INFORMAČNÍ LISTY 46

ČERVEN **1999/4**

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident:	**Jiří BALEJ**, Libušina 194, 273 09 Kladno 7
Zástupce:	**František BROŽ** Karlovarská 180, 273 02 Tuchlovice
Pokladník:	**Vladimír HORÁK** K Cihelně 432, 273 01 Kam. Žehrovice
Předseda sport. komise:	**Richard METZ** Mil. Horákové 2065, 272 01 Kladno 2
redaktor II.:	**Radoslav ČÍŽEK** Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice

Držíme limitní rok 1954 - a co dál?

Pravidla SAM 95 a praktické létání respektuje tento rok a z původního rozdílu 40 let jsme se dostali dnes už na 45 let. Slyšel jsem rezolutní specifikaci, že historickými modely bychom měli nazývat všechny, které jsou starší než těch 40 let. Ale není to tak jednoduché a jednoznačné. To bychom byli v lednu 2000 již v roce 1960 a v tom čase mnohé modely název historické by si nezasluhovaly. Ale nejde jen o název, důležitější je charakteristika.

Letectví a stejně tak letecké modelářství prodělalo velmi rychlé proměny. Jako by byla tato příbuzná odvětví spojena pupeční šňůrou od dob Tatina. To je neoddiskutovatelná skutečnost. Za ta desetiletí vývoje se došlo v leteckém modelářství od Etrichových holubic z kulatých špejlí a nití až po lamináty, uhlíková vlákna a plastikové potahy. Od obrovitých stabilních vysílačů, rozměrných antén a zdrojů přes 100V až k programovatelným vysílačkám se sotva půlmetrovou anténou či servům připomínajícím velikostí jen většího brouka. Mnozí řeknou: pokrok, to se nedá zastavit. Jistě nedá, zvláště když je tento pokrok podepřen obrovskou komercializací. Nám ale o toto vůbec nejde. Je to jistě velký zlom, nebo lépe celá řada obrácených kaskád. Pokud si promítneme průběh změn na jednotlivých úsecích leteckého modelářství, dáte mi za pravdu, že to bylo u každého jinak.
Jiné u větroňů, modelů na gumu, motorových modelů a už vůbec jiné u modelů upoutaných a radiem řízených. Za této situace je nejen obtížné, ale i problematické hledat společného jmenovatele, tedy reálný posun limitního roku.

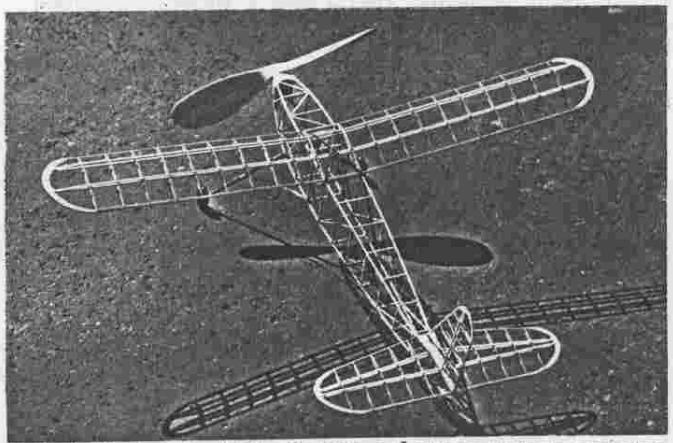
Co vím, má SAM v USA seznamy plánků modelů (které se dají koupit), které do rámce historiků patří i když je dále dělí od oldtimerů až po nostalgic. Čas od času jsou tyto seznamy odbornou komisí doplňovány. Řeknete, že to pro nás nemá valný význam, naše cestičky budování leteckého modelářství u nás šly jinudy. Ale způsob doplňování je zajímavý a možná, že by mohl být pro nás kompromisní cestou. Když totiž listujete ve starých Leteckých Modelářích, najdete řadu modelů, které se svojí formou a posláním nijak neliší od modelů padesátých let. A pokud se dokážeme na „historiky" podívat trochu s nadhledem, tedy co vlastně od nich očekáváme, asi by nám nevadilo vidět je ve vzduchu s těmi, co jsou dnes „úředně v lati". K tomuto kroku by musela být stanovena pevná pravidla, musela by být k dispozici dokumentace v rozsahu určující správné rozměry. I tak by to nebylo snadné, mnohé modely létaly dříve, než byly zveřejněny jejich plánky. Ale to by nakonec ani nevadilo - byly by vlastně „vytaženy" a přesunuty do rodiny. Snad mně rozumíte.

Rozebereme si stav podle jednotlivých kategorií:
Větroně: základní limit 1954 bych asi ponechal, po tomto údobí nastal již značný odklon směrem k soutěžním A2. Zde by šlo o doplnění spíše ve školních modelech.
Modely na gumu: limitem pro zařazení budiž schopnost samostatného vzletu se země. Ten byl pravidly FAI žádán ještě v roce 1957. V dalším roce už modely neměly podvozky a létalo se z ruky. Jako příklad uvedu svoje dva Wakefieldy XL-58 a XL-59. Přesto, že už to jsou také „čtyřicátníci", do historických modelů v tomto pojetí nepatří. Ale i po roce 1957 vznikly modely na gumu, spíše sportovní, nebo školní, které by tam patřit měly.
Motorové modely: platí totéž, jako pro modely na gumu. Před časem jsem byl dotázán, v čem je můj motorový školní model Junior XII méně historický, než třeba Raketa Vládi Hájka se kterou létal v roce 1954 v Moskvě. Zmohl jsem se jen na to, že je mladší - ale tím jsem hřebík na hlavičku netrefil.

Tak mně napadá, zda by nebylo od věci, kdyby podobné seznamy, jako má SAM v USA jsme pořídily i my u nás. Dalo by to kus práce, to ano, ale nebylo by to kopírování USA, ale nadstavba. Protože, jestli si někdo postaví třeba model Korda 1937, je to v seznamu USA, to akceptujeme. Pokud to bude náš Antares, je to také v pořádku, bude v seznamu našem.
Potom by „limitní roky" nebyly ani zásadně rozhodující. Snad je to tak trochu slovo „do pranice", ale nic chytřejšího mně nenapadá. Ale jak je známo z dějepisu, víc hlav víc ví, tak se pochlubte.

Do Sněmu schází ještě několik měsíců. Tam se bude mimo jiného řešit i to o čem byla řeč. Ale na Sněmu se nás schází tak 30, což je tak polovina z těch co by mohli přijít. Ostatní bydlí poněkud z ruky. To nic nemění na skutečnosti, že i oni mají své hlasovací právo a zájem, aby se k problémům vyjádřilo co nejvíce členů. Jak jistě víte, nemůžeme k IL vkládat nějaký hlasovací lístek, jsme ve váhovém limitu 20g nadoraz. Ale půjde to dotazníčkem na stránce IL, odpovíte korespondečním lístkem. Váš hlas bude platit, jako by jste byli přítomni. Z praxe víme, že dohadovat se až na Sněmu nemá smysl. Proto o tom píši dnes, abyste měli čas se nad celým problémem zamyslet beze spěchu a říci uváženě svůj názor.
Takže: dnes jde pouze o „limitní rok" - otázek bude do Sněmu daleko více. O tom ale později.

Rad. Čížek



Jako kluk si postavil Eda Harašta z Českých Velenic gumáčka Jardy Brože seniora MIRA. Výkony prý byly už tehdy vynikající. Nedivte se proto, že se vrací nejen v myšlenkách - on si dnes, jako děda postavil model znovu.

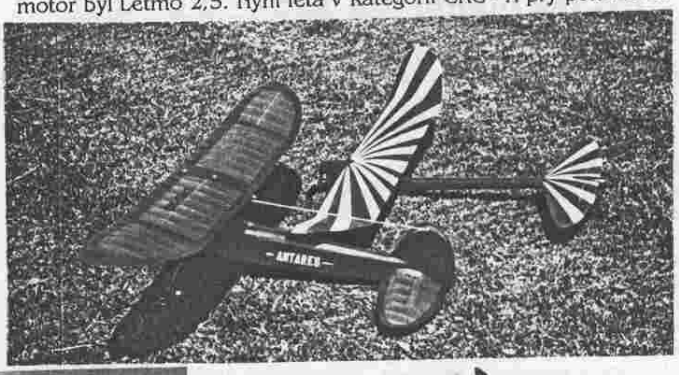
●●●

Ne často vidíte model **HAYSEED.** Toto je stará fotka z roku 1990 z letiště Taft v USA. Létal jej Don Bekins (s vysílačem). Model poháněla desítka Ohlsson. Potah zeleným a žlutým hedvábím. Vlevo je pomocník Bruce Abell z Austrálie.

Múra na SPEED 600, větroň **Mira** a větroň **Albatros** ze stáje Ing. Vl. Valenty z Prahy

Nejmladší vnuk Edy Harašty z Českých Velenic se kamarádí s dědovým **Antaresem**. Povyrostl vnuk, ale i Antares se změnil: dostal nový, červený kabát (obr. dole). Ta starkatina vedle je **L - 17** Zdeňka Husičky u Brna. Byl to první motorák startující z kormidel. Na svoji dobu velmi pokroková koncepce. Původní motor byl Letmo 2,5. Nyní létá v kategorii CRC - A prý pohodově.

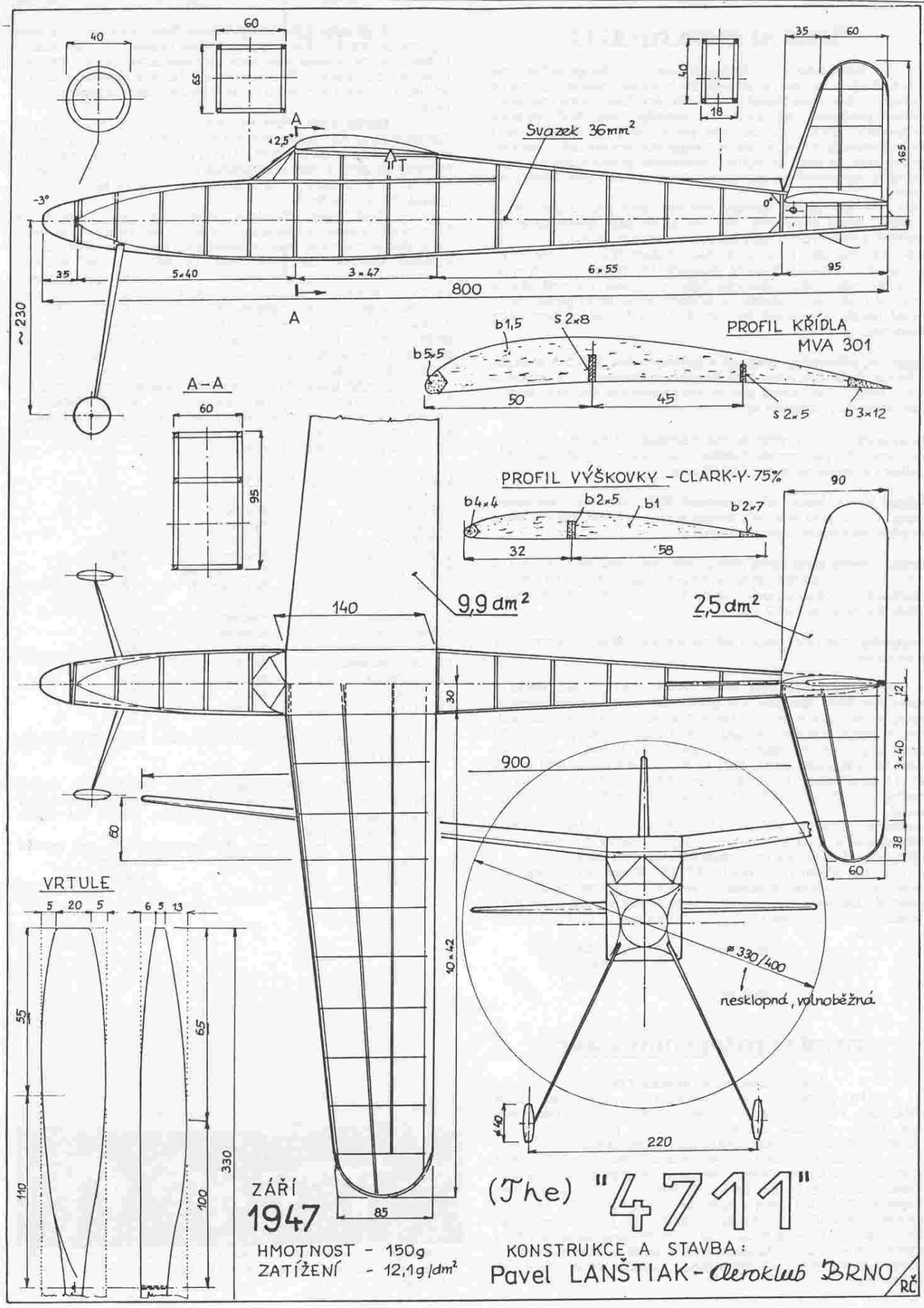
Lednové létání na Kladně. Franta Brož z Tuchlovic se snažil poletovat s tímto bedňuškinem, který je charakterem CRC-E, ale příliž se nedařilo. Nevadí, tak až příště.



Podzimní pohoda na kladenském letišti. Vlevo otec Ing. Vyskočil a syn Ladislav co by časoměřič.

Opět z Austrálie: náš spolupracovník A.B.Abell si zvětšil 2,5x jako stavebnici Keil Kraft dodávaný model EAGLET. Opatřil jej el. motorem Speed 400 s převodem 5:1 a sklopnou vrtulí. Ovladaná je směrovka, výškovka a motor. Pohledný pták, že?

Soutěž I. Žehrovice - září 1946. Jeden ze zakládajících členů místního LMK - poměrně brzo zemřelý Míla Čermák vypouští Čížkův větroň SOKOL 1 z roku 1945. Model měl rozpětí 2 m a křídlo stejného půdorysu dostal v roce 1949 DELFÍN a následně ORLÍK.



ZÁŘÍ
1947

HMOTNOST - 150g
ZATÍŽENÍ - 12,1g/dm²

(The) "4711"

KONSTRUKCE A STAVBA:
Pavel LANŠTIAK - Aeroklub BRNO

RČ

Model na gumu typ 4711

Brno bylo v poválečných létech u nás gumičkářskou velmocí. Pravda, ani v některých klubech nebyla činnost v tomto směru zanedbatelná, ale Brňáci létali vždy na špici tohoto pelotonu. Ing. Jančařík, zemřelý Luba Kočí, později benjamínek Emil Res. Do této party patřil neodmyslitelně i Pavel Lanštiak. Pavel konal své vojenské povinnosti v Kladně, takže jsme se znali ze soutěží konaných žehrovským klubem. Pavel se neuzavřel jen gumákům, jeho větroně jsou rovněž na úrovni.
Jistě jste také prožili dumání nad tím, jaké jméno dát svému modelu. Pavel nevymýšlel nic, pouze modely dostávaly svoje evidenční čísla. Podle roku narození a kolikátým byl v tom roce v pořadí. Znamená to tedy, že šlo v našem případě o rok 1947 a model v pořadí jedenáctý. Postavit 11 modelů za rok není opravdu málo, ale dokumentuje to i naši chtivost stavět modely v této době. Jedním z hezkých modelů na gumu, které Pavel navrhl a postavil byl typ 4711 a tak si o něm něco řekněme.

Trup byl příhradový, slepený z borových lišt 3,5x3,5 a stojin 2,5x3,5. Čelní přepážka byla kruhová z překližky 1,5, přechod z 1,5 balzy. Zadní závěs svazku byla hliníková kladička, kterou procházel dutý duralový nýt.

Podvozek byl z profilovaného bambusu 2,5x5,5, který byl zasouván do papírových trubiček dle modelu J. Hoška H-48. Balzová kolečka měla průměr 40 mm.

Vrtule byla volnoběžná, nesklopná. Byla vyřezaná z kanadské osiky. Vratná pružinka byla ukryta v kašírovaném kuželu, který se před natáčením svazku snímal.

Křídlo - žebra měla tehdy velmi oblíbený profil MVA 301 z 1,5 mm balzy. Nosníky byly smrkové, lišty byly na konci shoblovány na 2x3 a pomocná na 1,5x2. Negativ na odtokovce křídla byl na konci asi 2 mm.

Kormidla byla celobalzová běžné stavby, vyklápěla se při D/T jako celek.

V roce 1994 si postavil Pavel repliku "4711" pro létání v soutěžích SAM. Samozřejmě podle původního plánu, protože Pavel je pečlivka a má vše pečlivě archivované. (Jak závidím!) Pouze pedík nahradil bambusem 1,2x2 a upravil kormidla modelu pro determalizátor. Namísto naší šedivé gumy, která patří historii použil gumu TAN II. Svazek má délku 860 mm a při 12 pramenech to dává průřez 45,3 mm2. Do svazku je možné natočit až 1000 otáček, ale provozně se doporučuje méně.
Hmotnost modelu je do 140g. Trup je potažen žlutou Mikalentou a zbytek modelu tenkým žlutým Modelspanem. Výkony modelu se pohybují mezi 80-100 vteřinami.
A víte jak skončil původní „4711"? Pavel jej odnesl do Husičkovy prodejny a získaný obolus tehdy na Medlánkách prolétal. Jak jinak, on byl totiž také tehdy náruživý plachtař. Láska ke všemu co má křídla vonící překližkou, lištami a lakem ale zůstala.

Podle podkladů P. Lanštiaka sepsal
Rad. Čížek

●●●

PRVNÍ LETOŠNÍ SOUTĚŽ ARC

Letiště Kladno 9. května 1999

Po přeprškách den předtím se ani velká účast nečekala. Porovnáme-li ji ale se soutěžemi roku minulého, byla malá. Několik soutěžících, které lze počítat mezi štamgasty bylo zřejmě zaneprázdněno jinak, chyběli.

Celkem vysoké nebe zrána slibovalo, že akce proběhne bez deště. Ovšem, nesnáze se vždy nějaké najdou. Jednak Aeroklub vyvíjel nezvykle velkou činnost a vítr jako „napotvoru" foukal přes krátkou stranu letiště - tedy od doberského dolíku. Je už dávno známo jak jeho severní svah dokáže pěkně rozvlnit vzduch až k letišti. Znamenalo to, že v přízemních vrstvách byla turbulence a lepší to bylo nad 100 m výšky. Kdo se včas odklidil stranou nepříznivého vlnění, byl na tom lépe.

V prvním kole to byl Franta Brož, který letěl za plné s přistáním za 40. Jen o 3 méně letěl Honza Střítecký, také s Kondorem. Za zmínku stojí ještě 287 mladého Tomáše Plačka z Prahy a A2-Spartak, 238 Jardy Alexandrova s modelem Káně a let Vládi Perglera z Prahy 9, s tím špatně vyslovitelným strojem za 235.

Druhé kolo. Plné maximum měl opět Fr. Brož a T. Plaček s jeho A2, dobré výkony měli ještě Zdeněk Vyskočil s modelem Žehrovice II s 295 a Vl. Pergler s druhým modelem Moswey za 288. J. Střítecký přistáli za 265, těsně sledován F. Dvořákem s Mosweyem za 263. Už po druhém kole si někdo typnul, že vyhraje Brož.

Třetí kolo. Takticky, hned po vypnutí odlétl s Mosweyem stranou F. Dvořák a jako jediný zaznamenal max. Také Honza Střítecký sice zaznamenal max. ale sedl jen do velkého čtverce. Za 304 letěl Pergler s jeho Archeno ptakopyskem, Brož přistál za 271. Ještě slušně letěl Vyskočil za 258 a kladenský Hořava se Šídlem za 253. V tomto kole nevydržela po vypnutí křídla Mařikovy DG 42. Prudké potlačení a následné natažení způsobilo náraz a následný zlom - kde jinde, než za předimenzovanou spojkou křídla. Ta doslova rozkrojila neomotané pouzdro pro spojku a rozlomila nosník. Poučné, ale smutné.

Čtvrté kolo. Za plné zalétaly oba modely Kondor Fr. Brože a J. Střítecého. Byla další maxima, ale T. Plaček, Fr. Dvořák a Vl. Pergler měli přistání pouze za 30. Dobrý let udělal ještě Hořava s Krkounem a Z. Vyskočil s modelem Žehrovice II. Trochu si polepšil, škrtl 1. kolo.

Celkové výsledky:

1. Fr. Brož	Kondor	1020b
2. ing. J. Střítecký	Kondor	1007
3. T. Plaček	Spartak	957
4. Fr. Dvořák	Moswey	933
5. Vl. Pergler	Archenopterix	839
6. ing. Z. Vyskočil	Žehrovice II	765
7. Mil. Hořava	Šídlo	750
8. Vl. Pergler	Moswey	739
9. Mil. Hořava	Krkoun	661
10. St. Machulka	Káně	628
11. Jar. Alexandrov	Káně	620
12. O. Plaček	Spartak	591
13. M. Macků	Káně	549
14. Fr. Mařík	DG 42	296

Velmi trefná byla poznámka řídícího tohoto létání Jirky Baleje: „Byl to den Kondorů."

S vyjímkou bratří Plačků, kteří velmi dobře vlekali 150m šňůrou, použili ostatní elektrický naviják s obsluhou hlavním mašinistem Liborem Dvořákem. Všech 44 vleků uskutečnil citlivou nohou v pohodě.

Můžeme konstatovat, že kategorie ARC má vyzrálá pravidla, která zaručují bezproblémový průběh létání.

Radek Čížek

●●

Hromadný vzlet polomaket na gumu je vždy veliký zážitek. Tento je z Kanady a modelů na snímku je ve vzduchu rovných 10. Foto I. Mikulasko.

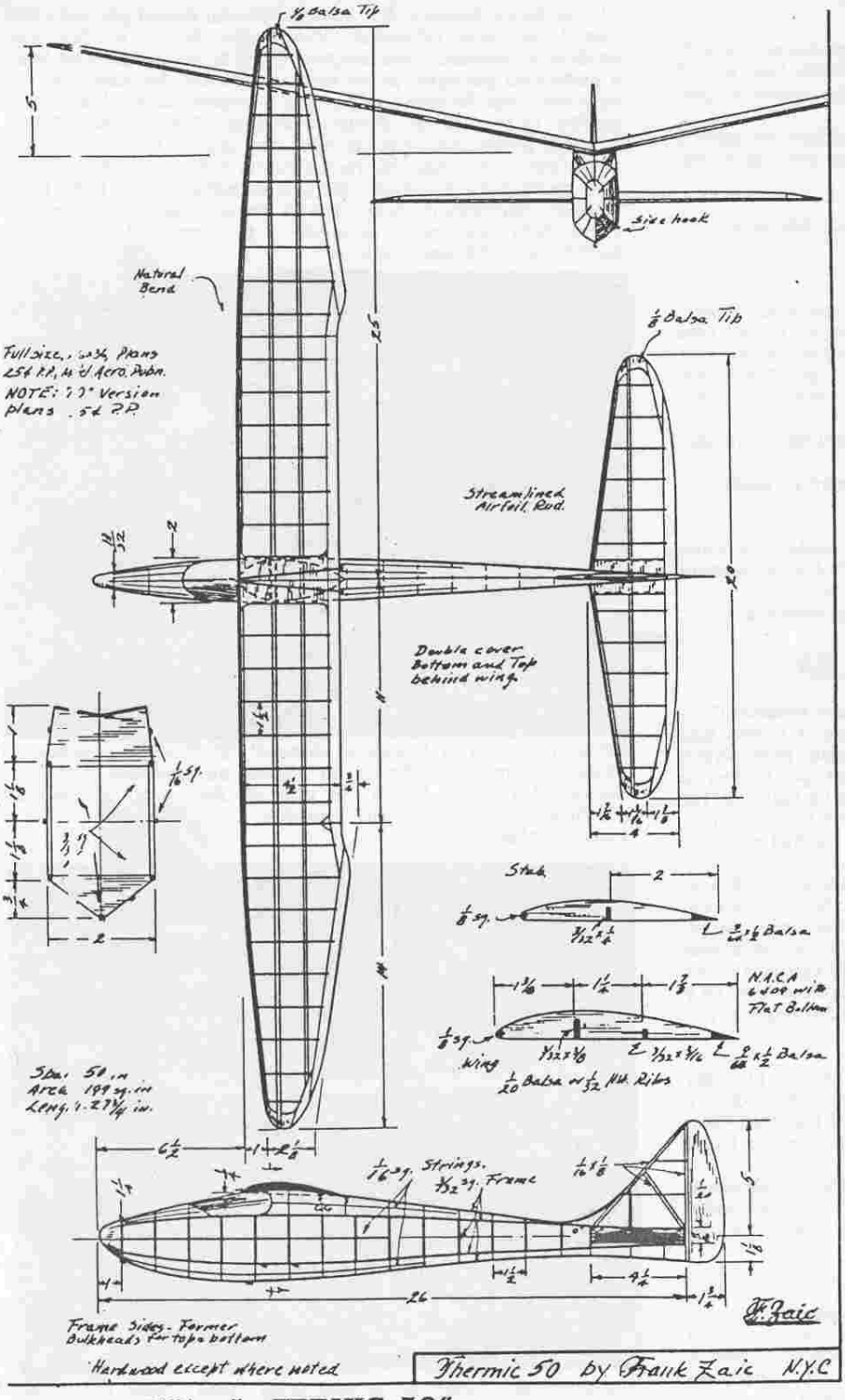
Swayback Richarda Metze z Kladna je na elektromotor SPEED 600. Model má rozpětí 1320 mm, plochu křídla 24,4 dm2, zatížení 37,75g/dm2. Hezký a jednoduchý námět pro kategorii CRC-E.

Rudolf Veselý byl rovněž jedním ze zakládajících členů LMK KŽ. Těsně po válce si postavil motoráčka RV 45 na Superatoma. Na vysokém krku posazené křídlo mělo profil MVA 123, což bylo dost odvážné. Rudolf byl znám jako amatérský výrobce motorů 7,5 ccm s jiskřivou svíčkou, které byly velmi lehké a výkonné. Samotný motor měl pouze 220g a byl použit zprvu na modelu SIRIUS.

■■■

Detail čumáku motoráku **Miss A** s detailem lyžového podvozku. Tak začal létat v únoru 1942.

■■■



Větroň „TERMIC 50"

Známý americký publicista Frank Zaic (jeho rod pochází ze Slovinska), čestný člen SAM 95 byl mimo publikování také úspěšný konstruktér. Známé jsou především motorové modely a modely na gumu. Na úseku bezmotorových modelů je známá jeho série „Termic", která začala již v roce 1934. Od 18" kluzáků zaměřených hlavně jako stavebnice pro modelářské kroužky přes 20" model k velmi známé 36" následně potom 50" (naše AV1). Dále vznikl model Termic 72" a Termic 100" s rozpětím 2540 mm.
Firma JASCO se kterou byl Frank Zaic ve spojení vydala tyto typy jako stavebnice, což bylo jistě velkým přínosem právě pro práci kroužků.

Modely od rozpětí 36" mají dvojí lomení křídla s ověděným profilem NACA 6409 a typické rozšíření hloubky křídla v místě křidélek. Trup měl gondolku.

Model jehož plánek dnes přinášíme trochu vybočuje z řady. Křídlo má pouze jednoduché lomení. Profil křídla je sice také NACA 6409, ale má spodek profilu rovný.

Trup - základní konstrukci tvořily dvě bočnice z lišt 3x3, rozpěrek 2,5x2,5 mm. Doplňující karosérii nad a pod bočnicemi byla z přepážek a lišt (viz řez). Vně boků spodního trojúhelníkového průřezu i v šikmé partii pod a za křídlem byly také pomocné lišty 1,6x1,6. Před křídlem byla celuloidová kabinka. Model měl nejen dolní startovací háček, ale i dva boční.

Křídlo bylo ve střední partii obdélníkové v rozmezí 560 mm, potom se při rozšíření hloubky lichoběžníkově zužovalo.

„TERMIC 50" - dokončení

Náběžka 3x3, Hlavní nosník 2,5x10, pomocný 2,5x5, odtokovka 1,6x13 mm - vše smrk. Vzepětí křídla bylo asi 12 stupňů, což je zbytečně veliké - ale tehdy se dělala vzepětí větší.

Výškovka byla dosti štíhlá, s nosným profilem se spodní rovnou stranou. Náběžka i odtokovka shodná jako na křídle, jediný nosník je smrk 2,5x6,3.

Směrovka byla symetrická s balzovou seřizovací klapkou.

Několik připomínek z dnešního pohledu:
- model je vhodný pro kategorii AV1 u nás
- přes procentuálně velkou nosnou výškovku bych na těžiště, jak je vyznačeno na plánku nesázel. Je jasné, že při této poloze těžiště by šlo o tak zvané podélné seřízení „na žiletce" bylo by malé a tudíž podélná stabilita by byla problematická. Doporučuji posunout těžiště do 50% hloubky profilu a k tomu úměrně „natáhnout" výškovku.
- v případě shora uvedené úpravy je zadní boční háček špatně, byl by až za těžištěm, vypusťte jej.
- pro D/T upravte v horní části trupu výřez, kterým by prošel přechod směrovky.

Přáníčko: Pokud si někdo z vás tento model postaví, prosíme kloudnou fotku proti nebi, aby byl hlavním objektem snímku model a napište k tomu pár řádků: kdo, kde a kdy.

Díky. Redakce.

NÁZORY ČLENŮ SAM 95

Problémy kolem nejlepšího uspořádání pravidel CRC-T přetrvávají. Situaci rozebírá ve svém dopise z dubna Eda Harašta z Českých Budějovic. Různost výkonů jednotlivých motorů od samozápalových, přes žhavíky až po motory s indukčním zapalováním, navíc různých kubatur by nutila otevřít více kategorií Druhá cesta by byla létat kategorii jedinou s tím, že i ten motorový outsider s malým výkonem by měl možnost dostat se do potřebné výšky.

Zmiňuje se také s CRC-E, kde je situace podobná. Mohou se zde setkat motory Mabucchi za Kč 400,- s motory, kde je třeba sáhnout po třech tisícovkách. Připomíná, že při použití dostatečně dlouhého motorového chodu by se mohla létat kategorie jediná, čímž by se podstatně vylepšila dnes chudá účast. Takový návrh podal Eda již loni na sletu SAM 78 v Bohunicích, ale neuspěl. Doporučuje zvážit použití pravidel pro kategorii F5B/N.

Potud Eda

Je ale proti základní myšlence SAMu, aby pro historiky rozhodovala přesnost přistání na čáru. To by vedlo k zapichování modelů namísto ladných přistání s reservou času pro tento manévr. A to bychom asi utekli od nosného létání SAM - pohodového létání!

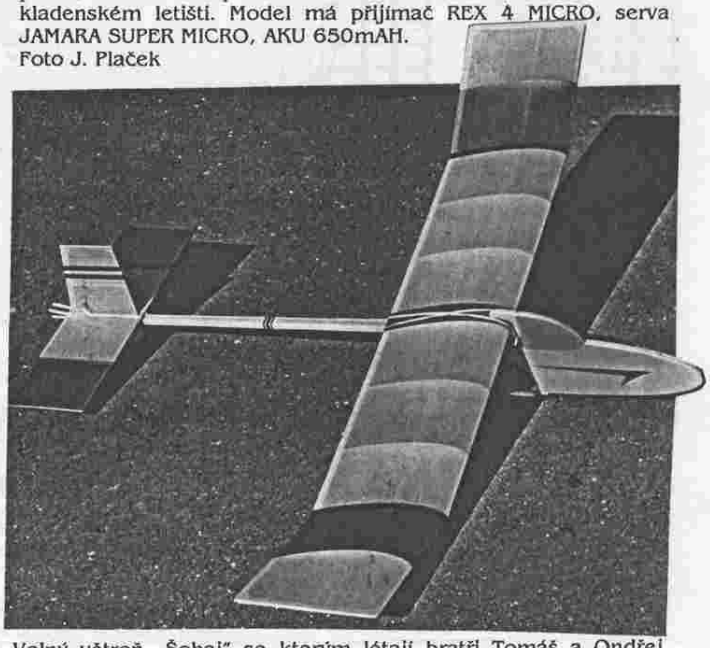
Ale přesto: Ta základní myšlenka s dlouhým motorovým chodem - řekněme asi 2 minuty by znehodnotila špičkové výkony motorů - a je to brána k řešení celého problému.

✿

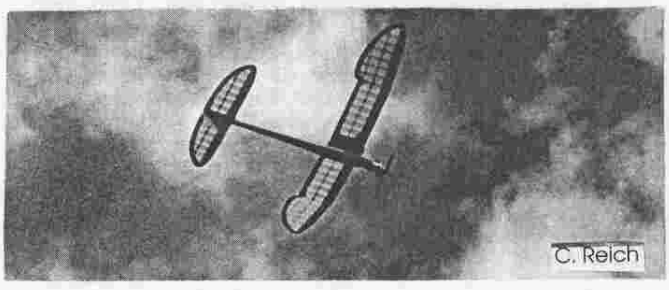
Ing. Jan Střítecký z Nového Strašecí se zabývá ve svém příspěvku „Rodným listem" modelů. Poukazuje, že ne všichni modeláři se drží přesně původního vzoru a na svých modelech si některé detaily upravují. V principu jde o to, aby změny na replice oproti původnímu plánku měly negativní dopad na letěné maximum. Tedy: čím více odchylek, tím delší čas by bylo maximum. Každý model by měl zpracovaný „rodný list" dvěma bodovači, kteří by byli pro toto posouzení kvalifikovaní a soutěžící by se jím prokázal na každé letěné soutěži. Model by byl posouzen ze 3 pohledů. U křídla by to byl celkový půdorysný tvar, forma a velikost vzepětí, ale i různé věci navíc: jako torzní skříň, dodržení počtu žeber, u kormidel hlavně tvar a velikost.

Základní myšlenka - držet se maximálně vzoru je jistě dobrá. Musíme však vzít v úvahu, že naše vzory v kterékoliv kategorii byly původně ve všech případech volně létající modely na rozdíl od modelů opatřených dnes rádiem a vzlétajících za zcela odlišných podmínek. Ať už jde o 150m silon, gumiprak či dokonce naviják. Rychlosti vleků jsou zákonitě vyšší, než při vlekání šňůrou, nebo slabým 50m silonem. To si vynucuje zesílení nosného systému. Proto je nutno pardonovat nejen silnější nosník třeba, prostě „co je pod potahem nás nezajímá". Ale plankovat torzní skříň, když ji původní model plankovanou neměl, to není přípustné. Znamenalo by to nepřipuštění modelu do soutěže. Když nechceme být tvrdí, necháme ho létat s nedobrým pocitem, že to není v pořádku. Ale sankci na to nemáme. Jan Střítecký připomíná i otázku použití původních profilů. O tom se už diskutuje dlouho. Obecně volí někteří rychlejší profily, než byly původní, aby uspěli i když fouká přes 6m/s. Zas je tu problém: řada modelů byly původně svaháky, tedy profil rychlejší měly. Ale připomínám: V roce 1947 létal se svým větroněm modelář Trop z Prahy, Žižkova. Jeho model vyhrál řadu významných soutěží - s profilem MVA 123. Co s tím? To je druhá strana mince

Patnáctiletý Tomáš Plaček si postavil SPARTAK II o celkové ploše 33 dm2. Úspěšně s ní zalétal na květnové ARC na kladenském letišti. Model má přijímač REX 4 MICRO, serva JAMARA SUPER MICRO, AKU 650mAH.
Foto J. Plaček



Volný větroň „Šohaj" se kterým létají bratři Tomáš a Ondřej Plačkovi z Prahy 4 se ukázal jako velmi vhodný pro volnou kategorii AV1. Pěkný snímek poslal otec Jiří Plaček.



• STARDUST Maxe Blecka plachtí nad Colorado Springs na Championátu 1995