



INFORMAČNÍ LISTY 54

ZÁŘÍ

2000/5

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma.

President: **Radoslav ČÍZEK**,
Žilinská 160, 273 01 K.Žehrovice
Zástupce: **Zdeněk ANDRÝSEK**,
Ludmilina 3, 180 00 Praha 8
Pokladník: **Vladimír HORAČEK**,
K Cihelně 432, 273 01 K.Žehrovice
Předseda
sport. komise: **JUDr. Zdeněk SLAPNÍČKA**,
Na Sádce 193, Praha 4, 149 00
Redakce IL.: **Radoslav ČÍZEK**

Big Charles A2 Cup

Lid modelářský je třeba stále nějak povzbuzovat. Nejen proto, že nadšení létat se nějak podezřeje u většiny vytrácí (a to nejen v SAMu). Také proto, že sem tam někteří odlétli tam nahoru. Snažím se v rámci svých možností být ještě nějak užitečný. Tak jsem si pro rok 2001 vymyslel čtyřetapové klání v rádiových A-dvojkách (ARC-A2).

Už to slyším, jak ůl hučí: a proč ne třeba v Superatomech, nebo CRC-T, případně CRC-E? Odpověď je velmi snadná: vím, že by to bylo snazší, ale jednak všechno opravdu nestačím a neměně důležitě je to, že se mně to líbí a mám chuť to udělat.

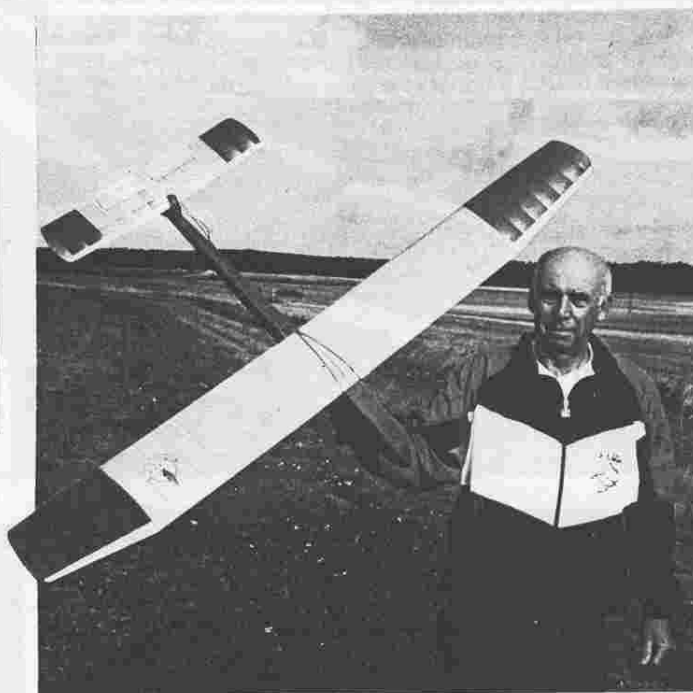
Ten nadpis článku je trochu tajnoslužbný. Ale skrývá se za tím jen Veliký pohár velikého Karla Konvalinky z Chyňavy. On nejen tento 36 cm vysoký pohár kdysi věnoval jako cenu pro soutěže SAMu, ale on jej také rukou umnou jako bývalý bruslák kdysi vytvořil. Proto Big Charles (velký Karlik) prosím. Kdo z nás ostatních by to dokázal, no řekněte. Karel při své nepatřičné skromnosti by se schoval raději někde za oponou. Je vybroušen jako pohár SAMu 95, ale dát jej v minulosti byl jako první cenu pro některou kategorii se zdálo přeci jen neuměrné. Tak jsem to trochu zkomplikoval a nabízím toto řešení.

V roce 2001 poletíme - zhruba po kvartálech 4x ARC-A2 a 3 nejlepší výkony určí vítěze, který pohár obdrží do vlastnictví. Ale pozor není to tak jednoduché: můžete sice použít 2 modely různého typu, ale každý model létat za sebe. Sčítat výkony lze jen v rámci stejné krevní skupiny. Tedy body třeba Saturna nelze sčítat s modelem Čáp a podobně. Protože by počasí s ohledem na různost termínů mohlo podstatně ovlivnit pořadí, bude vždy výsledek přepočten „na 1000“.

Těto soutěže se mohou účastnit pouze registrovaní členové SAM 95, SAM 78, případně členové obdobných zahraničních sdružení.

Pravidla pro ARC-A2 máme. Bude jen malé upřesnění.

- Létat mohou bezmotorové modely A2 (32-34 dm² plochy) postavené do 31.12.1954.
- Vlekací se bude buď přímým vlekem šňurou délky 100 m, případně přes kladku. Přípustný je i gumiprak o celkové délce 100 m v nenapjatém stavu, kde ze 100 m délky smí být nejvýše 15 m gumy o průřezu nejvýše 5x5 mm.
- Letové maximum je 240s. K tomu se ještě připočítávají body za přistání do dvou sousedních čtverců jak je dosud obvyklé. Zůstává i „mrtvý čas“ 30s pro přistání. Body za přistání po uplynutí tohoto času se neudělují.
- Počet letů jsou 4, 3 lepší se počítají do konečného výsledku.
- Každý soutěžící může létat nejvýše se dvěma modely, ale každý musí být jiného typu. Náhradní model povolen není, kombinovat lety dvou modelů není přípustné.
- Není předepsán „pracovní čas“ - pořadí vzletů je volné s respektováním frekvencí. Lety ale musí být vykonány do uzavěrky letů, kterou stanoví ředitel soutěže před jejím zahájením s ohledem na počet soutěžících.
- Způsob létání: Soutěžící doloží při prezentaci stavebním nebo jiným plánkem, že model vznikl před 31.12.1954. Případně toto prokáže certifikátem SAMu 95, který bude průkazem pro další akce. Soutěžící si vyzvedne blokovací koleček se svým číslem kanálu, zajistí si časoměřiče a odletné svůj let. Po přistání odevzdá k dalšímu použití koleček a letovou kartu k záznamu. Koleček i



Vláda Horák už úspěšně poletuje s RCA2 Čáp po nebi. Jak jste na tom vy? Nebojte se toho, je to paráda.

letovou kartu předává soutěžícímu pro každý let ředitel soutěže.

h) Jednotlivé soutěže (etapy) budou organizovány sdružením SAM 95 na letišti Aeroklubu Kladno v termínech, které budou vypsané spolu s ostatními soutěžemi v IL č. 56 pro rok 2001.

Na závěr: skalní příznivci volných A2, nic se na mne nezlobte, že je začínáme létat jako rádiem řízené. Je pro to mnoho důvodů: nemáme prostory, chceme se pokud možno nejdéle pokochat vlastním letem. A je na nás, kde ji budeme vodit. No a také už je nám 50 pryč a i když bychom ještě model šňurou vytáhli, bez studu přiznáme, že bychom za ním sotva stačili běžet těch 7 startů. Takže rádio je berlička. Tento nepovedený bonmot se pro danou situaci nehodí. Co by musel být krouživý vlek? Přece to znáte: když to tam je, létají i vrata a je jedno zda je tam Clark nebo nějaký speciál.

Myslím, že jde a vždy půjde v pojetí požitku z letu o ten blízký kontakt s našim modelem, nikoliv o součty sekund a vůbec ne o nabíhání kilometry terénem. Nevěřící prominou.

A-dvojku pro tento účel nenajdete v punčose za oknem na Sv. Mikuláše. Proto to dávám tak brzy na vědomí, abyste za těch 7 měsíců měli čas model postavít a také zalétat. Nepřidejte se k těm dnešním sedmi statečným?

Rad. Čížek

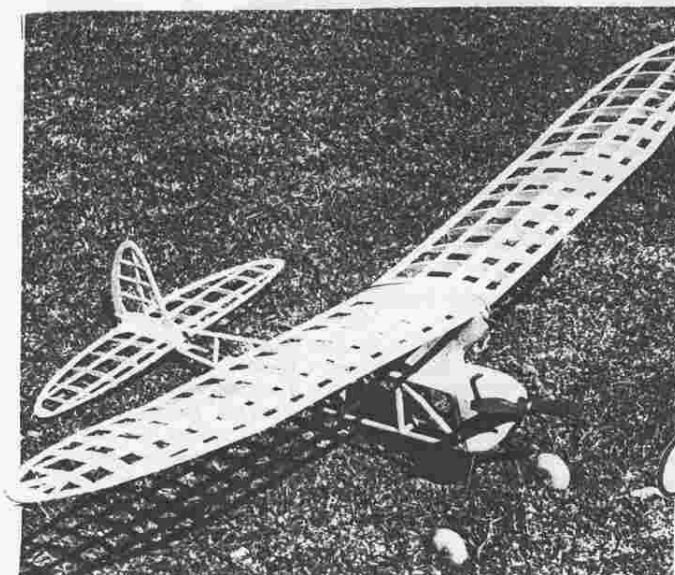


Martin Hessler startuje v silném větru bezpečně gumáka G - 44 z desky.

Původní větroň SOKOL létal od roku 1946, největší úspěch: Memoriál Čenka Formánka v Kyjích u Prahy - 3. místo - časem přes 18 minut. Ulétl do Strašnic. Křídlo bylo vzorem nejdříve pro větroň DELFÍN a později také pro model ORLÍK.



Nástup soutěžících na MCF v Kyjích u Prahy 1946. Zleva Ing. Jaromír Schindler - předseda modelářské sekce Aeroklubu RCS, Rudolf Veselý - výrobce motorku RV 75, Ant. Voráček - oba s modely AV 46, Rad. Čížek se samokřídlem SOVA I. a Fr. Vršek - všichni z LMK KŽ.



Z roku 1939 nebo 1940 je vítězný model kanadské „celostátní“. Poháněl jej dvouvýfukový OS 29 (pětikubík). Fotku hotového modelu, jehož repliku postavil Australan A.B.Abell najdete na další stránce IL.



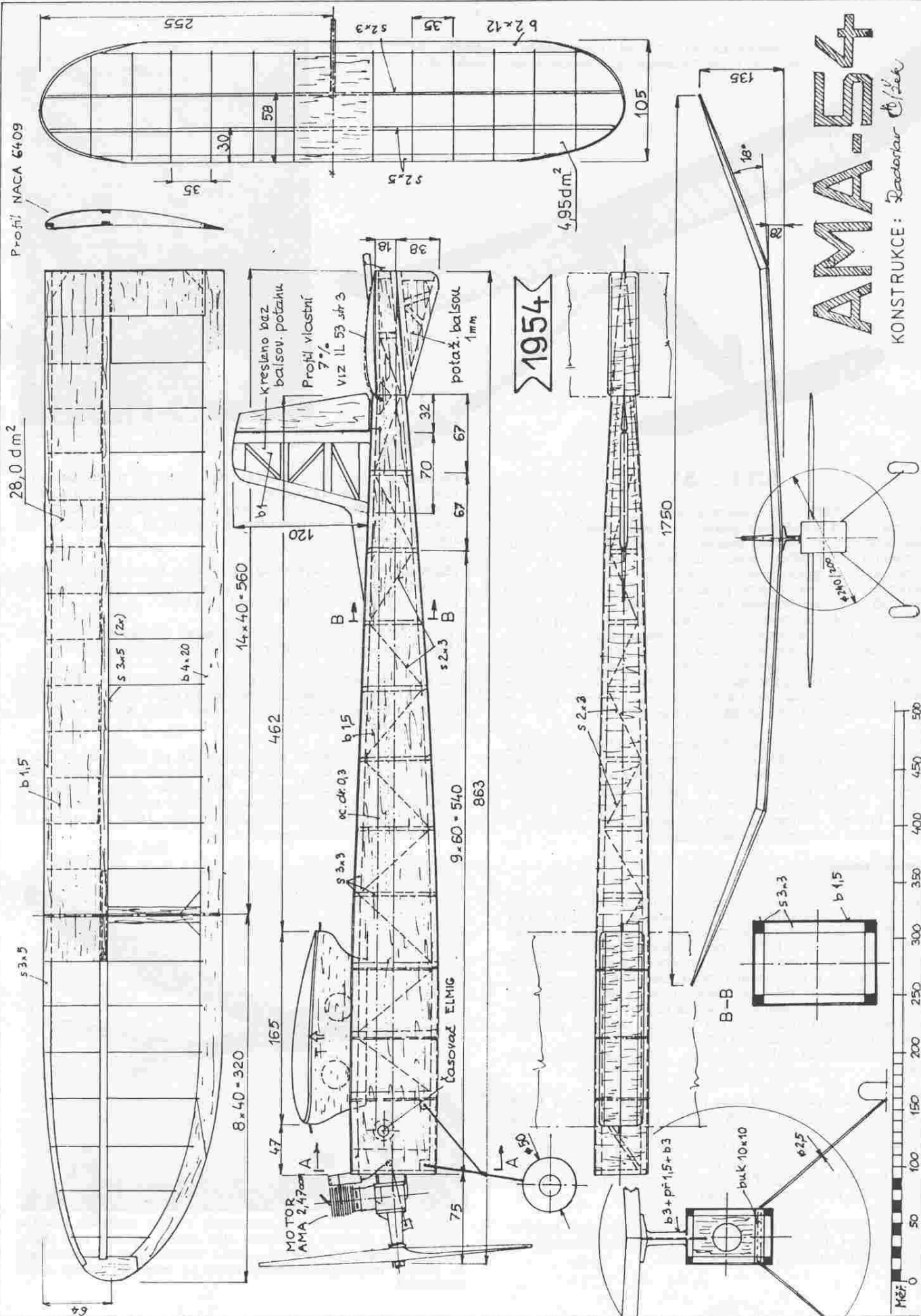
Volného motoráka WASP (Vosa) postavil jako repliku A.B.Abell.



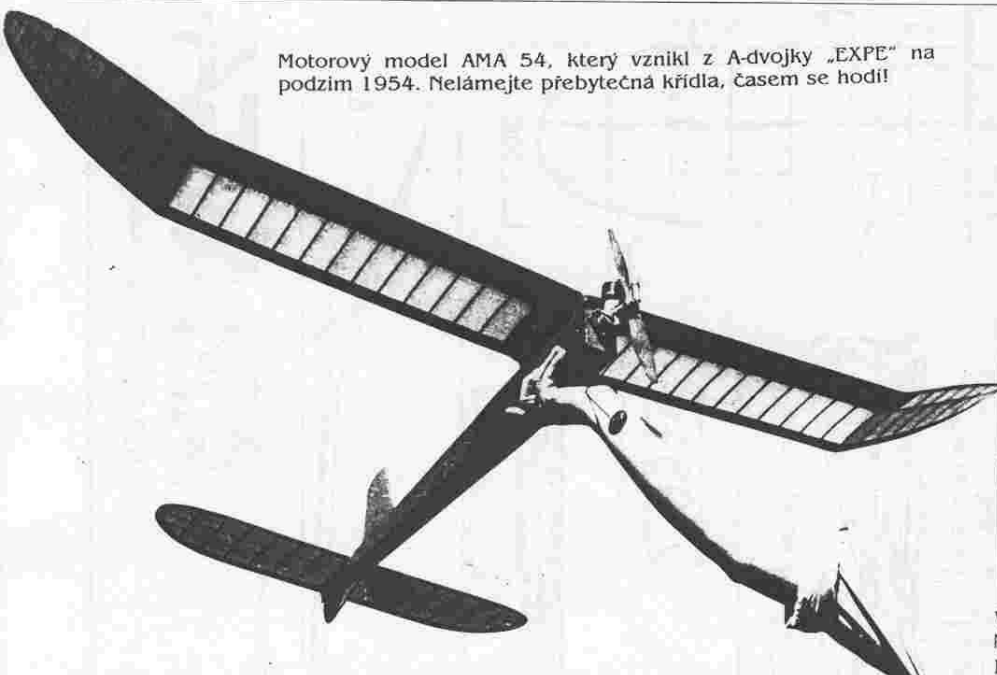
Na soutěži AERO 1943 se poprvé představil motorák Rad. Čížka XL-43. Se stejným typem létal i Ant. Voráček, jeho model však měl zastavěný motor Letná 6,3 hlavou nahoru. (viz IL č. 28, str. 3)



Model SUPER BUCANEER vítěze Spirit of SAM Concours předvádí Bob Munn z USA.



Motorový model AMA 54, který vznikl z A-dvojky „EXPE“ na podzim 1954. Nelámejte přebytečná křídla, časem se hodí!



AMA - 54

A2 - EXPE - publikovaná v IL č. 53 byla za rok vytlačena z čela soutěžního pelotonu lepšími stroji. A tak se dostala zákonitě do popředí otázka „co s ní“. Dostal jsem chut na volného motoráčka, nalétnout si s ním také I. VT. Větroňářských a gumičkářských I. VT jsem měl přehršle, ale motorářskou žádnou. Tehdy panovala na další výkonnostní stupeň MS rozumná přísnost. Mimo úspěchu na mezinárodní modelářské soutěži bylo nutné mít splněny i tři první výkonnostní třídy ve třech různých kategoriích. Voil jsem základní kategorie volných modelů. Bylo v nich od každého něco. Nebylo možné nalétnout kvalifikaci v jediné kategorii a přitom v životě nenatočit gumáka, nevědět nic o gumě a vrtulích, nenastarovat motorek, neumět třeba létat s upoutaným modelem. Inu každá doba má své.

Rozhodl jsem se bez dlouhého přemýšlení, že křídla z EXPE a rovněž i výškovka by se dala beze zbytku použít. Jako pohonná jednotka se nabízel detonační motor AMA 2,47ccm a nakonec jsem to přehnal tím, že jsem použil jednokolový podvozek - už ani nevím z čeho zbyl. A bylo rozhodnuto, stačilo postavit hranatý příhradový trup obdélníkového průřezu s nízkým krčkem a doplnit jej „mechanizací“.

Technický popis:

Trup - byl čtyřboký, postavený ze dvou bočnic ze smrkových listů 3x3 a 2x3 propojených v přední části a v rozsahu krčku překližkovými přepážkami. V trupu byl zamontován anglický pneumatický časovač ELMIC pro omezení chodu motoru. Uzavíral tak zvanou „pípu“, kterou vyráběl Tonda Macháček k motoru. Tou se přívod paliva před karburátorem uzavíral. Stejným impulsem od časovače byla ovládána klapka směrovky. Ta se automaticky vyklápěla doprava asi 1 sekundu před zhasnutím motoru. Tím byl dosažen žádoucí přechod pravou zatačkou do klouzavého letu. Trup by celý potažen balzou 1,5 mm, přebroušen a potažen papírem.

Křídlo - jak jsem připomněl bylo použito beze změny z EXPE 52. Bylo puleňé, profil NACA 6409, dvoji lomení. Střední obdélníkové, ucha eliptická. Plankovaná 1,5 mm balzou byla celá nosová část profilu střední části, dále první pole kořenové části a jedno pole nosové části ucha. To pro zpevnění zlomu. Dobře je to vidět na fotografii. Jak vidíte, celé ucho plankované nebylo, v IL 53 jde o kreslířskou chybu.

Směrovky - tedy kýlové plochy byly slepeny ze 4 mm balzy a ještě potaženy 1 mm balzou. Horní kýlová plocha měla doprava otočnou klapku směrovky o malé výchylce.



Volný model PEDRO po vzletu s desky. Motor Buš 8 ccm. Soutěž II. Žehrovice 1947.

Podvozek - byl zprvu jednokolový, který při přistávání nebyl vhodný. Model dostal běžný dvoukolový dvoudílný podvozek z ocelového drátu 2,5 mm se vzpěrkami 2 mm. Nasouval se z boku do bukových hranolků. Prospělo to jak vrtulím, tak startům s desky.

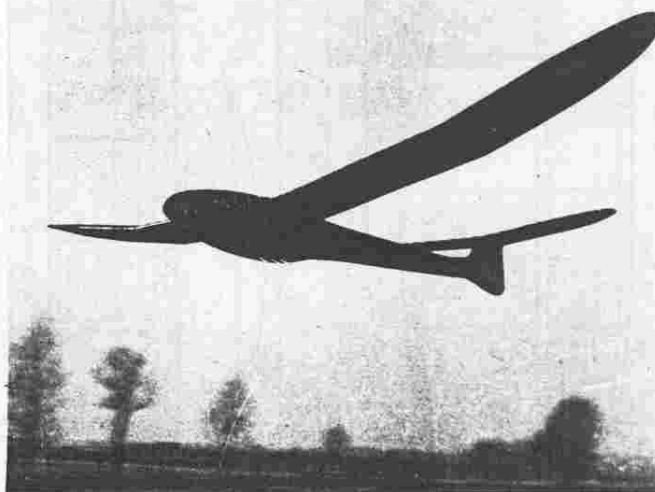
Zbarvení: Křídlo a výškovka byly bílé s červeným lemováním na náběžných částech, trup a směrovky byly červené s výjimkou pohyblivé klapky, která byla bílá.

Model AMA 54 nebyla žádná raketa, ale spolehlivý, dobře létající motorák s výborným kluzem. Létal s vrtulí 240/200.

Letos by mu bylo, pokud by přežil 55 let. Ale nepřežil, zahynul v roce 1955 v blízkém lese. Sice se po čase našel, ale dříve jej objevila divoká prasata a potom už nebyl ani na spravení. Zůstal jen motor AMA.

Mám nedobrou pocit, že jsem zabral 2x po sobě stranu 3 a 4 našich IL, ale to bylo dáno tou návazností a slibem, že vám povím, jak to všechno bylo. Také jsem zrovna neměl nic lepšího po ruce. Ale nebojte se, z vlastní motorové stáje mám v záloze už je malého motoráčka z roku 1955 na motor 1,5 ccm a toho si necháme na příští rok!

Rad. Čížek



Pokus o vylepšení KÁNĚ zhmotněly v roce 1949 do modelu ŽEHROVICE (později I.) dopadl sice dobře, výkony byly vyšší, ale lépe mu sedělo klidnější počasí. Modelů bylo postaveno asi 5, pracovních mnohapolélníkových eliptických trupů od stavby spíše odrazoval.

STŘÍPKY

Zkouším zavést v našich IL rubričku „STŘÍPKY“ - drobné zprávičky odsud i odjinud. Ty „odjinud“ jsou tak trochu mojí povinností, abych je sháněl (od toho máme také výměnu časopisů s jinými krajinami). Pokud jde o zprávičky „odtud“ - je to také vaše věc, tak se nestyďte! Lepší název těchto sloupečků jsem zatím nenašel. Můžete napsat, co by jste tam chtěli mít radši namísto čeho. Nemůže to být příliš dlouhé, to by nesplnilo účel. Vždycky asi budou některé zprávičky zajímavější než jiné, ale domnívám se, že tyhle malé jiskřičky mohou být i dobrým pojítkem mezi naší chasou.

● Červencový výtisk časopisu Modelář + Modely vytiskl článek o motoráku Rad. Čížka s fotografiemi a plánkem. Model se jmenoval PEDRO a létal v roce 1946.

● Víte, že nejmladšími členy SAMu jsou Ondřej (1986) a Tomáš (1984) Plačkové z Prahy 4. Oba jsou nejen velmi aktivní v létání ARC, ARC-A2, ale i motoráčků a také velmi úspěšní. Nejstarším členem je Rad. Čížek (1921). Ostatních 112 členů je mezi tím. Nejsou vzati v úvahu bývalí členové, kteří dodnes nezaplatili příspěvky za rok 2000.

● Kam zmizel člen SAMu 95 Vilém Petřík (1930), bývalý modelářský referent DOSLETU? Jeho adresa je: Jivenská 1271/5 Praha 4 Michle. Poslední číslo IL se nedoručené vrátilo. Pražáci, můžete pomoci a sdělit, co se stalo.

● V článku v IL o účasti našich modelářů v Jugoslávské Lublani vypadlo nedopatřením jméno našeho čtvrtého „závodníka“ - jak se tehdy psalo. Je to neomluvitelné, tím spíše, že jím byl „student“ Jiří Smola, pozdější redaktor Leteckého Modeláře.

● Seznam a adresy 259 členů švédského SAMu uveřejnil ve 2. čísle roku 2000 redaktor Gunnar Wivardson v časopise OLDTIMER. Jenom Andersonů je 11, Johansonů je 9, Petersonů a Eriksonů je po pěti. Také švédský SAM má členy z jiných států.

● Na naší zářiovou KORESPONDENČNÍ SOUTĚŽ SAM 95 jsme pozvali modeláře z Austrálie, Kanady, Dánska, Itálie, Francie, San Marina a Švédska. Není pravděpodobné, že budou létat odevšad, ale první vlaštovka se již hlásí: Šéf dánského SAMu správně pochopil potřebné - nabídl se, že se o tuto soutěž v Dánsku postará a zorganizuje ji. Many Thanks Erik, its a right Idea.

● Centrální časopis SAM USA SAM SPEAKS přináší v č. 153 z května-června dvoustránkovou stat pojednávající o motorových modelech R. Čížka „Miss A“ a „Limau“ z let 1941 a 1942. Dva snímky dodal Eda harašta z Č. Velenic, který postavil repliku modelu Limau v roce 1998.

● Upozornění: v IL 53 je na str. 3 kresliřská chyba: uši A2 EXPE nebyla plankována celá, ale pouze v 1. poli nosové části.

● Omlouváme se Pavlu Ebelovi z Písku, jeho adresa nám závadou v evidenci vypadla ze „Stavu živých“. Už je vše napraveno.

● Každý nemůže možná létat, tvrdil před krátkým časem náš člen Ing. B. Vykouk z Tuchlovic, ale každý může nějak pomoci. Sebral tašku obálek a přislíbil, že do vydání tohoto čísla donese obálky pro všechna zbývající čísla tohoto roku s natištěnými adresami a adresami zpátečními. Tak se přesouváme nenápadně blíže k civilizaci a jsme reprezentativnější, že jo? Ale je to příjemné zjištění, že někdo chce něco udělat navíc!

● Bude-li dost zájemců, uspořádají členové SAM z KŽ navíc na rozhraní září a října ještě jednu soutěž ARC-A2 na Kladně. Informace u pokladníka V. Horáka, K cihelně 432, Kam. Žehrovice 273 01.

Nechyběl na žádné soutěži volných historiků na kladenském letišti. Ale jeho chraštíci Trabant se tam už neobjeví.

Franta Káš z Berounska veliký nadšenec pro modely na gumu a vzpěrové zvláště zemřel, nebude už vytahovat z kufru svého Trabanta svoje stroje.....

Snad ani nebyl nikde organizován, ale na tom málo záleží. Patřil k historickým modelům, jako ony patřily k němu. Věnujme mu vzpomínku.

● Nezapomněli jste na korespondenční soutěž? Končí k 30. 9. 2000. Už zbývá jen pár dnů. Nebo dokážeme, že nejsme schopni toto zorganizovat!

Máte-li něco, co by zasluhovalo zaznamenání, neváhejte a napište. Co, kdy a kde.

Editor



Naš člen Pierre Pailhe z francouzského města Pau poslal několik fotek, které postupně zveřejníme. Skupina vítězů jednotlivých kategorií zleva: Paní Lorichon, J.C. Neraudeau (Coupe d'Hiver) Dr. M. Charles (Wakefield) J.C. Lorichon (Hiver), Wakefield, oříšek) L. Dupuis (Hiver) a úplně vpravo P. Pailhe létající několik kategorií.



Člen SAM 95 Piere Pailhe z francouzského Pau učil ještě před dvěma lety na místní universitě zeměpis. Dnes je důchodcem, ale modelářsky nezahálil: Vede kroužek 12 dětí od 10 do 14 let. Kluci staví většinou volně věttroně a modely na gumu. Nakreslil pro ně také gumáčka CAMPAFANAT, který získal 3. místo na šampionátu Francie 1998.

Poslední leč

Poslední plánovaná soutěž ARC pro letošní rok byla uspořádána dne 15.7. na posekané dolní polovině kladenského letiště. Podle meteorologické předpovědi se nedalo čekat nic moc. Zataženo, přehánky. Z ostatních „rušivých“ prvků byly nahlášeny jen přelety aerovleků do Rakovníka. S tím se lze vypořádat. Mraky - a jaké! byly na dosah naší vlečné šňůry, a někdo dokonce tvrdil, že vlekané Blaniky neměly směrovku, protože ji courali v mracích.

Dirigentskou taktovku držel Franta Brož z Tuchlovic. Na jeho návrh a se souhlasem zúčastněných se létalo s těmito změnami: bez měření pracovního času ale s nárokem jen 2 pokusů na 1 vzlet. Druhý pokus mohl být vykonán jen tehdy, pokud první pokus prohlásí soutěžící za pokus před uplynutím třech minut letu. Pokud letěl druhý pokus, platil čas až byl jakýkoliv.

Před zahájením soutěže bylo stanoveno, že lety, tedy i soutěž končí ve 13 hodin. K dispozici byla na stativu tabulka s pérovními kolečky s vyznačením kanálů. Až na 3 soutěžící si nikdo nevedl a otec a synové Plačkoví si na se svými 5 modely se situací dovedli poradit. Takže až na nutnost respektovat uvedené mohli létat každý jak chtěl. Vzal si svoji startovní kartu, koleček a časoměřiče a šlo se létat. Možnost startovat v kterýkoliv čas je dána množstvím časoměřičů, ale nutno kalkulovat s tím, že soutěž někdy končí.

Až s podivem byly časy v 1. letu s průměrem větším než 4 minuty. 5 minut a přistání do malého čtverce mělo 5 soutěžících. Vzdal V. Pergler s Mosweyem pro poruchu „stanice“.

V druhém letu musel vzdát pro staříček a nespolehlivé servo Modela St. Machulka. Pro poškození nového modelu vzdal také Jar. Netáhlo. Míromádně se dařilo nejmladšímu. Ondra Plaček zalétl za plné body nejen s A2 Spartak, ale i s modelem Žehrovice II. Za plné létlo ještě 5 dalších účastníků.

Ve třetím letu pokračovalo v létání 14 modelů. Jen 4 soutěžící dali plné body. J. Balej dolétl pouze do velkého čtverce a to ho stálo 2 místa. Pořadí v tu chvíli vypadalo takto: Pergler, Andryšek, Balej a Hořava.

V posledním 4. letu si polepšil plným maximem Hořava a předstihl nejen Baleje, ale i Andryška byt jen o sekundy. S modelem Káně už neletěl M. Macků. Výkony byly stále dobré. 12 soutěžících přelétlo 4 minuty. Podmračené nebe nenabídlo nijak výraznou termiku, ale také skorem nebyly „padáky“. Že šlo o kvalitní výkony nejlépe dokumentuje ještě 6. místo J. Plačka s 993 body.

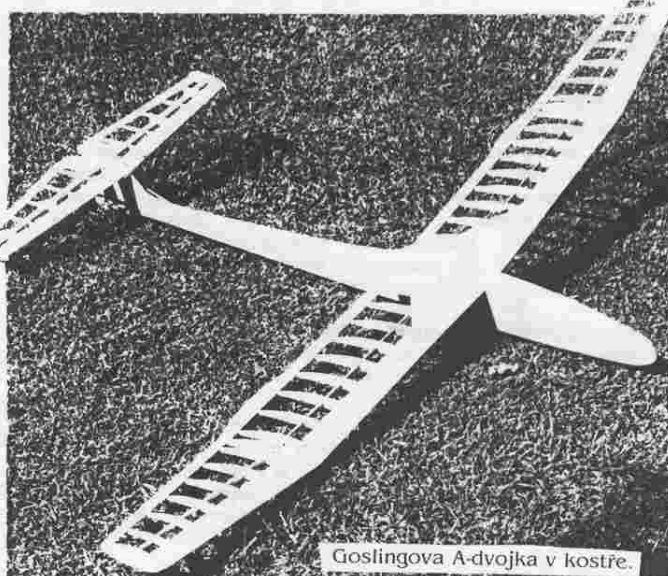
Výsledky:

1. Pergler Vladimír	Archenopterix	1020 (+298)
2. Hořava Miloslav	Kondor	1020 (+295)
3. Andryšek Zdeněk	Kejhák	1012
4. Balej Jiří	Žehrovice II	1010 (+330)
5. Plaček Ondřej	Žehrovice II	1010 (+283)
6. Plaček Jiří	Žehrovice II	993
7. Andryšek Zdeněk	Rytmus	983
8. Dvořák František	Moswey	980
9. Hořava Miloslav	Krkoun	881
10. Plaček Ondřej	Spartak	865
11. Plaček Tomáš	Žehrovice II	840
12. Valenta Vladimír	Káně	788
13. Plaček Tomáš	Spartak	743
14. Macků Miroslav	Káně	722
15. Netáhlo Jaroslav	Vážka (1 let)	286
16. Machulka Stanislav	Káně (1 let)	236

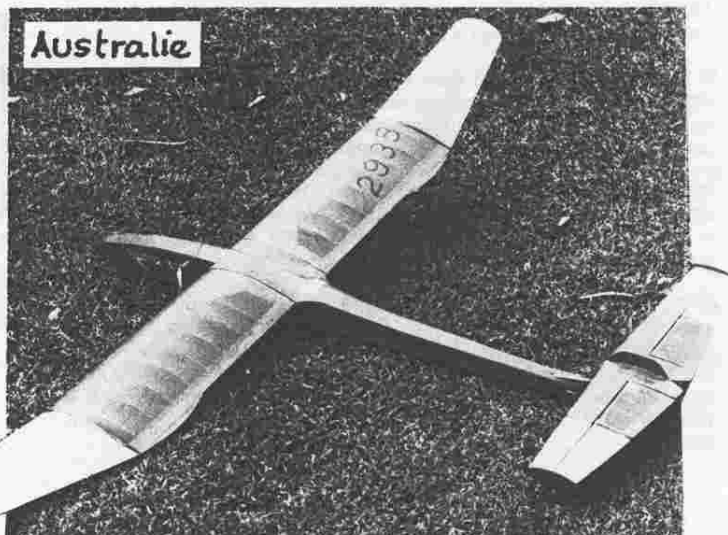
Po pravdě řečeno byla to dobrá soutěž a všichni si hezky zalétali. Elektrický naviják obsluhoval bez zádrhelů pro všechny zájemce Libor Dvořák. Zápis časů a jejich vyhodnocení: Rad. Čížek. A nakonec ještě jedna statistika:

Z 58 uskutečněných letů bylo 46 přistání do velkého, nebo malého čtverce což je téměř 80 % (!) Pokud si někteří škarohlídi ještě stále myslí, že přistávání do určené plochy, dokonce tak malé je mlácení s modely, měli se přijít podívat. Prostě kdo umí, ten umí. A když se umí, není to nic složitého.

Rad. Čížek



Pohlednou rádiovou A-dvojku postavil asi v r. 1950 R. Gosling.



J.C. Lorichon s německým Wakefieldem „HASE“, který letal v r. 1937 v Anglii.