



INFORMAČNÍ LISTY 45

KVĚTEN

1999/3

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

Úvodem

Je jisté na místě moje omluva. Zmotal jsem termíny soutěží VO1 a VO2 a navíc slánský pořadatel soutěž přeložil na duben. Všem, kteří se na soutěž hlásili u Ing. Vyskočila jsem obratem napsal jak se věci mají a pokud jim jde o soutěž VO1, kterou je pověřen Fr. Tichý, aby se obrátili na něho. Cítil jsem se dost hloupě, ale chyby se stanou. Jde o to ihned je napravit a to se také stalo. Tak promiňte.

Soutěž VO2 proběhla tak jak měla, tedy 11. dubna a píšeme o ní na jiném místě tohoto čísla IL.

Možnosti létání s volnými modely končí měsícem dubnem, potom už vás v poli nikdo rád neuvidí. Jistě jste již oprášili své rádiem řízené stroje poháněné buď ničím, nebo motory, potažmo elektromotory. Je jejich čas. Můžete 9.5. zajet na kladenské letiště na ARC, které řídí J. Balej. Pokud souhlasíte s tím, že je potřeba dodržovat jakýsi pořádek dejte mu včas vědět, že přijedete. „Výkop“ je v 9 hodin.

Myslím, že sezóna 1999 bude zajímavá. Budou se zkoušet navržené úpravy pravidel. Elektry se rozmáhají opravdu jak houby po dešti, i když snadnost obsluhy mnozí podceňují. Všechno chce opravdu své.

Že se možná budou létat i modely na gumu a budou řízeny rádiem, takové signály nejsou úplně nové. Připomínám, že s tím já nemám nic společného. Dnes je situace trochu jiná. Ne, nezavrhují tuto myšlenku, byt by se zdála trochu absurdní. Je tu hnací motor i prostředky. Stále totiž běhá po světě dost dědků, zatvrzelých gumičkářů, kterým sice už neslouží nohy aby oběhali nějakou tu desítku kilometrů jako za mlada, ale láska k Wakefieldům a jiným velkým potvorám na gumu je nezníčitelná. Pokud jde o prostředky, tedy ty zde jsou. Serva o velikosti chrousta a jen o málo těžší, stanice, tedy přijímačka má velikost jen větší kostky cukru. Také akumulátory nemusí mít velkou kapacitu, stačí tak na 30 - 45 minut. Lehce se totiž pro další let vymění.

Pokud jde o modely, ví se už, že je potřeba postavit Wakefield trochu zvětšený. To ale není problém. Předpokládám, že pokud se někdo k této novotě přihlásí, budou to bývaly gumičkáři, kteří dovedou vyřezat i vrtuli. Úloha pilota bude dostat se během vytáčení svazku spirálním stoupáním co nejvýše, po sklopení vrtule ovládat model jako větroň. Bude to vyžadovat trochu citu pro práci se svazkem. Nelze točit naplno, lépe tak na 75 - 80% maximálních otáček, které do svazku lze dát. To abyste svazky nestřhli. Pokud to nedokážete, položí vás na lopatky cena gumy. „Tanka“ je sice vynikající, ale laciná není, můj pane.

Problém s letovým prostorem by nemusel být tak veliký, domnívám se, že i městští by to mohli zkusit někde v podvečer třeba na fotbalovém hřišti. Proč o tom vlastně dnes píší? Je to jen upozornění, že je tu něco, co ještě neznáme, tak abyste se nezalekli, až nějaký větší gumák po vystoupení nebude odlétat v širou dál, ale poslušně se vracet na místo, odkud vzletl.

Samozřejmě rádi uveřejníme vaše případné zdary i nezdary na tomto poli. Nemusíme být první, ale také ne poslední. To jen aby nás to nezaskočilo. Chtěli byste skicu, jak má takový model vypadat? Po něčem se časem poohlédnu.

Váš editor Rad. Čížek



V minulém čísle IL 44 jsme uveřejnili model **Limau** konstrukce Rad. Čížka z roku 1942 zvětšený Edou Haraštou pro motor Felgiebel 14 ccm s indukčním zapalováním. Díky Edově pracovitosti můžeme dnes již nabídnout fotku kompletního, letu schopného modelu. Model má celkovou hmotnost 2550g, z toho RC vybava činí včetně 4 serv 400g. Zatím se nepodařilo model zalétat a to proto, že ihned po dodělení lyží sníž během 3 denní oblevy zmizel. Zda má v plánu výměnu motoru? Uvažuje o zastavení menšího, MVVS 4,5 ccm. Ten mu bude jistě líp slušet a s modelem si poradí. Díky za každého podobné dílo, které může dokázat, že čs. modely nebyly ani v dávných dobách před 57 lety pod úrovní. Snad se potkáme na nějaké CRC soutěži.



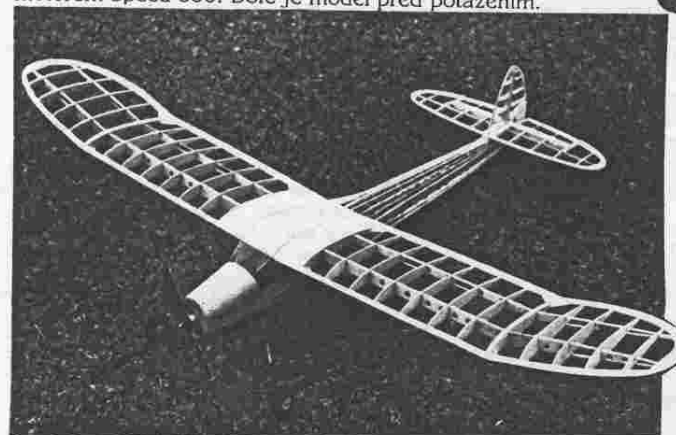
foto E. Harašta



Na vzlet si připravuje volného motoráčka se sklápěcím předním podvozkovým kolem Švéd Stan Persson z Halmstadu. Jde ale o dánský návrh, model nakreslil v roce 1949 Peter Christiansen a stavebnici vydal Sven E. Truedsson z Malmö.



Jako podklad pro svoji elektu použil Vlad. Kostečka z Kam. Žehrovič Čížkův plánek motoráka XL - 43 z roku 1943. Létá motorem Speed 600. Dole je model před potažením.



1943

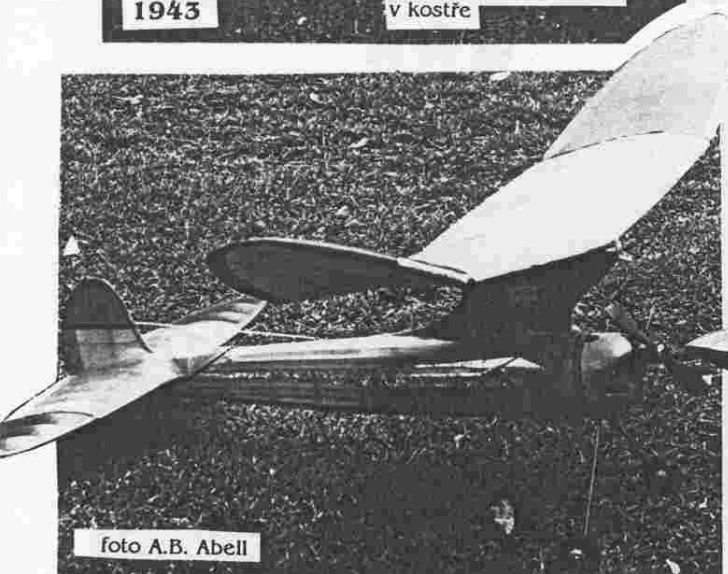
Původní Čížkův XL-43
v kostře

foto A.B. Abell

Goldbergův **Zipper** v provedení RC a s motorem Foster .35 nám poslal od protinožců A.B. Abell z Austrálie. Původně létal jako volný, ale byl „very tricky to trim“, tedy velmi úskočný k seřízení, tak byl zkrocen rádiem.



František Dvořák ze Stochova postavil krásného **Netopýra** jako CRC - E a představil jej ve vzduchu na zmíněném létání 1. ledna 1999 na kladenském letišti.



foto D. Bekins

Ani ve slunné Kalifornii není vždy po ruce velká plocha na létání. Členové SAM 27 si natáhli přes prашnou cestu mezi poli plachtu a létá se. Zleva sekretář SAMu John Carlson, bývalý prezident SAM USA Ed Hamler a dva proslulí gumičkáři: John Hlebsar a Jerry Roch.



Létání na ledě s upoutanci. Absolutní rovina, ale také zmrzlé prsty, občas ohýnek z paliva přecucaného Vltavana 5 (model VI. Horáka vpředu), Čížkův pruhovaný AKRO a vzadu stroj TAPI Jos. Formánka. Vzlety i přistání, to je klouzání. Jinak je led tvrdší než země!

Přiblížím vám trochu stavbu popisem jednotlivých částí.

Křídlo je obdélníkové se stejnou hloubkou profilu. Konce křídla mají eliptické zakončení. Křídlo je dvounosníkové, oba nosníky jsou z balzových listů 3x6 a oba jsou zesíleny ještě smrkovou listinou 3x3. Přední nosník až do poloviny, zadní nosník do čtvrtiny délky. Náběžka je z balzové listiny 6x6, zalepené na koso. Odtokovka je z pásky 1,6x25 přilepených shora i zdola ke koncům profilu. Koncové oblouky jsou laminovány ze 4 pásek 6x4 do šablony. Žebra mají profil blízký ke Clark Y, o poměrné tloušťce 12%. Žebra, na které je uchycen drátěný baldachýn jsou zesílena špalíčky a rovněž i po obvodu. Křídlo má v daném případě rozpětí 1830 mm, jednoduché V-lomení je asi 7,5 stupně.

Trup je slepen ze dvou bočnic a rozpěrek většinou z listů 3x6. Trup má čistý obdélníkový průřez s téměř rovnou horní stranou. Čelní přepážka FU 3 je z březové 3mm překližky a má centrální obdélníkový výřez, kterým prochází nosná lyžina. Ta je i s nosením z trupu celá vysouvací a odpojením táhel od serv je možné ji z trupu vytáhnout. Včetně el. motoru, regulátoru, článků, přijímače i serv.

Zpřevodovaná hnací jednotka KYOSHO (1 : 2,5) pohání vrtuli 228/220 mm.

Pole trupu za čelní přepážkou, dolní část trupu i úsek pod baldachýnem je zesíleno balzou 2,5mm. Mřížka odvětrání trupu je zalepena na spodek trupu asi pod servy. Detail je nakreslen vlevo pod směrovkou. Baldachýn nesoucí křídlo je v detailu nakreslen pod bokorysem trupu.

Podvozek je v detailu nakreslen nad bokorysem trupu. Hlavní, nosná část je z ocelového drátu 2,5 mm, pomocná vyztužení z drátu 1,6 mm. Nafukovací gumová kola mají průměr 70 mm.

Směrovka má nosný steven z pěti žeber, pomocných pásek z 3 mm balzy a náběžné listy 5x6. celek je vyztužen diagonálami 3x3. Vlastní směrové kormidlo má pouze 3 žebra a oboustranný potah z měkké balzy 1,6 mm.

Výškovka - stabilizátor je běžné dvounosníkové konstrukce (listy 3x3), střední pole je potaženo slabou balzou. Koncové oblouky jsou laminovány ze 3 pásek balzy 1,6 mm. Vlastní výškové kormidlo je stavěno stejně, jako směrové kormidlo.

Pro zajímavost uvádím několik technických dat:

Rozpětí	1830 mm
Délka	1000 mm
Plocha křídla	36,3 dm ²
Letová hmotnost	1245 g
Zatížení	34,4 g/dm ²
Motor	„05“ (135 W)

Inspirace? Výkres zvětšit 4,5x a máte model o rozpětí 1285 mm při hloubce křídla 147 mm. Motor SPEED 600 pokud CRC-E, nebo Superatom pro CRC-A.

Rad. Čížek



Dánský Wakefield z r. 1940 HART - 40 navrhl a postavil Knud Hartug Jensen.



Pokladník klubu současně upozorňuje, že dosud 6 hochů nezaplatilo příspěvek na rok 1999. Litujeme, ale ti to musí počítat s tím, že jim IL 45 již zasláno nebude. Pořádek musí být, takový je život.

Nepřehlédněte

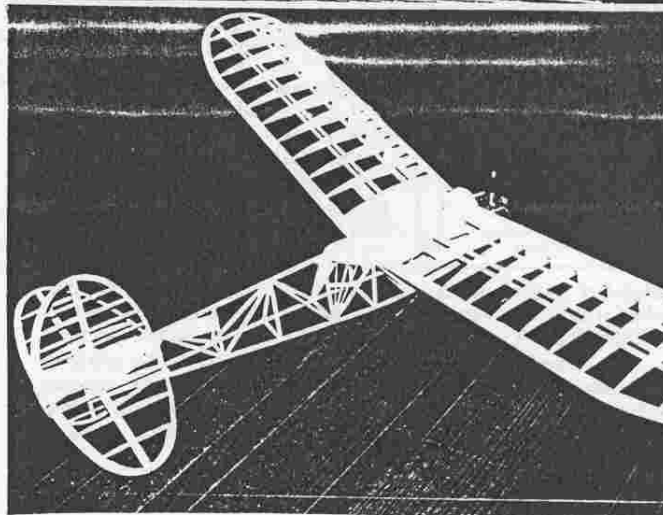
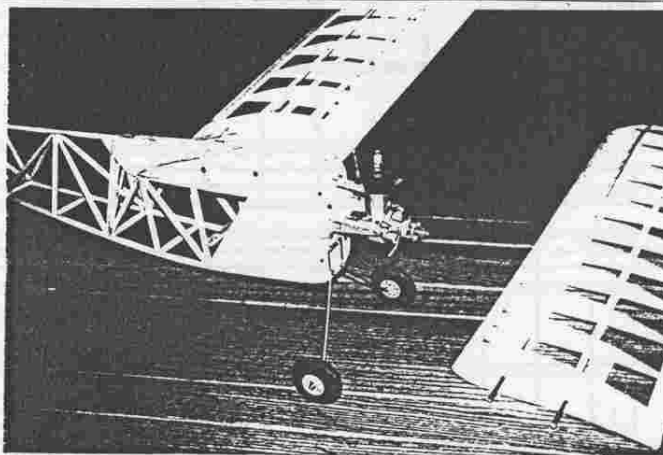
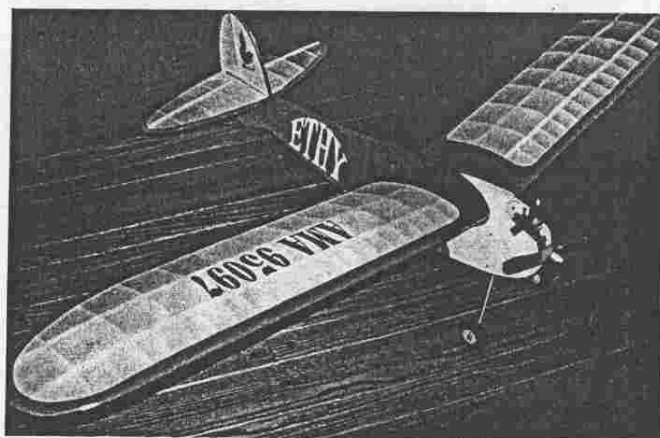
Hlavní letošní soutěž SAMu 95 v rádlem řízených modelech se létá na letišti kladenského Aeroklubu ve dnech
26. - 27. června.

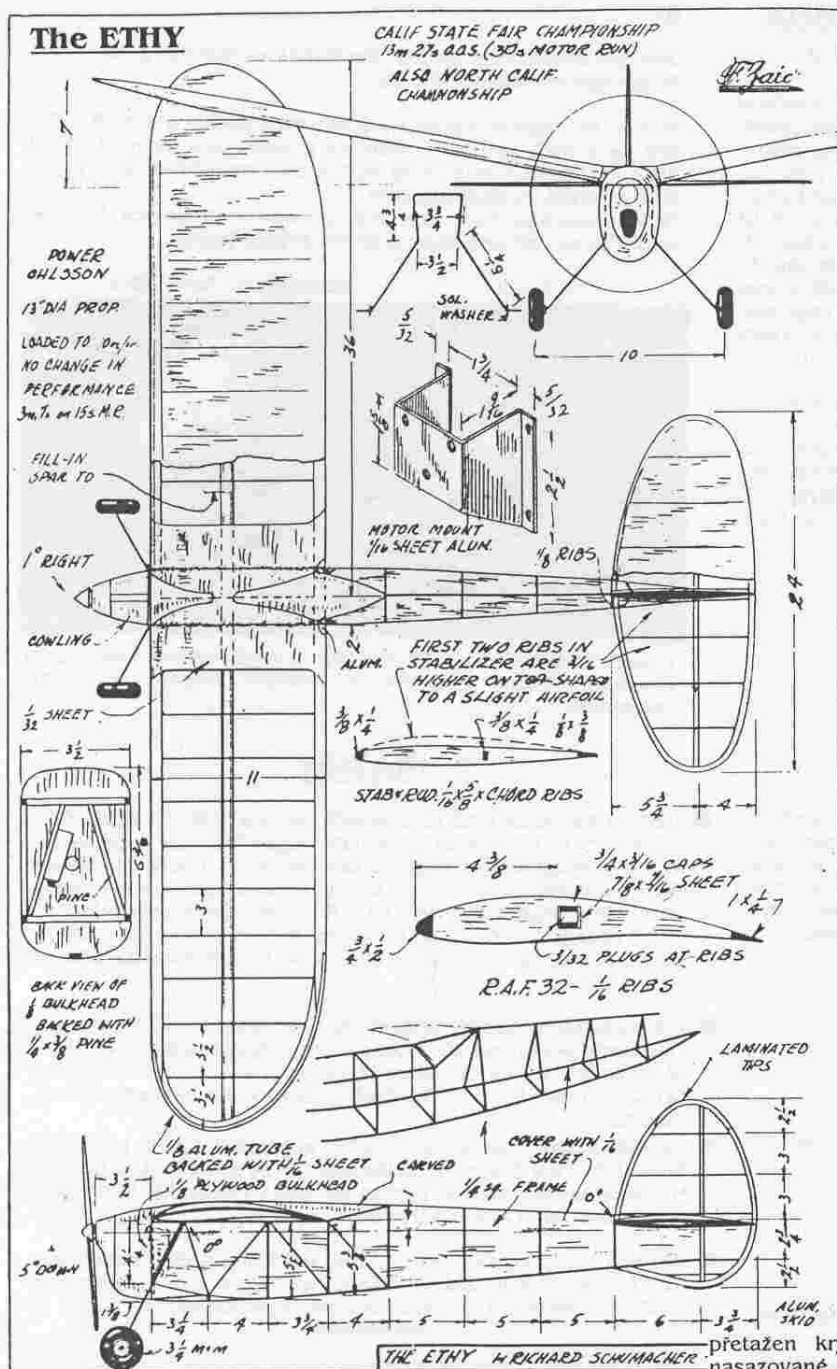
V sobotu jde o kategorie větroňů ARC a ARC-A2 a v neděli to budou motorové modely CRC-T, CRC-E a CRC-A podle platných pravidel a doplňujících nových návrhů uveřejněných v minulých IL.

Blíží informace podá přihlášeným soutěžícím ředitel této akce Radoslav Čížek, Žilinská 160, Kamenné Žehrovice 27301. Vyjimečně telefon: 0312/658009 (Ing. Hessler). Přislíbena je účast modelářů z Německa a USA.

THE ETHY OBJEKTIVEM

Dona Beklinse z USA





Jedním z motoráků o kterém by se dalo říci, že předstihl svoji dobu je bezesporu ETHY. Je sice z roku 1938, starý více než 50 let, ale tvary má docela moderní a vysoce účelové. Původně to byl samozřejmě volný motorák, který se ihned zapsal v roce 1938 na Mistrovství Kalifornie, kde z 30s motorového chodu letěl 13 min a 27s. Vyhrál také Mistrovství severní Kalifornie.

Stavět model ve skutečné velikosti budete asi sotva, je to na naše poměry menší monstrum. Plánek by měl především posloužit jako podklad pro zmenšení. Docela nedávno postavil tento model, samozřejmě také na motor Ohlson Don Bekins ze SAM 27. Don musel na modelu udělat nějaké vnitřní změny, šlo o to, aby se model mohl svést do Evropy jako spoluzavazadlo. Don poslal ETHY do vzduchu letos 25. března. Sdělil, že je nadmíru spokojen s výkony a v porovnání se staříčkým BOMBEREM říká že ETHY by byl určitě vítěz. To se opravdu těšíme.

Technický popis:

Křídlo mělo původně rozpětí 1830 mm, což při hloubce 279 mm dává velkou plochu. Žebra měla profil RAF 32 a byla z balzy 1,6 mm. Křídlo bylo stavěno v celku, bylo jedonosníkové se skříňovým nosníkem umístěným poměrně vzadu. Ten přenášel ohyb i kroucení. Přes křídlo byl na trupu

přetažen kryt. Don řešil toto jinak: křídlo udělal půlené, nasazované dráty na střední díl. Nasazovací jedonosníkové křídlo není nejlepší řešení. Vsadil ještě polozebra, snad to není přesná replika, ale při žebrech vzdálených 76 mm se potah při poměrně tloušťce velmi pronese.

Trup měl vpředu obdélníkový průřez s oblými doplňky za motorovou přepážkou. Na ní bylo čtyřmi šrouby připevněno motorové lože z 1,6 mm hliníkového plechu a posléze třemi šrouby upevněn motor. Motor Ohlson byl namontován invertně se sklonem 5 stupňů dolů a 1 stupeň vpravo. Točil vrtuli průměru 320 mm. Trup přecházel za křídlem do trojúhelníkového průřezu, jak je vidět na skice i fotografii modelu před potažením. Tato část trupu byla potažena balzou 1,6 mm.

Výškovka měla eliptický půdorys a bude pro RC uspořádání potřebovat zahustit žebra a zesílit konstrukci.

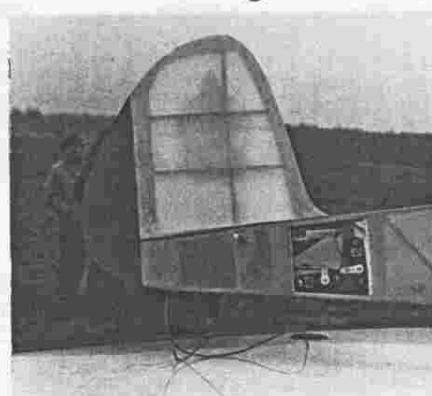
Směrovka měla rovněž eliptický tvar, náběžka i odtokovka byla laminována z pásků. Na spodní části byl hliníkový plech proti poškozování kormidla. Pro RC úpravu potřebuje stejně jako výškovka upravit a zesílit.

Podvozek byl z jednoho kusu drátu přišroubován na motorovou přepážku.

ETHY, který navrhl Richard Schumacher z Oaklandu v kalifornii bude určitě zajímavým přínosem pro všechny 4 kategorie, které u nás létáme.



Haraštův model LIMAU ukazuje shora Edova manželka. Eda tvrdí, že bez ní by model těžko postavil i když mu nepomáhala lepit. Duševní podpora bývá hnacím motorem a moc se cení, protože modeláři zůstávají po celý život kluky. Škoda že vlastní „objekt“ je na fotce relativně malý. Zato vyřezání stromového porostu v pozadí balzofřezem nebylo nic jednoduchého.



Takhle znamenitě vyřešil strojovnu NETOPÝRA Fr. Dvořák. Dvě mikroserva jsou až před kormidly. Výškovka je plovoucí.

Soutěž historických volných modelů**VO1 - letiště Kladno - 11.dubna 1999.**

K pořádání soutěže se přihlásili na Sněmu v loňském roce členové klubu z Kamenných Žehrovců. Nebyl důvod chválit „den před večerem“ v souladu se starým příslovím, to pokud jde o počasí, ale i o soutěž samotnou. Na devátou byla „na place“ jen hrstka lidí. Drobný déšť nikoho nepřekvapil, meteorologové v kalhotách i sukňích tento stav inzerovali již několik dnů. „Krucí, to to nemohlo počkat alespoň ještě pár hodin“ si někdo ulevil, taková pohoda v předchozích dnech. Tak a podobně, ale současně byly sestavovány stroje do letové podoby. Troušili se další účastníci, prodlužovala se řada aut. Pár zkušebních vleků, podiv nad tím, že „loni to přece ve vleku neuhýbalo, tak proč letos“? Nějaký ten skok s gumáčkem a šlo se na věc.

Celé akce v poklidu řediteloval Ing. Zdeněk Vyskočil současně také časoměřič podpořen otcem a synem Dvořákovými a Vládou Maškem. Mraky byly uspořádány systémem: jen to spadnout, ale přestalo pršet, ohlášený vítr, který by ohýbal stromy také nebyl. V tu chvíli nic nenavštěvovalo tomu, že se počasí vylepší a dokonce bude termika.

Takhle jsme si zalétali:

AV1

1. Plaček Tomáš	Šohaj	262s
2. Plaček Jiří	Šohaj	253
3. Balej Jiří	Vosa S	226
4. Machulka Stan. Grunau Baby		213
5. Plaček Ondra	Šohaj	212
6. Machulka Stan. Šídlo		189
7. Hořava Miloslav	Flugan	188

To byla kategorie „Plačkovců kluků“ se Šohaji zvětšenými pro AV 1. Modely létají spolehlivě, mají díky velké ploše dobrý kluz. Mladý Tomáš předstihl otce Jiřího pouze o 9s, ale Tomův Šohaj po příliš pozdním pálení doutnáku se posadil do vrcholku stromů v dalekém lese. Malá Vosa Jirky Baleje byla proti Šohajům v nevýhodě, ale zalétala na 3. místo průměrem 75s. Radosné zjištění: AV 1 se trochu hýbel

AV 2

1. Hořava Miloslav	A2 Čáp	335s
2. Cajthaml Petr	Sluka	317
3. Balej Jiří	Sluka	243

Logický výsledek: Čáp je přeci něco více než Sluka, i když obě nelétaly špatně. Bída věci: kde jsou ostatní člověk?

BV 1

1. Rajnošek Alois	MLL 301	242s
2. Bělohávek Jiří	Moskyt	150
3. Švarc František	Letná	140

Rajnošek létal již v teplejších podmínkách a přesto, že je MLL se choval vždy po startu zcela nepředvídaně prudkými pravolevými lomcováky, vždy se potom uklidnil a bodoval. Ale ta účast, to je velký dluh proti létům minulým.

BV 25

1. Kubeš Josef	Prince Hall	180s
2. Kubeš Jan	Prince Hall	180
3. Novák Václav	Prince Hall	178
4. Rajnošek Alois	BOB	173
5. Linhart Jindřich	Moth	167
6. Čížek Radoslav	G-44/25	144
7. Švarc František	Prince Hall	122

Dobře připravení otec a syn Kubešové hráli prím, k rozlétávání již nedošlo, mladý Jan překroutil při natáčení svazek a trup to nevydržel. Takticky létali již v době výskytu termiky. Překvapením byl kladenský žák Vašek Novák, který zůstal jen 2s za vítězi. Chyba Čížka i Švarce byla, že odlétali před hrozcím deštěm brzo ráno ve velmi studeném počasí. Při posledním letu předvedl nechtěně Čížkův G-44 téměř bezchybně 3/ po sobě jdoucí přemety v důsledku „přemotorovaného svazku“. Bylo to pěkné, ale nepočítá se to. Také účast v této kategorii potěšitelně vzrůstá.

CV

Jediným účastníkem byl žák Jan Kubeš s výkonem 215s. Stejně špatná situace jako loni.

Možná, že některé odradilo nepohodové počasí a zůstali u TV. Jiní zase mají asi tak 6 živností a neví kam by měli skočit dříve. Omluven Franta Tichý ze Slaného, má poškozenou nohu, jistě by přijel, možná i na kole. Nebylo všechno zlaté, ale byla pohoda a přece jen to stálo zato. Tak se nerozmýšlejte a příště: přijďte pobejt!

Zaznamenal Rad. Čížek



Zdeněk Andryšek z Prahy si před 2 roky postavil také známý americký model **Torpedo** s kulatým trupem a dvěma směrovkami.

Novinky

- Vladimír Kostečka z KŽ již dokončil nového SOKOLA II, opět na RC. Model je již zalétán a pomalé majestátní lety v podvečer vůbec nedělají dojem, že jde o rádiem řízený model, zásahy do řízení jsou nepatrné. Každý, kdo viděl létat tyto velké modely jako volné, musí uznat, že i let s RC není nijak rozdílný, laik to těžko pozná. Až na to, že s ním můžete přistát u nohy. Je to nutné, není prostor, kam by tento obří větroň mohl ze 150 m šňůry letět.
- Tyž hoch, takto čerstvý padesátník tvoří překrásnou Antoinettu. Tato bude poháněna elektromotorem a řízena rádiem. Už před několika léty létal s modelem téhož typu, ale ten byl volný a na CO 2. Model byl velmi věrně propracován včetně makety motoru.
- Na naší hlavní soutěž 26.6 - 27.6 se ohlásil bývalý prezident SAMu USA Don Bekins z Kalifornie. Prý se stavi cestou do San Marina u nás a potom se podívá na SAM v Maďarsku. Bude nám potěšením. Byl u zrodu SAMu 95.
- Náš pokladník Vláda Horák by měl mít touto dobou potaženou A2 Čáp na RC a možná již zalétanou. Potom s ní podnikneme důkladné zkoušky k ověření nově navržené kategorie.



foto E. Knudsen

Model na gumu KADET o rozpětí 700 mm nakreslil v r. 1948 Arne Hansen. Nově jej postavil Paul Ramussen z Dánska a na snímku jej právě vypouští z ruky.