -3°, takže skutečný úhel seřízení i přes velký úhel naběhu křídla +6° byl pouze +3°. Plocha výškovky byla až příliš velká 4,85 dm². Profil byl sniženy Clark Y.

Ellilův model neotiskujeme se záměrem, že to bude podklad pro váš další model. Ostatně Ellilů nebyl jediný, kdo přišel s dvousvazkovým řešením. Je ale třeba se čas od času ohlídnout zpátky jak šel čas, jaký skok a kam udělalo letecké modelářství. Musíte ale uznat, že Ellilův model byl tehdy, v roce 1939 kdy vznikl nečím mimořádným.

Podle ročenky Year Book 1952 - 53 Franka Zaice zpracoval

R. Čížek



Tom McCoy photo.

Bob Copland byl přední gumičkář Velké Británie a stálý člen reprezentačního týmu v kategorii Wakefield. Jeho modely vynikaly mimořádnou aerodynamickou čistotou o čemž svědčí jeho GB-3 STREAMLINER. Bob létal s tímto modelem na soutěži o pohár lorda Wakefielda (tehdy to nebylo ještě MS) již v roce 1937. Copland zemřel v Anglii ve věku 78 let.

ARC - A2

Letošní soutěžní sezóna by měla vyzkoušet navržené úpravy pravidel pro tuto i ostatní kategorie. Mluvíme o pravidlech prozatímních platných pouze pro rok 1999. Bude třeba ověřit co sedí, nebo co bude třeba ještě před konečným zněním pozměnit.

Proč se rodí tato nová kategorie jsme si sice již řekli, ale opakují: Malé modely větroňů jsou při létání v kategorii ARC handicapovány nejen relativně těžkou šňůrou navijáku, ale i menším výkonem oproti větroňům velkým. Někteří modeláři jsou skeptičtí k možným výsledkům. Není však na místě porovnávat výsledky modely jinými. Ono na tom ani tak nezáleží, zda budou dosahována maxima, nebo výkony nižší. Modely jsou všechny řádově stejné, budou se asi jen mírně lišit specifickým zatížením plochy podle toho, zda model bude vybaven jako jedno či vícekanál, nebo zda má někdo na použití miniaturního RC vybavení. Rozhodující však zůstává umění létat a v tom jste přece mistři, či se mýlím? Vyberte vhodných a dostatečně starých A2 je, stačí jen správně vybrat. Tolik úvodem.

Prozatímní pravidla kategorie ARC - A2

Stavební pravidla:

- Jde o modely, které jako volně vzlétly před 31.12.1954
- Povolné ovládané prvky: směrovka, výškovka
- Celková plocha (křídlo+výškovka) : 32 - 34 dm²
- Minimální hmotnost: 410 g
- Nejmenší průřez trupu v místě pod náběžkou křídla: 34cm²
- Povolné odchylky:
Lze použít jiné profily na křídle a výškovce, ovšem takové, které v tehdejší době existovaly, nikoliv profily moderní. Poměrná tloušťka profilu nesmí být menší než u originálu. Je povoleno posunout vlečný háček podle potřeby, protože i poloha těžiště u RC modelu bude více vpředu.

Soutěžní pravidla:

Způsob vzletu:
Buď přímým vletem, nebo přes kladku šňůrou 100 m dlouhou nebo gumicukem o stejné délce s gumou dlouhou max. 20 m.

Počet letů:
Soutěžící má nárok na vykonání 4 platných letů. Let je platný, pokud trvá 60 a více sekund. Let kratší 60 s je pokus. Opravný let musí být vykonán během pracovního času.

Pracovní čas: 6 minut

Letové maximum: 200s let měří jeden časoměřič.

Přistání:
Model přistává do vytyčeného čtverce 30x30 m, s vloženým čtvercem 15x15 m. Posuzuje se špička modelu po jeho zastavení. Za přistání do čtverce obdrží soutěžící 30, případně 40 bodů za malý čtverec. Body za přistání se neudělí v případě, že model přistál po pracovním čase, nebo při přistání zavádí o rohovou tyčku.

Letový odečet:
Po dosažení letového maxima má soutěžící k dispozici ještě 30 nepenalizovaných sekund k dokončení letu, po uplynutí tohoto času se další letový čas odečítá.

Výsledné hodnocení:
Pro výsledné pořadí se započítává výsledek 3 nejlepších letů. Při shodném výsledku rozhoduje 4. let. Není-li i tak rozhodnuto letí se rozlétávací let za podmínek vyhlášených pořadatelem.

O soutěžích obecně, o VO1 zvlášť

Za chvíli začínáme. Snažme se neopakovat chyby z loňska. Počítejte se větším pořádkem, začíná to u soutěžících. Nevýčítejte pořadatel, který nevěděl, že se chcete zúčastnit a neposlal vám vyznění, že se létá jindy nebo jinde. Nevěděl o vás. Nemávejte rukou. Aby se mohl pořadatel úspěšně vypořádat se vším, co k soutěži patří, potřebuje vědět kdo přijede a co bude létat. To je bez diskuse, má na to právo, podívejme se bez rozdílu tomu a přihlaste se tak, aby měl pořadatel od vás zprávu nejpozději týden před soutěží v ruce.

Prozatímní pravidla kategorie CRC - T platná na rok 1999

U této kategorie jsou změny pouze ve stavební části pravidel. Navržená úprava pravidel je následující:

- Horní hranice obsahu motoru je u motorů s indukčním zapalováním 15 ccm, pro ostatní motory (žhavičky, detonační) platí dosavadní limit 10 ccm.
- Nejmenší přípustná hmotnost modelu na 1 ccm obsahu motoru je pro motory s indukčním zapalováním 300 g.
- Nejmenší přípustná hmotnost modelu na 1 ccm obsahu motoru je pro detonační a žhavičkové motory je 500 g.

Poznámka: Model s motorem 2,5ccm se žhavičí svíčkou má tedy předepsanou hmotnost $2,5 \times 500 = 1250$ g

Důvodem návrhu je vyrovnání handicapu kabinových modelů.

Prozatímní pravidla kategorie CRC - A platná na rok 1999

Stavební pravidla této kategorie jsou sjednocena s pravidly SAM 78. Soutěžní pravidla jsou v SAM 95 trochu odlišná, létáme 4 lety, kde vlastně 4 let je pojistkou namísto více pokusů na let. Preferujeme rovněž důraz na přesné přistání, protože jde o řízené modely a přesné přistání je tečkou za dobrým letem. Rozcházíme se ve velikosti maxima. Domníváme se, že pro zkrácené množství paliva asi o 2/3 z 10ccm na 3,5ccm, je zkrácení maxima z 10 na 7 minut úměrné. Po vyzkoušení těchto pravidel bude po sezoně 1999 rozhodnuto zda budou tato prozatímní pravidla platit od 1.1.2000 jako definitivní, či zda doznají ještě nějakých změn.

Stavební pravidla:

- Jde o modely, případně jejich repliky, které vzlétly nejpozději do 31.12.1954.
- Velikost modelů není předepsána. Je povolena velikost původní, ale též zmenšení či zvětšení původní velikosti.
- Motor je předepsán **Superatom 1,8ccm** buď původní, nebo replika.
- Nádrž motoru původní „vajíčko“ nebo úměrně jiná o obsahu 3,3 - 3,5 ccm.
- Vrtule je předepsána pevná dvoulistá o průměru nejvýše 280 mm.
- Minimální zatížení (vztaženo na plochu křídla) je 25g/dm².

Soutěžní pravidla

- Soutěžící má nárok na vykonání 4 soutěžních letů, z nichž výsledek 3 lepších je započten do celkového výsledku.
- Pracovní čas na uskutečnění letu je 10 minut.
- Měřené maximum je 7 minut.
- Přistání je hodnoceno shodně se současnými pravidly.

Pracovní čas: 6 minut

Letové maximum: 200s let měří jeden časoměřič.

Přistání:
Model přistává do vytyčeného čtverce 30x30 m, s vloženým čtvercem 15x15 m. Posuzuje se špička modelu po jeho zastavení. Za přistání do čtverce obdrží soutěžící 30, případně 40 bodů za malý čtverec. Body za přistání se neudělí v případě, že model přistál po pracovním čase, nebo při přistání zavádí o rohovou tyčku.

Letový odečet:
Po dosažení letového maxima má soutěžící k dispozici ještě 30 nepenalizovaných sekund k dokončení letu, po uplynutí tohoto času se další letový čas odečítá.

Výsledné hodnocení:
Pro výsledné pořadí se započítává výsledek 3 nejlepších letů. Při shodném výsledku rozhoduje 4. let. Není-li i tak rozhodnuto letí se rozlétávací let za podmínek vyhlášených pořadatelem.



Tedy **vob:** pořádá ji **17.4.1999** (společně se soutěží č. 144) LMK Slaný (kontakt Fr. Tichý Vítězná 1561 27401. Slaný) na letišti Sazená - létají se všechny volně kategorie. Takže se přihlaste včas abychom se sešli v hojném počtu. O každé SAM 95 plánované na rok 1999 přineseme detailní informaci včas na stránce IL.