



INFORMAČNÍ LISTY SAM 95 - BOHEMIA

6.

ŘÍJEN -

LISTOPAD 93

Sjezd SAM 95 - 28.-29.8.1993 - Letiště Kladno

Šlo spíše o sportovní sjezd. Zúčastnilo se jen 27 členů, 3 byli pro nemoc omluveni. Původně se mělo konat posezení v učebně letiště po létání. Ranní déšť však způsobil oddálení létání o 2 hodiny a tak se "sněmovalo" v polních podmínkách ve velkém stanu. Chápeme to jako organizační nedostatek, polepšme se. Dohodnuto bylo toto:

1) Protože vedení SAM 95 pracovalo teprve 8 měsíců, bylo doporučeno, aby pokračovali i v roce 1994 v tomto složení:
prezident: Jiří Balej (03)
sport. referent a redaktor I.L.: Rad. Čížek (01)
pokladník: Frant. Mařík (04)
členové výboru: Jar. Vaníček (02), Vlad. Pergler (05)

2) Byla vzata na vědomí pokladní zpráva k 28.8.1993 a pokladní hotovost 2884, 20 Kč.

3) Stav členské základny k 28.8.1993 = 54 (pozn. stav k 15.10 = 62).

4) Sportovní úsek - projednány některé potřebné úpravy pravidel společně se SAM 78 (Kasal). SAM 78 projedná navrhované změny koncem roku 1993 a některé akceptuje. Úpravy platné pro SAM 95 budou otištěny v č. 7 I.L. v prosinci 93.
Doporučena vyšší účast na "poštovních soutěžích" s tím, aby termín kdy má být odlétána je 14 dnů až 4 týdny.

Výsledková listina výroční soutěže SAM 95

pořádané ve dnech 28.8.-29.8.1993 na letišti Aeroklubu Kladno.

Sobota 28.8.93 - kategorie ARC (rádiem řízené větronoše)
kategorie CRC (rádiem řízené motorové modely)

Registrace soutěžících od 8.00 hod.
Zahájení létání bylo pro slabý déšť odloženo na 10.30 hod.

Počasí: přechod fronty, postupně vyjasňování, vítr SZ 3-6 m/s, teplota 15-20°C.

ARC - technické výsledky (Běžka 100 m, 4 lety, 3 nejlepší započítány)

1. Čížek R.	95-01	Žehr. II.	237	270	240	130	747
2. Hořava M.	95-08	Luňák	270	188	234	232	736
3. Lihun V.	78-17	Káně	255	217	204	247	719
4. Dvořák F.	95-07	Káně	224	227	92	255	706
5. Pergler V.	95-05	Žehr. I.	270	270	122	143	683
6. Kasal M.	78-21	Káně	130	225	192	227	644
7. Horák V.	95-11	Sokol II.	270	137	177	183	630
8. Balej J.	95-03	Delfín	156	216	203	175	594
9. Kynčl P.	95-16	Žralok	202	180	205	90	587
10. Söltner F.	95-12	Delfín	97	156	162	200	518
11.-12. Černý	95-40	Káně	145	110	257	105	512
Formánek J.	95-21	Orlík	140	257	115	105	512
13. Machulka S.	KŽ	Káně	113	173	160	141	474

CRC - technické výsledky (4 lety, lepší 3 započítány)

1. Andryšek Z.	95-22	Bručoun	270	270	146	160	700
2. Harašta E.	95-17	Antares	0	168	183	240	591
3. Macháček J.	95-19	Stardust	170	205	97	177	552
4. Vaníček J.	95-02	Playboy	227	102	-	-	329
5. Šulc V.	78-74	Ostriz	123	128	52	70	321
6. Weisgerber	95-36	Satyr	62	106	20	128	296

Časoměřiči: Brož Fr., Mařík Fr., Puchold Z., Jelínek Petr, Metz Rich.

Hlavní rozhodčí: startér - Vlasák Josef, pomocník - Vlasák J. - junior.

Neděle 29.8.93 - létání kategorie:

AV1 - volné větronoše do rozpětí 1500 mm

AV2 - volné větronoše nad rozpětí 1500mm

BV1 - modely na gumu s volnoběž.

vrtnutí do rozp. 800 mm

CV1 - volné motorové modely

AV 1 - přihlášení 3, odlétal 1. (5 letů, 3 nejlepší započítány)

1. Drnec J.	95-34	Sluka	40	95	50	0	0	185
-------------	-------	-------	----	----	----	---	---	-----

AV 2 - přihlášeno 5., odlétali 2 (5 letů, 3 nejlepší započítány)

1. Kynčl P.	95-26	Straka	63	95	150	0	0	308
2. Macháček J.	95-19	Neptun	150	150	model	ulétl	300	

BV 1 - přihlášeno 7, odlétalo 6. Tři nejlepší z 5 byly započítány.

1. Korec Z.	78-151	Lišák						
		Ferina	32	60	32	30	90	182
2. Rajnošek A.	95-32	Bob 38	23	39	41	41	40	122
3. Kalina K.	95-26	Moskyt	20	41	29	29	28	99
4. Viktora J.	neorg.	Piccolo	37	30	26	30	22	97
5. Bělohávek	neorg.	MLL-4	21	17	28	17	7	66

CV - volné motorové modely. Přihlášeno 6, odlétalo 5.

1. Holoun F.	95-18	Sirius	115	120	150	150	0	420
2. Šťastný J.	neorg.	Spartak	60	150	40	82	150	382
3. Drnec J.	95-34	Mora	77	36	25	27	119	232
4. Novák jun.	78-41	Minerva	60	60	48	62	0	182
5. Švarc F.	95-36	Spartak	8	havarie				8

Hlavní rozhodčí: Čížek Radoslav

Časoměřiči: Balej Jiří, Brož František, Formánek Jos., Horák Vladimír, Černý Pavel, Machulka Stan., Valenta Vlad.

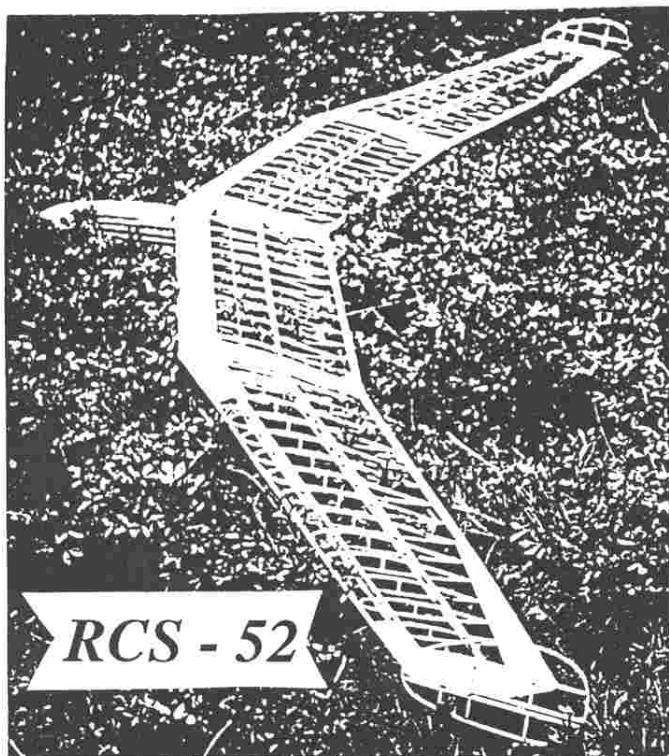
Současné s touto soutěží byla vyhodnocena i soutěž o putovní pohár ARC, která se skládá z výsledků soutěže v květnu a výsledků této soutěže. Konečné pořadí je toto:

1. Dvořák František	647	706	1353
2. Pergler Vladimír	666	683	1349
3. Hořava Miloš	593	736	1329
4. Čížek Radoslav	570	747	1317
5. Horák Vladimír	655	630	1285
6. Balej Jiří	604	594	1198
7. Černý Pavel	620	512	1132
8. Söltner Fritz	566	518	1084
9. Formánek Josef	544	512	1056
10. Machulka Stanislav	-	474	474
11. Reichert	175	-	175

Putovní pohár pro tuto kategorii, který věnoval člen SAM 95-12, Fritz Söltner z Norimberka získal za rok 1993:

DVOŘÁK František - SAM 95-07

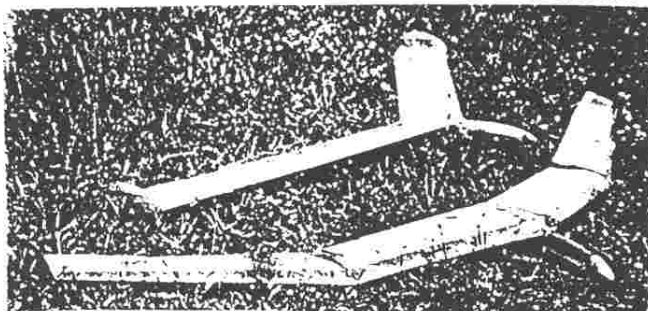




RCS - 52

Rovných 3200 rozpětí mělo toto samokřídlo RCS-52, které jsem postavil na celostátní soutěž ve Zbraslavicích v roce 1952. Křídlo bylo třídílné (střed + vnější díly) se dvojitým zalomením náběžné hrany: 15° střed a 33° konce. Mnohapolodélníková gondola se přivazovala gumou. Tento model měl ale krátký život. Hned při prvním startu jej vrtulový proud startujícího motorového letadla rozhoupal tak, že z malé výšky už nesrovnal. Narazil nosem do země a rozlomil se přesně ve středu. Hmotnost konců křídel na tak velkém rameni udělala své. Už jsem toto monstrum neopravil. Ne, že by to nešlo, ale toto samokřídlo nebylo nejšťastnější řešení. Ponechal jsem si jen jediný profil křídla - N 60 R - o hloubce 320 mm na památku. Ještě ho mám schovaný. Byl to ale kus!

R. Čížek



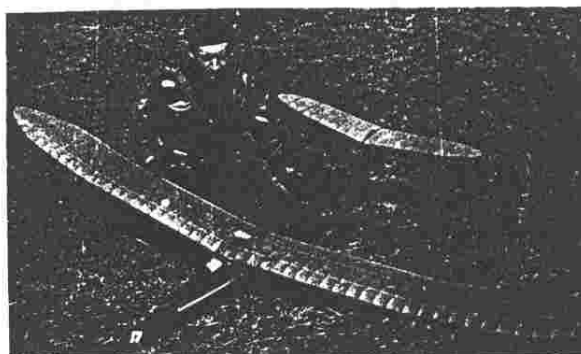
RCS-52 po nešťastné havarii. Za ním úspěšné samokřídlo "Sova" Fr. Kratiny.

"MINIMOA"
nad Wasserkuppe



f: Dr. Tröbs

Není to překrásný pohled? Tohle je maketa známého větroně dřívější éry "Minimoa", letící na svahu kopce.



- Franta Vršek z KŽ, zvaný nevim proč "Škrda", byl v poválečných letech výborný větroňář. A měl plno úspěchů. Éra si kreslil většinou sám, ale "příbuznost" k jiným strojům se nezapřela. Co k smrti nerad dělal, byly hlavice. Totiž - on je radši nedělal. Ze silné překližky vyřizl pouze rám ve tvaru hlavice a trupové podélníky přes něj přilepil. Přes to několikanásobný papírový potah. Pro tyhle ostré "úsporné" čumáky se jeho modelům říkalo ryby, nebo "mrzáčkové". Že byl čumák často napěchován hlinou je nadsada. Další specialitou bylo lakování potahu před soutěží na place - jaksi to časově nezádal.

UŽITEČNÉ PROFILY

MVA-301-MOD.

x	0	125	25	5	75	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
y _g	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
y _d	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

MVA-301-75%

x	0	125	25	5	75	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
y _g	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
y _d	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70

MVA-123-MOD.

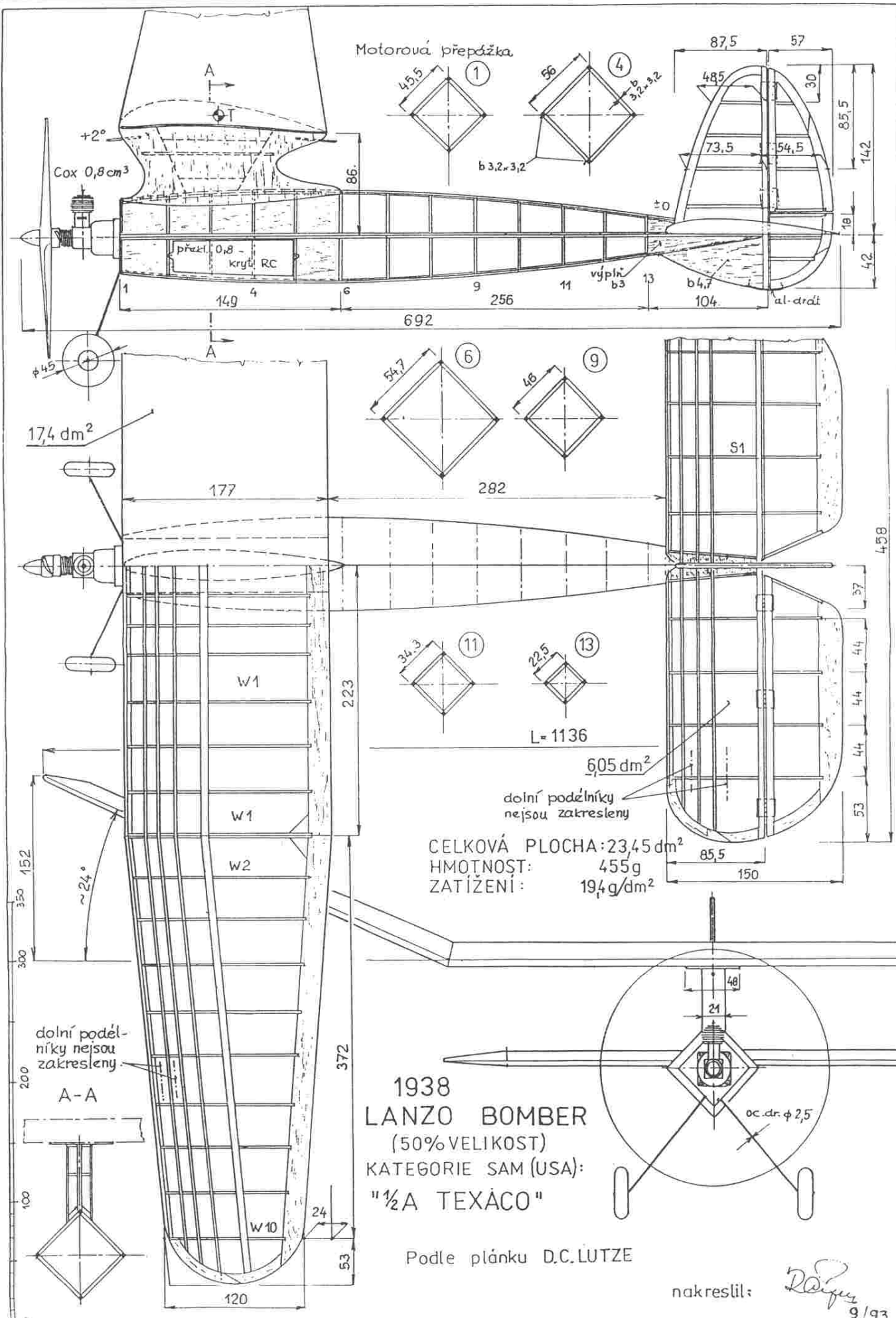
x	0	125	25	5	75	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
y _g	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
y _d	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

H-6355

x	0	125	25	5	75	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
y _g	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28
y _d	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28

* SHÁNÍME - NABÍZÍME :

Koupím knihu: "Radiotechnika pro letecké modeláře"
Stanislav Král - SAM 95-39 Na obci 100, Moravany
53372



LANZO 1938 - 1/2 A BOMBER



V minulém čísle I.L. jsem přislíbil plánek tohoto modelu do konce tohoto roku. Fotku modelu najdete na straně 5, čísla 5. Musím představit, že jde o zmenšeninu jeho velkého bratra "Lanzo 1938 Bomber". Jeho fotka je v č. 1. str. 2. Proč zmenšenina? V originál pravidlech SAM je totiž klauzule, že RC motoráky můžete stavět v libovolné velikosti. Myslím, že to je velmi dobré ustanovení. Celá řada motoráků, létající jako volně měla původně rozpětí 2,1-2,9 m i více. Taková obří by nutně potřebovaly "desítky". Na druhé straně by zase původní malé motoráčky stěží unesly RC aparaturu - pomíneme-li nejnovější mini soupravy a mini serva. Takto si zvolíte velikost svého modelu daného typu podle motoru, který máte k dispozici. A tím se zařadíte buď do skupiny A, nebo B, či C. Zvláštností je skupina 1/2 A. Zmínuji se o ní proto, že se to právě tohoto modelu týká. Motor je Cox.049 (0,8 ccm) s nádrží, která má přesně 8 ccm. Vrtule je povolena max 203 mm. Pravidla jsou jednoduchá: naplníte nádrž, nahodíte motor, seřídíte a postavíte na zem. Držíte model za náběžku, doplníte palivo a ruku odtáhnete. Jsou povoleny 3 pokusy na 2 lety. Let pod 120 s je pokus, pokud jej soutěžící neprohlásí za platný let. Létá se samozřejmě na plnou nádrž, kdo déle.

Model 1 "1/2 A Lanzo Bomber" má ovládanou směrovku a jen levou polovinu výškovky.

Trup - je sestaven ze dvou předem slepených bočnic. Podélníky i rozpěrky jsou z balsy 1/8" (asi 3,2 mm). K trupu je na čele přilepena motorová přepážka slepená ze dvou vrstev 2,5 mm překližky se zalepených podvozkem z ocelové struny o 2,5 mm. Motor je na přepážku přišroubován nádrží, výškově asi v ose trupu. Boční vychýlení není známo, nutno vyzkoušet.

Kormidlo jsou slepena v celku a přilepena k trupu, jehož horní část je v příslušné partii vyřezána.

"Krk" trupu má rám slepený z balsy 1/4", pomocná žebra a je oboustranně potažen balsou 1,6 mm se svislými léty. Horní část trupu je ukončena úložnou destičkou slepenou z dílů do tvaru spodku profilu. Vepředu a vzadu jsou zalepeny bambusové kolíky pro uchycení gumy k upevnění křídla. Po zalepení vyplní trup mezi přepážkou 1-6 se "krk" přilepí na trup s pozitivním úhlem 2°. Detail viz řez A-A na plánu.

Křídlo je stavěno vcelku s lomením do U. Střední část je obdélník se stejným profilem (viz str. 4). "Uši" jsou lichoběžníkové s kruhovým zakončením. Uspořádání podélníků v křídle je zřejmé z řezu 1:1 na str. 4. Mezi oběma pánicemi nosníku křídla jsou zalepeny v celé délce křídla stojiny z balsy 2,5 mm.

Výškovka je mnohapodélníková, v půdoryse nejsou dolní podélníky pro přehlednost zakresleny. Střed výškovky je vyplněn balsou 1,6 mm shora i zdola.

Směrovka - rám je slepen z balsy 4,7 mm, rozpěrky 4,7x3,2 mm. Spodek je z měkké balsy 4,7 mm, dole chráněný po obvodu v délce asi 40 mm z měkkého drátu.

RC vybavení je v trupu pod křídlem. Trup je na boku vyřezán a otvor je překrytý překližkovou krytkou z 0,8 mm překližky, která je upevněna dvěma vruty.

Model je potažen silnějším japonským papírem, lakován vypínacím a ochranným lakem proti palivu.

KÁNEŤ CUP 1993

5x

Skončil pro rok 1993 pátým kolem dne 12.9.1993 na kladenském letišti. Bylo to nejslabší obsazené kolo, pouze 4 stateční se nazalekli drobného mrholení. Navíc - tři první v tabulce byli tou dobou na dovolené a to značně daleko. Už samy tyto skutečnosti znamenaly s těmi bojácnými úbytky nejméně o 5 pilotů.

I když létání v dešti není nikdy příjemné, nebyvali přílišné "padáky" a tak výkony všech 4 soutěžících byly opravdu dobré. Vítěz kola (a také vítěz celkový) nenechal nikoho na pochybách, že má RC Káňe v ruce stejně dobře jako v roce 1948; kdy ho létal jako volný větroň. Měl všechny časy přes 4 minuty a vždy bezpečně sednutí do malého čtverce 25x25m. Ale do čtverce sedl vždy 1 VI. Kostečka, který skončil na 2. místě a 3. Jarda Netáhlo, který začal létat až v červnu. Jen Pepa Formánek se 2x nestrefil, i když jednou jen o metr. Ptáte se, jaký je to recept, že soutěžící sedají do plochy 4x menší, než je pro RCV 1 a přesto o nějakém "zřícení do čtverce" nemůže být ani řeč? Recept je jednoduchý: Po nalétání maxima má každý ještě 30 s "mrtvého času", tedy dost i pro jednokanály. Jistě, chce to trochu zvládnout "rozpočet" na přistání, ale to je jen otázka cviku a klidné ruky. Takže: chcete-li mermomocí vidět nějaké "Sturčky" na cíl, navštivte prosím jiné kategorie větroňů než historické.

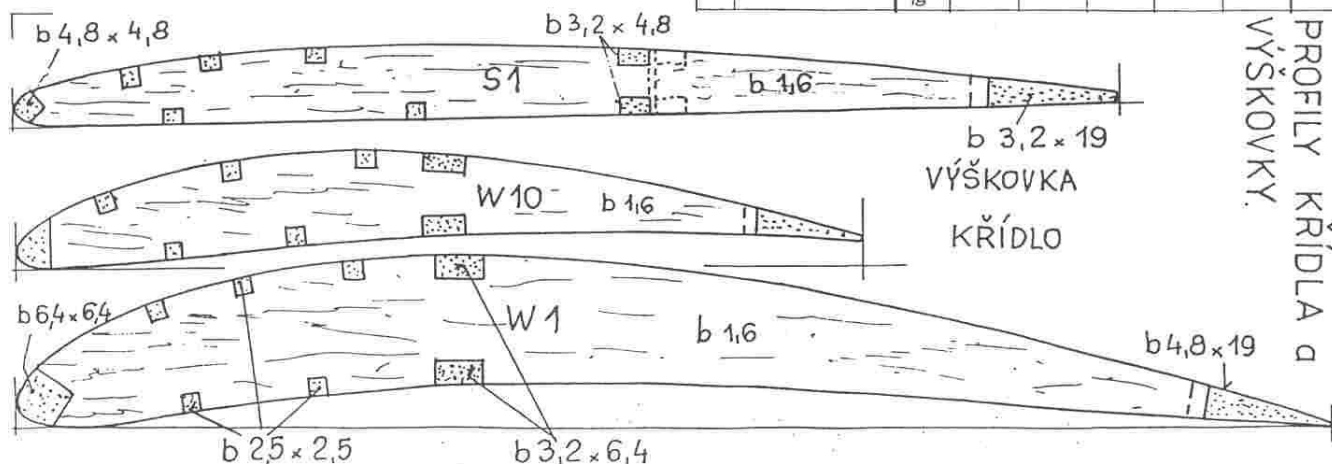
KONEČNÉ VÝSLEDKY SERIÁLU 1993 :

1. Dvořák Fr.	2812	7. Formánek Josef	2214
2. Černý Pavel	2780	8. Vyskočil Lad.(2)	2030
3. Balej Jiří	2702	9. Ing. Vyskočil Z.	1698
4. Kostečka Vl.	2612	10. Macháček Jar.	1199+
5. Hořava Mil.	2529	11. Kasal Mír.	1137+
6. Netáhlo Jar.	2350	12. Smitka Jar.	774+

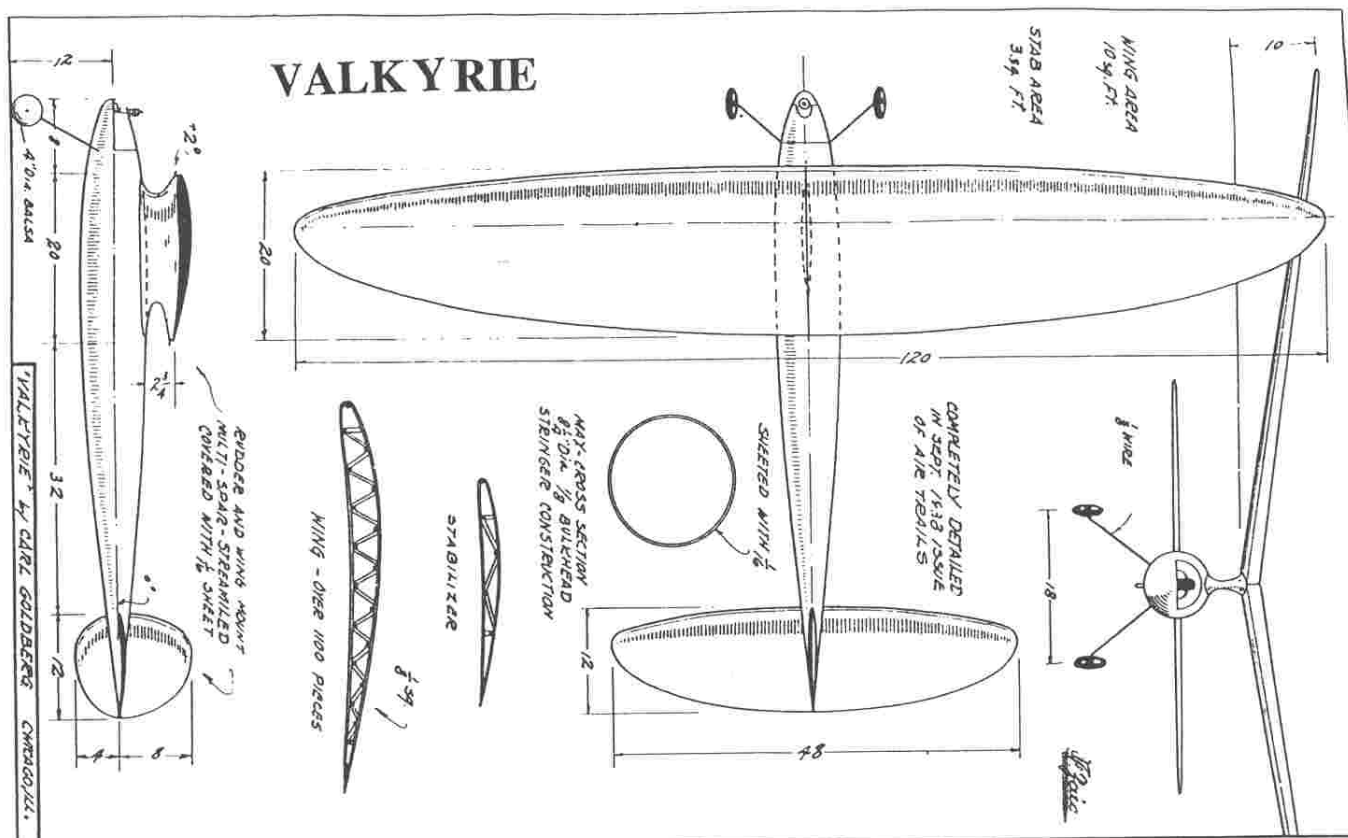
+ - pouze 2 soutěže

Putovní pohár na 1 rok získal Fr. Dvořák po zásluze, i když jak P. Černý a J. Balej mají o kolo méně. Káňe Cup 1993 skončil. Káňe Cup 1994 bude obsazen daleko početněji. To je už dnes skutečnost, nikoliv dohad, natož hádání podle skleněné koule. Bude se létat opět na 5 kol, 3 nejlepší výkony se každému započítají. Bude se létat opět o nedělích a první kolo začne už z jara. Přesné termíny budou ve vánočním čísle č. 7 I.L.

	SOUTĚŽÍCÍ	SAM	1.kolo	2.kolo	3.kolo	4.kolo	5.kolo	
			9.5.	13.6.	17.7.	15.8.	12.9.	
1	ČERNÝ Pavel	$\frac{95}{40}$	997	691	808	975	—	2780
2	BALEJ Jiří	$\frac{95}{03}$	996	676	712	994	—	2702
3	HOŘAVA Miloš	$\frac{95}{08}$	985	722	736	808	—	2529
4	DVOŘÁK Frant.	$\frac{95}{07}$	929	572	920	879	963	2812*
5	KOSTEČKA Vlad.	$\frac{95}{31}$	922	—	724	894	796	2612
6	Ing. VYSKOČIL Z.	$\frac{95}{14}$	819	212	667	—	—	1698
7	FORMÁNEK Jos.	$\frac{95}{21}$	787	593	680	721	706	2214
8	VYSKOČIL Lad.	$\frac{95}{46}$	736	572	722	—	—	2030
9	MACHÁČEK Jar.	$\frac{95}{19}$	541	—	—	658	—	1199
10	NETÁHLO Jar.	$\frac{95}{52}$	—	565	714	886	750	2350
11	KASAL Mirek	$\frac{78}{21}$	—	682	—	455	—	1137
12	SMITKA Jar.	$\frac{78}{19}$	—	135	—	639	—	774



PROFILY KŘÍDLA a
VÝŠKOVKY.



Motorový model "VALKYRIE" od Carl Goldberka - USA

Nepředpokládám, že se budete pustit do stavby tohoto "drobečka"- krásné modelářské obloudy z roku 1937. Proto si myslím, že i moje stručná informace o tom, co se už stávalo před více než 55 roky bude dostatečné. Důvody, proč Valkyrii určitě stavět nebudete jsou materiállové, časové i prostorové. Jinak řečeno: kde na to vzít, kdy a kde to postavit.

Při své ložské návštěvě mistrovství USA všech možných kategorií, včetně oldtimerů v Lost Hills jsem si mohl vzít tuto překrásnou věc do ruky a dát se zvčnit. Byla to také Valkyrie, obrysově přesná, ale konstrukčně mírně odlišná. Další řádky napovím jistě proč. Původní Valkyrie, jak je na třípohledovém plánu v Zaicově rocenec, měla nejen trup potažený balsou, ale i křídlo a kormidla. Ta na snímku má křídla potažena jen u kořene, nemá původních 17 podélníků tvořících vlastně mnoha-podélníkový nosník, nemá konstrukční žebra ani v křídle, ani v kormidlech. Podélníků v křídle je "jen" 10, žebra v křídle i kormidlech jsou balsaová. Jen pro ilustraci o jaké dílo tehdy šlo: původní křídlo mělo víc než 1100 dílů! Jistě rarita. Křídlo se připevňovalo k 70 mm vysokému pylonu, který měl náběh 20°. Pylon byl potažen balsou a přilepen na trup. Ten měl větvenovitý kruhový tvar o průměru 210 mm, byl postaven k kruhových přepážek a mnoha podélníků 3x3. Ještě několik dat. rozpětí křídla 3048 mm při hloubce profilu uprostřed 508 mm. Křídlo mělo plochu 93,1 dm². Výškovka měla při rozpětí 1220 mm a max. hloubce 304 mm plochu 27,9 dm². Celková plocha byla tedy = 121 dm². Motor Ohlson 10 cm³ s jiskřivou svíčkou, cívkou, baterií.

Tohle veľiké "něco" nebylo kupodivu nijak nadměrně těžké, ale hmotnost jsem nezjistil. A pozor: není to rádiák, ale vólkas a vzduchem prý doslova pluje. Sorry, osobně jsem neviděl, ale rád věřím.

Podklady jsou převzaty z 1938 Model Aeronautics Yearbook od Franka Zaice - California.

Rad. Čížek



Z přeboru "historiků" ve Švédsku v r. 1991 s motorovými modely- (zleva) C.J.Eiroft a Johan Bagge.

Banka pro život

ČS ČESKÁ SPOŘITELNA a.s.
okresní pobočka v Kladně

