



INFORMAČNÍ LISTY 58

DUBEN

2001/2

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 HORÁK**,
K Cihelné 432, 273 01 K. Žehrovice
Předseda
sport. komise: **JUDr. Zdeněk SLAPNÍČKA**,
Na Sádce 193, Praha 4, 149 00
Redakce IL.: **Radoslav ČÍZEK**

TROCHU OMLUVY A TROCHU PONAUCENÍ ÚVODEM!

S trochu větším zpožděním než je obvyklé jste obdrželi IL 57. Měli jsme v „redakci“ onemocnění vážnějšího charakteru. Jsme dohromady 3 a každý z nás se nějak podíli na zrodu IL. Já jsem jen na samém začátku a na úplném konci, kdy zavalím místní poštu dvěma taškami obálek (asi 130 ks) ofrankovanými pro tuzemský i zahraniční styk. To už je nám hej, jedna akce je za námi. Jirka Balej, který všechny ty moje „literární“ výlevy prožene svým počítačem a je tím druhým, náramně důležitým kolečkem v řadě. Jeho žena Jana pro mne vytiskne sloupce a titulky k fotkám a já sestavím nahrubo těch 6 matic, pro každou stránku matici samostatnou. Mimo stranu 3, to je víceméně můj písek. Budto musím zvětšeně nakreslit a potom příslušně zmenšit, nebo si někde materiál „vypůjčím“. Balejovi ještě stránky doplní číslem IL a všechno začísti. Potom už se dá všechno namnožit a rozeslat. Všichni tři jsme 3x jedno kolečko a bez každého by těžko vznikly naše IL.

V samém počátku jsem si byl vědom, že nebude nic lehkého časopis dělat, ale bylo to ode mne naivní se do věci pustit sám. Rád jsem přijal nabídnutou pomoc a brzy jsem věděl, že bych na to, zvláště pokud jde o úroveň vůbec, nestačil, ani když výtisku bylo zpočátku sotva 50. Tak to jedno kolečko bylo ze soukolí dočasné vyřazeno a stroj se až na nějakou přípravnou práci zastavil. Dnes by to mělo být již v pořádku, zapal plic je pryč a jsme zase bojeschopní. Vynasnažme se, abyste ta další čísla IL obdrželi v očekávaných termínech.

TAKHLE SNAD NE, aneb volně historické na kladenském letišti 1. dubna 2001

Množí se odkládání soutěží z původního termínu na jiné. Způsobuje to neprehlednost pořadatelů, protože už dávno se v našem modelářství obecně nedrží pravidlo, kterým jsme se řídili snad už před 60ti lety a dřív. Totiž říci pořadatel dopředu, že přijedu a budu létat v té či té kategorii. Pravda, stačival na to korespondenční listek, zřídka telefonické zavolání. Ale fungovalo to, tím se na pořadatel automaticky přesunula povinnost oznámit jakékoliv změny přihlášeným. Dnes pořadatel tuto povinnost obecně (až na vzácné výjimky) nemá, neví, kdo se v den soutěže dobře vyspí a rozhodne se přijet. A tak v původním termínu 31. 3. přijeli na letiště 3 Pražáci – a nikde nikdo. Proč? Pořadatel LMK Kladno vyhověl žádosti jiných modelářů z Prahy a okolí, že je to škoda pořádat soutěž 31. 3., když je na Sazeně „2. kolo pražské ligy“ a že mnoho ze zúčastněných modelářů chtějí létat oboje. Tak LMK Kladno vyhověl – ale nakonec se ukázalo, že snad mimo Ing. Drnce z Prahy nepřišel nikdo (!). Už před tímto debaklem – hlas opět z Prahy – žádá přeložení soutěže SAM 95 – motorových modelu, která se létá v červenci u N. Strašecí. Zase něčemu „SAM 95 vadi“.

Takže nikoliv přátelé, nic se už nikam překládat nebude, nebude-li k tomu důvod pořadatele. Není důvěra, že Vaše požadavky jsou vážné a vůbec: jistota je v tom, sedět radši na „jedné židli“ – sedět jedním zadkem současně na dvou židlích se nevyplácí.



Ital Giovanni Ridenti létal na SAM šampionátu v Pensacole v USA s modelem, který vzbudil zaslouženou pozornost. Jmenoval se DUCHESSA. Byl publikován již ve 30. letech v časopise „Model Craftsman“. Z pevnostních důvodů použil Ridenti v některých místech borovicí, model osadil motorem Mc Coy 60 (10 ccm) série 20 (tedy s červenou hlavou). Uvážená konstrukce, perfektní zpracování jej zařadilo nejen mezi nejlepší italské modely, ale nejlepší ze všech účastníků v Pensacole. Po zásluze byl po rozlétávání prohlášen vítězem konkurzu elegance. Pokusíme se sehnat z Itálie podklady pro třípohledový plánek. Podklady jsou převzaty z anglického The Clarion 3/2001.

Zavádí se pro všechny soutěže SAM s okamžitou platností, že se na každou soutěž přihlásíte (telefonicky nebo písemně) týden dopředu. Dáte současně vědět kam podat zprávu, pokud možno telefonicky. Pořadatel nepotvrzuje pouze informuje je-li to nutné. Trochu despotické, že, žádná demokracie. Ale až po sjezdu 2001, bychom si to odsouhlasili, čekat nebudeme. Každý z pořadatelů soutěží neporádá pro sebe, ale pro ty ostatní. Tak mu to ulehčíme.

Kladenské jarní volně historické

Nejdříve díky pořadatelům a ředitelům Mil. Mědrovi a časoměřičům Ing. Vyskočilovi, V. Štastnému, Jar. Veverkovi, VI. Sourkovi a Honzovi Vrbovi a také těm, co zřídili krásné počasí s jihozápadním větrem 1-3 m/s a teplotou 8-15°C. Létalo se:

AV1

Stan. Machulka Straka (Č) 3x90 270s

AV2

Ing. Jar. Drnec Straka (Kynčl) 325s

AV3

Ing. Jar. Drnec Orlík (Čížek) 443s

model bohužel ulétl do Kladna – doutnák!

BV25

1) Al. Rajnošek Wasp 178s

2) R. Čížek 644/25 111s

3) Fr. Švarc Prince Hall 89s

BV1a

1) Fr. Švarc Letná 158s

2) R. Čížek G-44 havarie 32s

BV1b

J. Bělohávek Le Jump 264s

CV

1) Marek Rous Play Boy 320s

2) J. Bělohávek Junior C 207s

Zapsal R. Čížek



SOUTĚŽ ARC – A2
SE PŘEKLÁDÁ Z 29. 4. NA 8. 5. 2001





Martin Hessler jako pomocník svého dědy R. Čížka při dotáčení modelu kategorie BV1 - GX-46. Na zemi je Martinův G-44 téže kategorie.



Fr. Kratina startuje s desky svůj model STARDUST na jedné z poválečných soutěží v K. Žehrovicích.



Model OLE RELIABLE JUDr. Slapnický z Prahy jsme sice už jednou uveřejnili, ale na tuhle fotku z jiného pohledu se jistě rádi podíváte znovu.

Ve válce byla oblíbená stavba nelétajících modelů z borové kůry, hliníkového drátu, tenkého hliníkového plechu a špendlíků. Bylo to celkem snadné, chtělo to jen velmi ostrý nůž, smírek a šikovné ruce. Tohle je Čížkova Airacobra P-39, postavená v měřítku 1:50 v roce 1943.



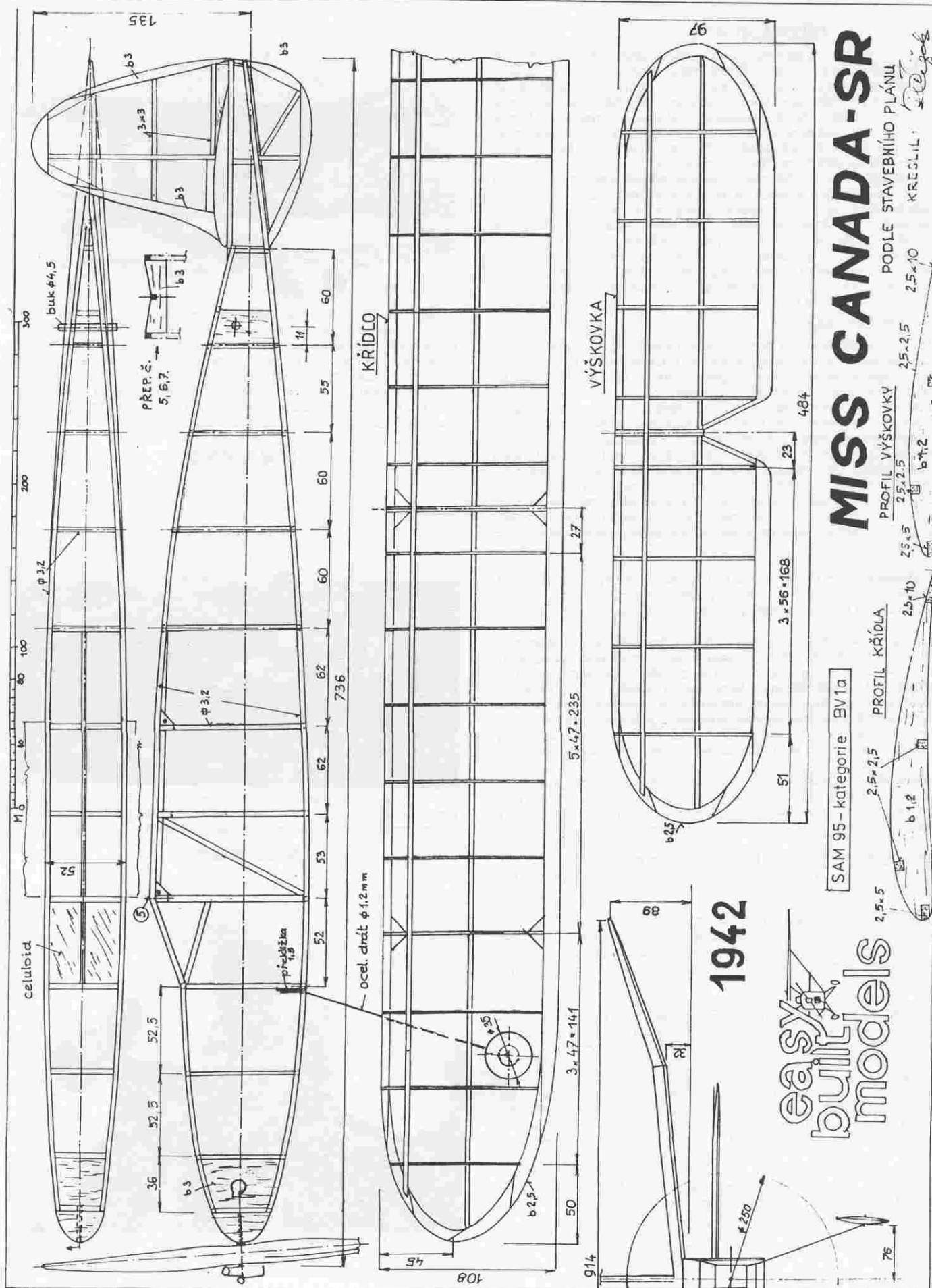
Model RC větroň Fritze Söltnera z Norimberku „GRUNAU 2“.



Bud Romak z Californie vlastní celou řadu volných motoráků pro různé soutěžní třídy. Účast ve 4 kategoriích na jediné soutěži není nic neobvyklého. Tohle je model ZOMBY pro nejsilnější třídu C s motorem 10ccm.



Pepa Formánek z Dokes u Kladna vytvořil před dávnými časy čs. minirekord na vzdálenost s tímto vodníkem na rybníku u K. Žehrovic. Bohužel mozková mrtvice jej ale před několika lety natrvalo vyřadila z našich řad. Létával na prvních soutěžích SAM s volným i RC ORLÍKEM, jistě si vzpomínáte. Moc chybí.



Miss Canada

Tento model na gumu vznikl před rokem 1942. Na svět jej přivedla známá firma Easy Built Models v Kanadě. Model má rozpětí přesně 36" (914 mm) a této velikosti, nezávadka produkované jako stavebnice se říká „commercial“ - tedy obchodní. Když vezmeme v úvahu rok narození tohoto modelu, je nezbytné se přenést do čtyřicátých let, pokud jej chceme posoudit spravedlivě. Kdo to nedokáže, nemá právo kritizovat to, nebo ono dnešními očima.

Modelářské firmě EBM patří naopak díky za toto zdařilé dítko. Miss Canada byla užitečným příspěvkem pro práci začínajících modelářů s modely na gumu. „Easy Built Models“ by se dalo přeložit moji chatrnou angličtinou jako „snadno postavitelné modely“. Obecně je to asi platné až na můj případ. Miss Canada mám už rozestavěnou v kostře dobré dva roky a ještě jsem se nedostal k úplné kompletaci, natož k potažení. Ale ze mně si vzor neberte, model je opravdu snadno postavitelný je-li jen trochu snahy a vůle.

Technický popis:

Trup - byl trochu jako Kordův Wakefield - tehdy a ještě nějaký čas potom se stavěly trupy zásadně bachraté. Tak to tak berte. No a sjet z maximálního průřezu někde pod křídlem až ke kormidlům zákonitě vytvořilo na horní straně ten velbloudí hrb. Trup byl postaven ze 2 bočnic slepených ve špendlíkové šabloně a rozpěrek kterými byly bočnice slepeny. Pro celou stavbu trupu byly použity balzové podélníky čtvercového průřezu 1/8" což je 3,2 mm. V místě křídla měl trup prohlubeň odpovídající „V“ lomení křídla. Vzadu byly horní podélníky staženy dolu a vytvořeno sedlo pro kormidla. Pod konec trupu byl přilepen doplněk směrovky. Trupové pole za hlavici bylo vylepeno balzou 2,5 mm na všech stranách. Zadní závěs svazku byl kolík průměru 5 mm svisle uložený v balzové výplni bočnic.

Podvozek - byl ohnut z drátu 1,6 mm a zalepen do trupu k překližkové přepážce. Kola byly balzová průměru 35 mm ze dvou kolmo na sebe slepených disků a obroušených do tvaru.

Křídlo - bylo stavěno v celku na plochu a potom se u lomení ucha a ve středu rozřízlo a pod úhlem se slepilo na správné vzpětí. S výjimkou posledních 3 profilů eliptického oblouku křídla byl profil stejný, koncové 3 profily byly také ze základního profilu pouze zkrácené a snižené. Křídlo bylo celobalzové s jedním horním nosníkem průřezu 2,5x2,5 mm a stejným na dolní straně. Odtokovka byla ze seříznutých lístý 2,5x10. Z balzy 2,5 mm byly slepeny i díly koncových oblouků.

Výškovka - byla rovněž celobalzová, dimenze náběžky, nosníku i odtokovky byly stejné jako na křídle. Profily byly stejné, všechny z balzy 1,5 mm, pouze střední profil byl z balzy 2,5 a k němu byla přilepena směrovka.

Směrovka - byla ploché konstrukce bez profilu. Slepána byla na pracovním prkénku z balzy 2,5 mm a po obroušení přilepena k výškovce.

Vrtule - není na plánu kreslena (dodávala se zřejmě jako součást stavebnice) ale je udávána 10", což je něco přes 250 mm. Šlo o nesklopnou volnoběžnou. Můžete ji klidně nahradit plastikovou IGROU průměru 240 mm, pravidla tuto úchytku tolerují.

Svazek - průřez svazku uváděn nebyl, ale tuto velikost modelu létáme na 20 g, což znamená v našem případě 10 pramenů gumy TAN 3x1 mm.

Původní návrh nepočítal s determalizátorem, což je zásadní chyba. Není důvodu, proč by model neulétl v sebeslabší termice. Tak si zalepíme na horní stranu trupu před výškovku opěru, do kormidla a trupu vzadu bambusové kolíky, dáme distanční lanko pro vychylení a je to. Co vás budu poučovat.

Sezóna 2001 je před námi. Pokud se shlídnete v této slečně s honosným jménem „Miss Canada“ neprohloupíte. Je u ní záruka spolehlivých výkonů při nenáročném zacházení. Dává záruku vaší spokojenosti a dobré pohody z polétání.

Nakonec díky našim dvěma členům z Kanady - Oldovi Perglovi a Laco Nikulaskovi za poskytnuté podklady.

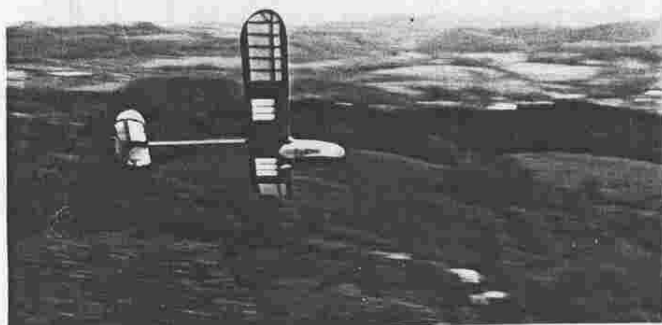
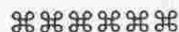
Rad. Čížek



Model SOKOL Broni Sokolička z Olomouce byl navržen již v roce 1944. Také nese všechny charakteristické znaky tehdejších gumáků: baldachýn pro křídlo, vzpěry křídla i výškovky, jednoduchý potah i „odpěrový“ podvozek. Opravdu pamětník dávných modelářských časů. Replika tohoto modelu má tyto charakteristiky: rozpětí 835 mm, délku 818 mm, plochu 11,4 + 3,1 dm², hmotnost 111 g. Svazek má průřez 24 mm. Létá při plošném zatížení 9,75g/dm².

Foto

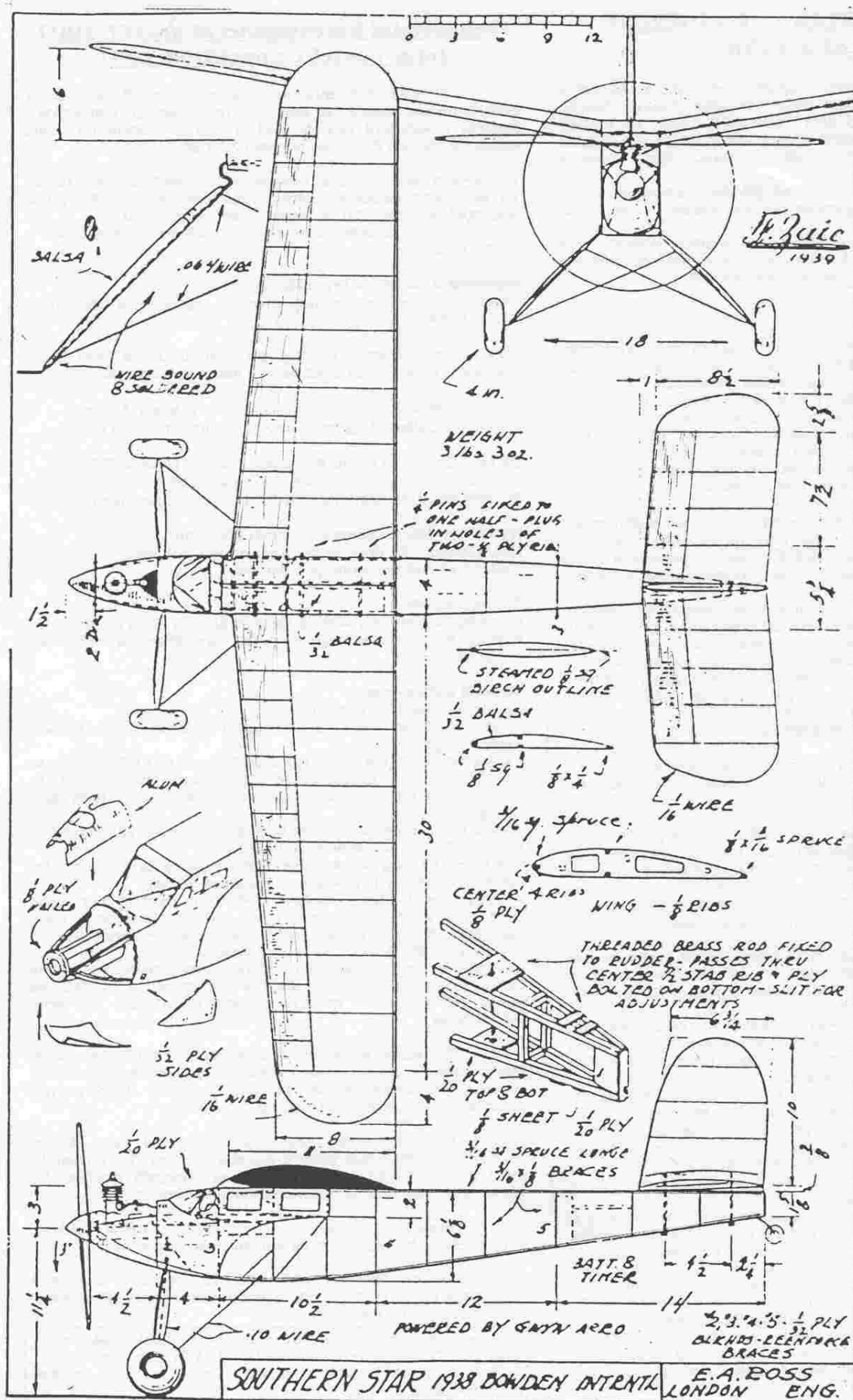
B. Sokolíček



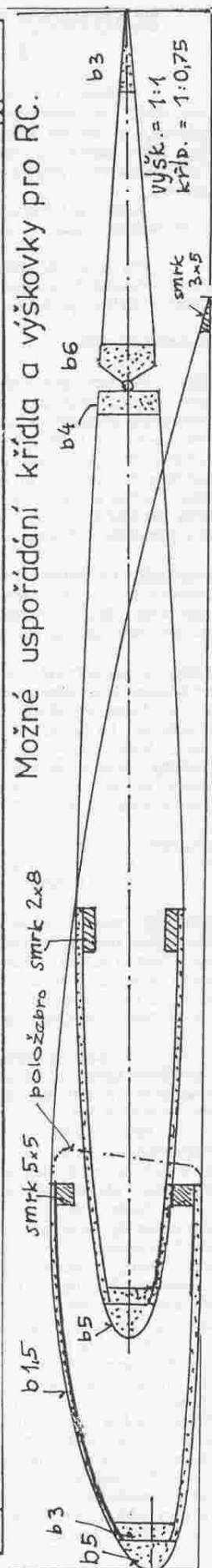
Letový záběr dvojnásobně zvětšené radiem řízené VOSY S s gondolkou která se úspěšně prohání na svazích Javorníku nad Libercem. Hezkou fotku nám poslal V. Novák z Liberce.



Wakefield HART 40 je z roku 1940. Znovu jej postavil v roce 1966 Hartwig Jensen z Dánska. Trochu s ním létal, ale ke konečnému seřízení modelu už nedošlo, předčasně zemřel.



Možné uspořádání křídla a výškovky pro RC.



SOUTHERN STAR (Jižní hvězda) z roku 1938

Angličan E.A. Ross z Londýna nakreslil a postavil v roce 1938 pro mezinárodní soutěž Bowden Trophy volného motoráka o rozpětí něco přes 1800 mm. Tehdy se modely nijak malé nestavěly, model musel unést mimo sebe sama včetně motoru i příslušenství, čili zapalovací cívku, baterii a časovač.

Celková hmotnost sice na plánu uvedena není, ale určitě nebyla malá. V nejlepším případě kolem 1,5 kg, spíše více.

Na tehdejší dobu bylo řešení modelu domyšlené a vysoce účelové. Konstrukce byla pokud jde o materiál smíšená: borovice, břiza, překližka, balza a ocelový drát.

Technický popis:

Trup - byl obdélníkového průřezu 100x156 mm. Podélníky trupu byly z borovice 4,8x4,8 mm a rozpěrky 3x4,8. Za motorovou přepážkou byl trup zesílen překližkou 1,2 mm s obou boků a také zdola. Motor byl upevněn na bukové hranolky na jejichž čele byla přilepena kruhová čelní přepážka průměru 50 mm. K ní byly zalepeny 4 nosné lišty pro kryt motoru. Boky a spodek krytu byly potaženy překližkou 0,8 mm, shora byl kryt z hliníkového plechu. Přepážky trupu byly údajně jen z překližky 0,8 mm, což se mně zdá slabé.

Podvozek - byl robustní z ocelové struny 2,5 mm měl rozchod balonových kol průměru 100 mm téměř 400 mm, což zajišťovalo jistá přistání. Svislé „nohy“ podvozku byly zaprofilovány balzou, na konci trupu bylo malé ostruhové kolo.

Křídlo - mělo lichoběžníkový tvar s rovnou odtokovou hranou. Nad trupem bylo křídlo vodorovné, od hrany trupu mělo vzepětí asi 10°. Poměrně tlustý profil s rovnou spodní stranou měl tloušťku asi 16 %. Křídlo bylo v polovině dělené, spojovalo se pomocí kolíků uchycených do dvojic krajních žebér z 3 mm překližky. Jediný nosník křídla byl z lišt asi 5x5, koncový kruhový oblouk byl z drátu 1,6 mm. Hlavní žebra byla vzdálená od sebe 95 mm, mezi ně byla ještě vlepena položebra.

Směrovka - tvořil obvodový oblouk laminovaný z březových pásků asi 3x3 a žebra kupodivu bez nosníku. Směrovka byla pevně přilepena k výškovce.

Výškovka - měla stejnou hloubku profilu a mírný pozitivní šíp. Měla jeden nosník z dvojice lišt 3x3. Koncové oblouky byly stejné jako u křídla z drátu 1,6 mm. Profil byl nosný s rovnou spodní stranou o tloušťce asi 10 %. Výškovka byla k trupu přitlačena dvěma tenkými šrouby jdoucími od spodku trupu. Nosová část výškovky byla potažena tenkou balzou.

Proč jsem do tohoto čísla vybral zrovna tento model? Je poměrně hodně starý a čím dále se nad výkresem zamyšlím, líbí se mně čím dál, tím víc. Snad proto, že je opravdu (na svoji dobu) velmi chytře vymyšlený.

Pokud by se někdo rozhodl dnes tento model postavit, předpokládám, že to nebude nějaký schopný mladší bėhavec, ale člověk, který by jej upravil na rádiové řízení. Sice možná „staromilc“ ale realisticky uvažující.

Model by samozřejmě potřeboval nějaké menší úpravy, ale ty nejsou v rozporu s rámcem povolených úprav daných pravidly. Jde o snížení profilu křídla, zesílení nosníku křídla, použití symetrického profilu na výškovce, koncové oblouky slepit z balzy, případně laminovat z tenkých lišt. Na nevyužitě místo vedle plánu na str. 5 jsem podchytil, jak by takové úpravy mohly vypadat.

Motor na plánu je uváděn Gwyn Aero. Těžko by se u nás našel pamětník, který by věděl, o jaký motor šlo - možná snad nějaký sběratel. Není to ale nejpodstatnější, v novodobých podmínkách je jisté, že by si s modelem této velikosti dobrá 6,5 ccm s řízenými otáčkami poradila. Jistě byste si sami dobře poradili i s úpravou kormidel na RC ovládání. Vzlety se země by jistě byly sladkou odměnou.

S lítostí končím: moc hezké, ale kde na to vzít čas? Snad až budeme v důchodu, že ano? Jenže každý důchodce vám bez váhání odpoví: když jsem to nestačil do důchodu, tak teď teprve ne... ale je to tak!

Rad. Čížek

Mezinárodní korespondenční soutěž 2001 Inter postal competition 2001

SAM 95 - Bohemia uspořádá ve dnech 1.9. - 30.9.2001 opět veřejnou soutěž na dálku ve třídě volných historických modelů v kategoriích větroňů AV1 a AV2 a modelů na gumu kategorie BV1a a BV25 dle pravidel SAM 95.

Tak přesně takhle začínal oznamovací a zvací článek v IL 52. To bylo před necelým rokem. Dnes vás všechny, kteří jste pochopili tuto náhražku za přímé klání srdečně zvú. Zopakujeme si zásady, podle kterých budeme modely stavět a létat s nimi.

Stavební a soutěžní pravidla

Účastnit se mohou všechny modely, jejichž vzor létat před 31.12.1954.

AV1 - bezmotorové modely do rozpětí 1270 mm (50")
Minimální zatížení 12g/dm², letové maximum = 90 sec.

AV2 - bezmotorové modely do celk. plochy max. 34 dm²
Minimální zatížení 12g/dm², letové maximum = 120 sec.

BV1a - modely na gumu do rozpětí křídla 914 mm (36")
Min. zatížení 12g/dm², letové maximum = 90 sec.
Nesklopná vrtule. Úměrná plastická vrtule je povolena.

BV25 - modely na gumu do rozpětí 625 mm
Min. zatížení 12g/dm², letové maximum = 60 sec.
Úměrná plastická vrtule je povolena.

Způsob vzletu

Bezmotorové modely vzlétají vlečnou šňúrou délky 50 m. Modely na gumu vzlétají s desky umístěné na zemi bez postrčení.

Obecná ustanovení

- soutěžní vklady se neplatí
- každý soutěžící smí létat v kategorii max. se dvěma modely různého typu.
- každý soutěžící má právo vykonat 4 lety, z nichž 3 nejlepší se započítávají. Je-li dosaženo ve všech letech maxima, letí se rozlišovací 5. let s maximem vyšším o 60 sec. než je limit dané kategorie.
- účast v této korespondenční soutěži není limitována členstvím v SAMu či jiném modelářském klubu.
- na každý let jsou povoleny nejvýše 2 pokusy. Druhý pokus lze vykonat, když čas 1. pokusu byl nižší než 20 sec.
- každý model, který v určitý, modelářem zvolený den začal létat, musí v týž den dokončit celou sérii letů (4 nebo 5) dané kategorie. Kdy se kterým modelem bude soutěžící létat v průběhu 1. - 30. 9. 2001 není předepsáno.
- u větroňů se čas letu měří od odpoutání modelu z vlečné šňúry do dotyku se zemí, nebo s překážkou. U modelu na gumu od vypuštění modelu rovněž do dotyku se zemí (překážkou)

Pro každý model si soutěžící vystaví evidenční list na jehož přední straně bude uvedena technická specifikace modelu, na zadní straně záznam o létání. Tam potvrdí časoměřič svým podpisem výkony.

Pořadatel žádá, aby soutěžící zaslali jako doklad existence modelu buď plán modelů (ti, kteří jej poslali již vloni jej neposílají!) nebo půdorysnou fotografii modelu. Na zadní stranu uvedou jméno modelu a svoje jméno.

Vyplněný záznam o létání můžete zaslat buď ve skupinách, nebo jednotlivě na adresu ředitele soutěže:

Radoslav Čížek, Žilinská 160, 273 01 Kamenné Žehrovice
nejpozději do 6.10.2001, aby vyhodnocení mohlo být uděáno do prosincového čísla IL 63.

Are you interested in take part on our postal contest please write on CD Rado Čížek, Žilinská 160 273 01 Kamenné Žehrovice, Czech Republic. You will received technical dates a all information in english.