



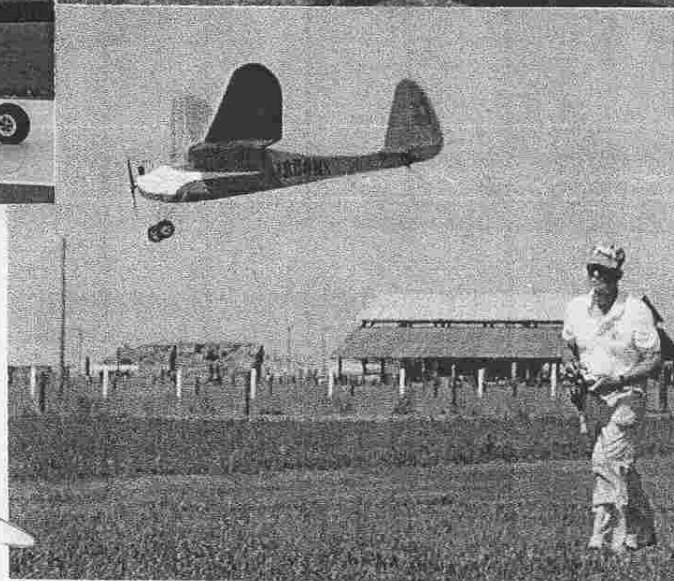
INFORMAČNÍ LISTY 66

ČERVEN

2002/3

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

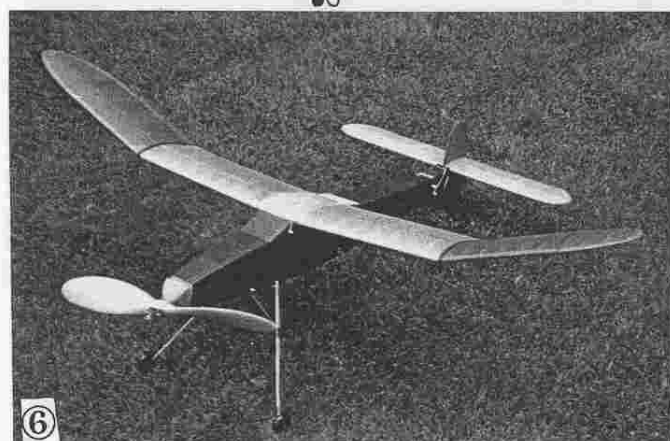
President:	Radoslav ČÍŽEK Žilinská 160, 273 01 K. Žehrovice
Zástupce:	František DVOŘÁK Osvobození čp. 99, 273 03 Stochov
Pokladník:	Vladimír HORÁK K Cihelně 432, 273 01 K. Žehrovice
Předseda sport. komise:	JUDr. Zdeněk SLAPNÍČKA Na Sádce 193, 149 00 Praha 4
Redakce IL:	Radoslav ČÍŽEK



MISS „A“ a „AIRBORN“

Na horních 3 snímcích se prezentuje zimní práce Edy Harašty z Českých Velenic. Jde o Čížkova prvního motoráka z roku 1941, ale na rádio a namísto Letné 6,3 ccm má tichý čtyřtakt OS Max 4 ccm. Eda jej oblékl do nádherně udělané modrozluté kamufláže s červenobílými pruhy na směrovce a dobovými hvězdami na křídle i trupu. I když byl nakreslen již na podzim 1941 a postaven přes vánoční svátky, tak poslední nátěry lakem se skutečně udály až v lednu 1942. Opatřen lyžemi v únoru 1942, zalétán byl bez problémů. Původní MISS měla větší V-lomení (7,5°), to byste stěží poznali, kdyby ve spojitosti s příliš „nohatým“ podvozkem nepřipomínal „Storcha“. Ještě bych měl malou výhradu k příliš zašpičatělému čumáčku. To je ale opravdu všechno. Eda si stavební plánek zvětšoval z třípohledového plánu a tak se mohla nějaká ta nepřesnost vloudit. Jinak vítěj na svět hezká vzpomínka na dávné časy... Model v kostře najdete na některé jiné stránce

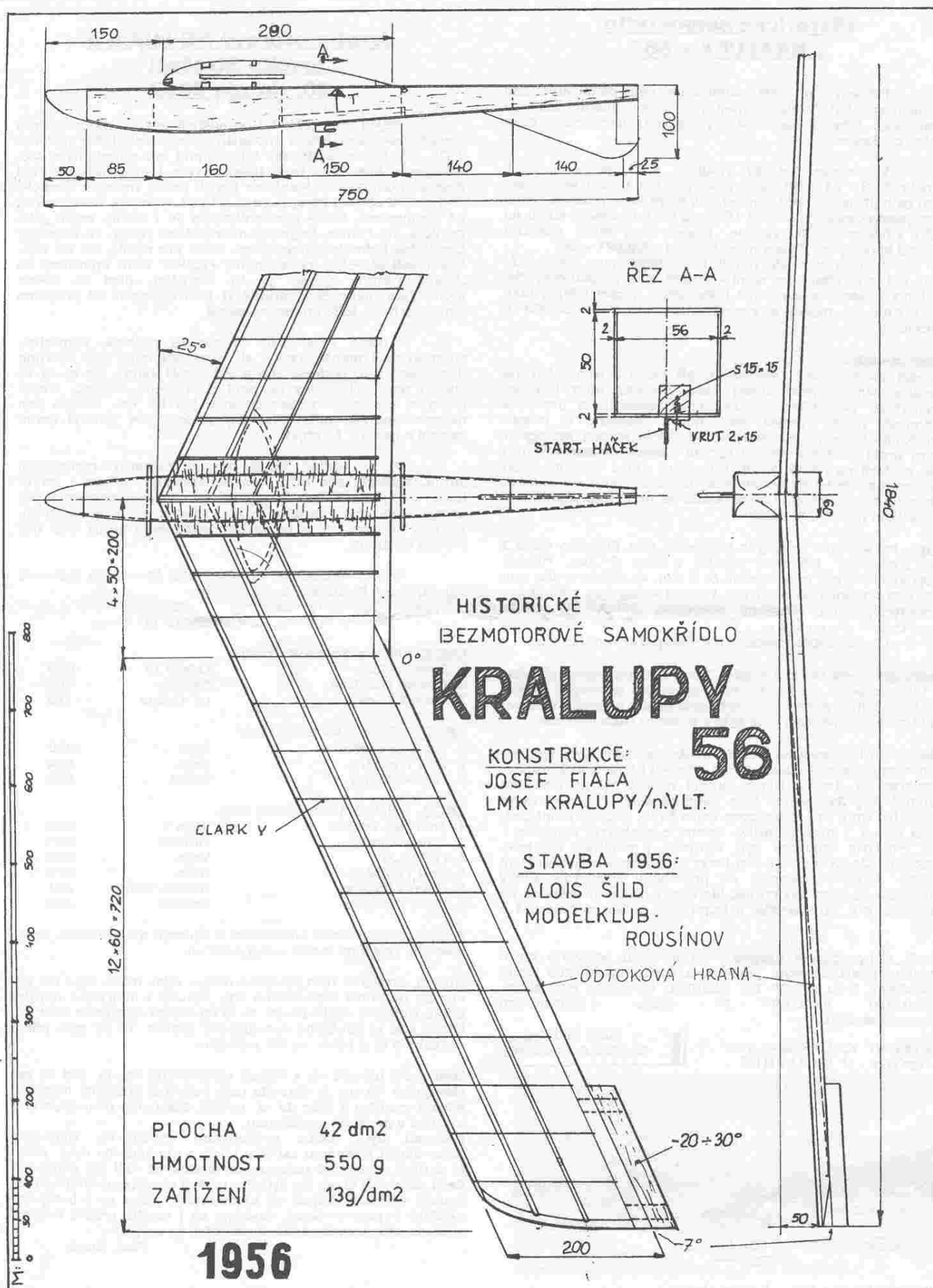
Dolní obrázky této stránky přinášejí přiblížení na přistání obrovitého modelu našeho čestného člena Dona Bekinse z Bellwedere u San Franciska. O jaké zvířátko jde ukazuje Don vedle. Jsou ovládána kormidla a desítka motor. Na jiném místě najdete ještě model AIRBORN v letu před nasazením na přistání



8. Náš (starý) známý – Bud Romak z americké Kalifornie a člen SAM 27 je opravdu motorářské eso. Zde nám představuje svůj model ASCENDER pro americkou třídu B-Cabin z Nationals 2001 v Taftu. Motor diesel Hunter 21.



1. Pozdrav od Edy Harašty z jižních Čech. „Limau“ dostal na zimu lyže (i když ne ty původní, které měl v roce 1942) a ukazuje jak snadno vzlétal.
2. Stejně poslušný byl i při přistávání.
3. Zde už má let za sebou, je to vždy požitek.
4. Jízdu na kole přý nezapomenete ani po letech. Také ne vzlety gumáček s desky. Nic to není. Posadíte natočený model na desku pěkně na 3 body jak to má být, pustíte o vteřinu dříve vrtuli a potom teprve model. Nestřkat, model si poradí sám!
5. Toto je sice jiný vzlet, než ten na obr. 4, ale Čížkova G-44/25 to nevdá. Postupujte podle textu k bodu 4. a do vzletu nezasahujte, model ví, jak se odlepit.
6. Gumáčky GX-46 létají úspěšně i v Anglii, jak nám sdělil a poslal fotku člen SAM-95 Bill Morley.
7. BUCCANEER z roku 1936, ale zvětšený o 25 % na rozpětí 1677 mm, Serva HS 80, přijímač HFS-04-Mi, regulátor TMM 30. Ale pozor: Ta hlava motoru i „kabel“ ke svíčke jsou jen kamufláží (velmi působivou). Neboť model je poháněn elektromotorem. Je z kuchyně Mirka Kasala z Pňovan. Moc pěkný kousek!



Historické samokřídlo „KRALUPY – 56“

Příspěvek ze světa samokřidel nám zaslal Alois Šild z Rousínova. Byl v letech minulých velmi známý stavbou samokřidel. Díky za samostatný příspěvek, který téměř beze změny otiskujeme.

V časopise Letecký Modelář 8/62 jsem uveřejnil samokřídlo S – 04 „ŠÍP“, jak z označení, tak z textu se dozvíte, že to bylo již moje čtvrté samokřídlo, které jsem postavil. Svoje první jsem postavil již v roce 1956 na instruktorském kurzu na letišti v Kralupech na Vltavou. Plánek mně tehdy nakreslil vedoucí kurzu Josef Fiala a model nazval KRALUPY – 56.

Tento příspěvek věnuji tiché vzpomínce na Josefa Fialu, neboť již není mezi námi – zemřel asi před pěti roky. Byl to dobrý modelář a vynikající konstruktér, neboť přispěl také tak trochu do mlýna a zanechal konstrukci samokřídla a větroně A2.

Popis modelu:

Původní model neměl směrovku, při vleku uhybal vždy na některou stranu. Proto Josef Fiala nakreslil nový trup se směrovkou. Tato koncepce se velmi osvědčila a umožnila vytáhnout model téměř nad hlavu. Konstrukce tohoto samokřídla je velmi jednoduchá. Po celém rozpětí byl použit stejný profil Clark-Y s rovnou spodní stranou. Křídlo se proto dalo postavit na rovné desce. V rozsahu stejné hloubky je od napojení na střední díl geometricky přeroučeno o – 7 stupňů. Odpovídá to podložce na konci křídla 30 mm. Toto uspořádání je zajištěno při vypnutí potahu.

Trup – byl slepen z balzových prkének 2 mm. Přepážky č. 2 a 3 byly z překližky 1,5 mm, ostatní z balzy 2 mm. Hlavice z topolového dřeva byla slepena ze 3 dílů, ve středním dílu byla vyřezána schránka na dovážení. Poutací kolíky byly z bambusu průměru 3 mm. Posuvný startovací háček byl ohnut z mosazného plechu 1,5 mm a vruty 2x15 upevněn do smrkové lišty 15x15 mm dobře zalepené mezi přepážky trupu č. 2 a 3.

Směrovka – byla slepena z balzy 2 mm a na trup byla přilepena na tupo zespodu a ve styku ještě zpevněna balzovými lištami 2x2 mm. Pohyblivá část směrovky byla přišita křížovým stehem. Táhlo od háčku ke směrovce bylo z tenkého vázacího drátu.

Křídlo – bylo uprostřed dělené a obě poloviny byly spojeny výsuvným jazykem z duralu 2 mm. Vzepětí křídla bylo 2 stupně, šípovitost 25 stupňů. Hlavní přední nosník byl ze zdvojené smrkové lišty 3x5 stejně jako náběžná lišta. Pomocný zadní nosník byl smrk 3x3, odtokovka balza 5x20. Žebra střední části křídla byla z 2 mm překližky, ostatní z vylehčené překližky 1 mm. Koncové obloučky byly vyřezány z překližky 1,5 mm. Seřizovací klapky byly z 2 mm balzy a byly upevněny látkovými závěsy. Seřizování klapky se provádělo balzovými klínky zajišťovalo se špendlíky do lišt, které byly nalepeny zespodu na odtokové liště. Střední pole u trupu bylo potaženo balzou 1,5 mm.

Potah a povrchová úprava – Křídlo bylo potaženo bílým středním pergamenovým papírem a dobře vylakováno čirým nitrolakem. Trup a SOP byl nastříkan červeným nitrolakem. Samokřídlo KRALUPY 56 létalo s padáčkovým determalizátorem.

SEVERNÍ CALIFORNIA –
- RÁNO V LAKEVILLE -

Alois Šild
Modelklub Rousínov



(ANTIQUE FLYER - č. 223/2001)

Jarní motorové RC létání u Nového Strašecí 20. dubna 2002

Nejen jako případní pořadatelé letecko modelářských soutěží, ale jako letci modeláři vůbec sledujeme pozorně v TV, co že se bude dít s isobarami na sobotu a neděli, sledujeme kam se vrátí tlakové výše i níže, jejich točení doleva či doprava a sledujeme pohyb každé zmíněné frontičky nad oblastí střední Evropy. Za ta léta už to máme v krvi, ani to už nevnímáme. Zcela nezanedbatelný je i větrík, nejen jeho rychlost, ale i směr. Nejraději máme slabé vánky. To obyčejný člověk tak jednoduše nepochopí. Jsme pro větríky tak 1-2 m/s. S nelibostí si někdy vyslechneme rychlost větru udávanou na „Nově“ v km/h. Copak je to normální, říkat to takhle modelářům, nebo plachtařům? Ti jsou odkojeni od pradávna v m/s, to Nova ještě ani neexistovala.

V pátek večer byla předpověď neslaná, nemastná, slibovali se i menší srážky, ale v sobotu ráno bylo všechno jinak. Sice bylo podmráčeno a vítr téměř žádný, ale to už se zřehavily dopravní kočary na pouť do Nového Strašecí. Z míst blízkých, ale také vzdálených více jak 60 km. Nebylo jich nakonec mnoho, takový rodinný podnik. Ale jistě si dobře zalétali a nelitují, že přijeli.

Po 9 hodině začalo trochu rozpačité rozbíhání strojů, kontrola zda bylo správně zabaleno „přední i zadní“ křídlo a ostatní nutnosti. Elektrikáři ihned zapojili nabíjení svých zdrojů. Přihlášení, zapsáno a do vzduchu mělo jít 13 strojů, které si frekvencemi nepřekážely, takže mohl každý létat bez ohledu na druhé.

Soutěži řediteloval J. Balej, jako časoměřiči asistovali Ing. Striteský, R. Čížek a člen LMK Stochov.

Létaly se všechny tři kategorie motorových RC modelů.

CRC-E odlétaly 3 soutěžící takto:

1. Dvořák Libor	Letmo 17	1020
2. Dvořák František	Netopýr	984
3. Hořava Miloslav	La Gappa	713

CRC-T odlétali 3 soutěžící takto

1. Macháček Jaroslav	Start	1020
2. Brož František	Vega	954
3. Plaček Ondřej	Ostříž	866

CRC-A odlétalo 6 soutěžících takto

1. Andryšek Zdeněk	Vega 7	920
2. Plaček Tomáš	Playboy	915
3. Plaček Jiří	Vega	900
4. Brož František	Mura	679
5. Hořava Miloslav	Golden Sniffer	651
6. Mařík František	Chroust	460

Ředitel soutěže rozdál soutěžícím 9 diplomů a 9 sladkostí. Také jako dík, že žádný model nebyl poničen.

Oblaka, přesto že bylo zataženo nebyla nijak nízká, ale i tak se modely na konci motorového letu ztrácely v mracích a nebyly dobře viditelné. Nedivme se, že za takové situace nelze létat na letišti, kde je současně Aeroklubový provoz. To by bylo příliš riskantní a to si nikdo na krk nevezme.

Stále ještě tápeme co s délkou motorového chodu. Zdá se že stávajících 60 sec je opravdu moc pokud si postavíte nějakou lehkou mouchu a dáte do ní solidní dvaapůlku není dosažení maxima v podstatě problémem.

Rozuměl bych délce motorového chodu ve vteřinách odpovídající plošnému zatížení křídla v gramech na dm². Není to složité: když taháš nahoru více hmotnosti, měl bys nárok na delší motorový chod. Že bychom museli modely kontrolovat před soutěží převážít? Copak už to neumíme? Když se k tomu co nejdříve nepropracujeme, budeme se i nadále uklízet někde stranou, abychom si nadále mohli létat do „nevidím“...

Rad. Čížek

Strípky z domova i odjinud ...

Vratme se k fotce motoráka v letu na titulní stránce IL 64. Autora sice dodnes neznáme, protože není k dispozici výsledková z Nationals USA 2000, ale o modelu přece jen něco nového víme. Správné označení modelu je MOVO M18-1939. Na šampionátu létal ve 4 kategoriích a umístil se takto:

Texaco ignition	6. místo
Texaco classic	5. místo
Pure antique	7. místo
Antique	11. místo

Model není žádný drobeček, má rozpětí 2560 mm, plochu křídla 77 dm² a je poháněn motorem Super Cyclone.

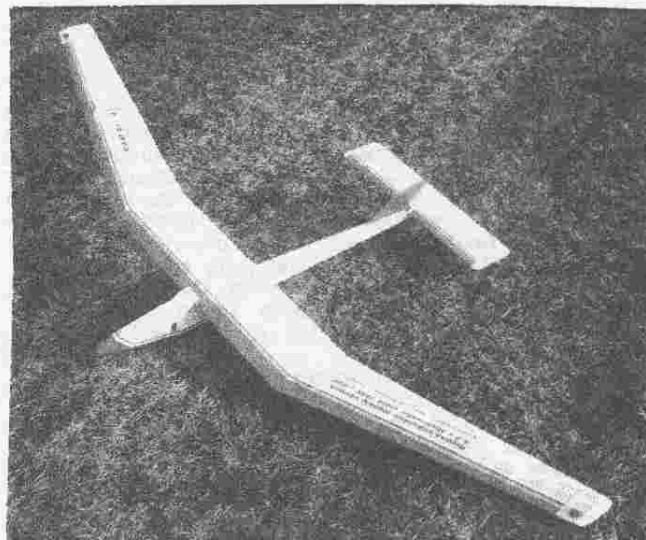
Celkem 245 soutěžících se zúčastnilo přeboru USA historických modelů volných i RC v roce 2001 v Muncie. Ve volných motorových modelech se létalo celkem ve 13 kategoriích. Ve volných kategoriích najdeme jméno našeho příspívatele Bud Romaka v osmi, z toho 1x na 2. místě, 3x byl třetí a ještě 2x ve výsledcích modelů na gumu. Bud je absolutní nezmar!

V USA zemřel ve věku 85 let 12.10.2001 vítěz 1. soutěže Wakefield v roce 1939 Richard (Dick) Korda. Tehdy zvítězil časem 43,29 minut. Počítal se nejlepší čas ze 3. Model byl sledován časoměříči autem až do zmizení.

Novým členem klubu se stal od ledna 2002 brněnský modelář Vladimír Šaroch (narozen 1936). Vítejl!

Číslo 1 švédského modelářského časopisu historického zaměření „Oldtimer“, vycházející 4x do roka přetiskuje z Metzova „Almanachu“ Čížkova motoráka LIMAU, vítězný model Wakefield MAMBA z Celostátních 1952, větroň Žehrovice II a Špulákovu VÁŽKU z německých pramenů. To je v pořádku. Na závěr zprávy se ale dovidáme, že publikaci lze koupit u firmy Radoslav (zřejmě záměna jménem) Ribak Svitavy za 14 US dolarů. Přesto, že je tu uvedeno moje křestní jméno, rád bych dal na vědomí, že s touto věcí nemám nic společného. Nikdo mně o souhlas s volnou distribucí „Almanachu“ nepožádal ani mně to nedal slovem či písmem na vědomí. Asi se to dneska už „nenosí“. Rad. Čížek

Dva modeláři dědkové ze Suchdola u Prahy Ing. Vlasta Popelář (drží dodnes čs. rekord na čas s hydroplánem na gumu) a Zdeněk Rychnovský si postavili staré Čížkovi Wakefiedy XL-56 a XL-59 a loni prohnali ještě na 35g svazky (letos již jen 30g) naše gumičkářské špičky s uhlíkovými modely. Je to ale troufalost! Fotku obou pirátů za čas uveřejníme. Snad fotka dobře vystihne tu perfektní rukodělnou práci na modelech. „Rychňák“ mně při setkání v dubnu sdělil, že by si rád postavil ještě MAMBU. Originální kópie byla k mání a teď jistě dumá, jak s tím začít. Může ale být, že už má nejméně polovinu modelu hotovou.

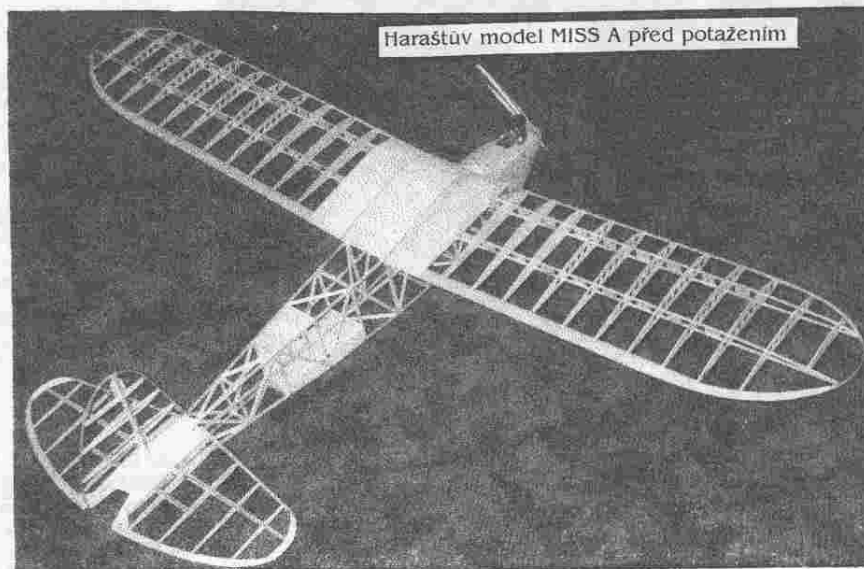
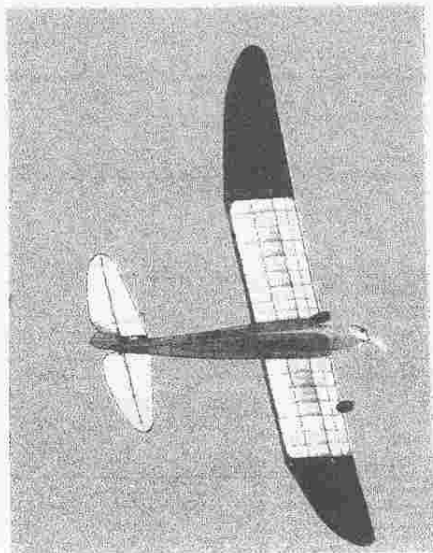


Metzova ARC-A2 „BREMS“ má rozpětí 1760 mm, plochu křídla 27,4 dm², výškovky 6,5 dm². Hmotnost se podařilo snížit na dolní hranici 410g. RC vybavení: přijímač Rex 5, 2x servo C 261. Belgičan M. Brems s tímto modelem zvítězil na MS 1956 v Itálii.

Modelářské soutěže historiku plánované na III. čtvrtletí 2002

- 7. 7. Letiště Kladno - **ARC-A2** 3. kolo
ředitel Radoslav Čížek – SAM 01
Mo: 0723859766
- 14. 7. Letiště Kladno - **ARC**
ředitel: Ing. Zd. Vyskočil – SAM 14
Mo: 0602712274
- 8. 9. Letiště Kladno – **ARC-A2** 4. kolo
ředitel: Radoslav Čížek SAM 01
- 21. 9. Letiště Kladno – **AV, BV, CV**
ředitel: František Švarc – SAM 38
Tel.: 0312/627552
- 29. 9. Letiště Kladno – **ARC 100**
ředitel: Radoslav Čížek – SAM 01

Bude-li v říjnu slušné počasí, je možné, že bude vypsaná ještě jedna soutěž. Oznámíme v srpnu.



Haraštův model MISS A před potažením

Jarní volné na letišti Kladno**13. 4. 2002**

Jako skromná popelka se vmáčkli 13. duben mezi dva modelářsky nepěkné dny. V pátek vítr, že se stromy ohýbaly a v neděli po té sobotní výjimce opět déšť. Byli jsme z té soboty trochu vyšinuti. Kdy pak takové počasí je? Ale asi nebylo všude tak dobře jako na kladenském letišti. Od Berouna dorazil s pomocníkem Lojzík Rajnošek, z Prahy dobře naloženým autem Ing. Jar. Drnec, po delším čase se objevil „mezi lidma“ i Petr Cajthaml. Za domácí si zalétal ještě Míla Hořava s Fr. Švarcem a se sousedství Rad. Čížek se St. Machulkou. Toť vše. Jenom opravdu těchto 7 statečných. Chtělo by se napsat nějakou oslavnou ódu, mohl to být hezký modelářský svátek, ale ani nebyl.

Delší zalétávání některých soutěžících svědčilo o tom, že soutěžní stroje nebyly již dlouho ve vzduchu. Výsledky:

AV-1 bezpečně zvítězil M. Hořava s modelem FLUGAN a napsal celkem 221s. St. Machulka měl tradiční problém se staříčkou GRUNAU BABY která neposlušovala ve vleku a zapsal ze 2 letů pouze 36s. To je vše, nikdo další.

AV-2 SLUKA II P. Cajthaml létala spolehlivě, dobře se vlekala a s 2 maximy a časem 85s zvítězila za 325s. Jen o fous před ČAPEM M. Hořavy který letěl za 314s. Třetí místo obsadil Ing. Drnec s modelem STRAKA časem 273s. Ing. Drnec získal i 4. místo se školní A2 SEVERAN časem 220s. Tento model se díky háčku příliš vzepředu dostával sotva do 3/4 výšky vleku.

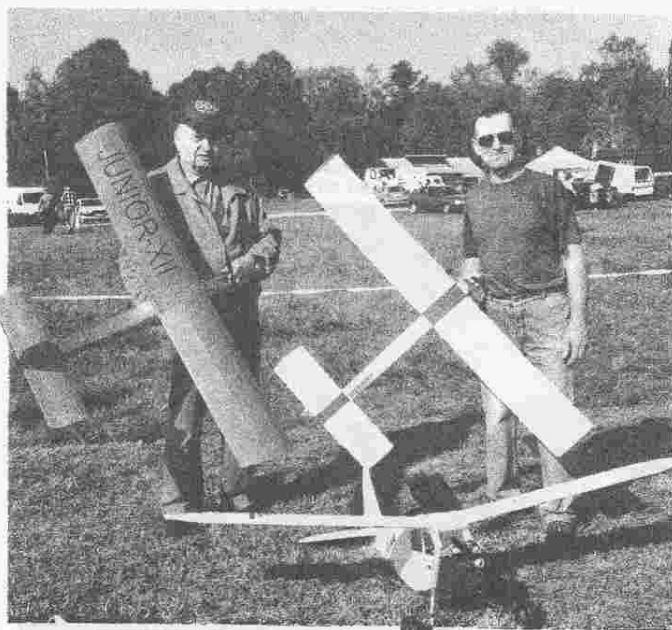
BV25 suveréně zalétal se svojí mrňavou WASP z anglických ostrovů Al. Rajnošek. Sázal tam let co let za maximum jak pecny chleba. On to ani jinak neumí. R. Čížek s novou vrtulí u starého G44/25 celou soutěž zalétával a dolétal pouze se 116s. Posledním zůstal Fr. Švarc za 105s, ale my co býváme „na ocace“ zdurazňujeme, že „důležité je se zúčastnit!“

BV 1a odlétal jen Fr. Švarc s modelem LETNÁ za 108s.

Soutěž řídil náčelník kladenského LMK Míla Modr.

Zveme vás všechny volňáskáře na kladenskou podzimní, kterou opět pořádají Kladěňáci. Zhodnoceno: Jsme banda lenochů, neschopných otrít od prachu nějakou tu sluku, nebo si podobný aparát postavit, ještě je čas. Ne nečekejte že tyhle modely někdo dělá na kšeft! Kteří jste se nedostavili, přišli jste i při té bídě o hezké momenty. I vítr byl hodný a modely většinou padaly na úzké ploše letiště.

Rad. Čížek



JUNIORA XII si postavil v roce 2001 Jar. Eliáš z Rousínova jako elektr. Model drží klubový kolega Al. Šlíd. Není jisté bez zajímavosti, že první RC JUNIOR XII tahal Cox 0,8 ccm a měl oviřadnou pouze směrovku servem Bellamatic II.

ARC-A2 na kladenském letišti 28. 4.**2002**

Počasí se nepředstavilo ani zdaleka tak pěkně jak před koncem týdne předpovídaly rosníčky. Přece jen jsme ale doufali, že alespoň nebude pršet a že oproti sobotě podstatně zeslábné vítr. Ve zlepšení musela jistě doufat i řada RC pilotů. Sešlo se jich dokonce 21, což je rekord této novější kategorie. Ač chybělo několik známých tváří, bylo zřejmé, že sem tam někdo něco nového vyrobil.

Jinak polojasno, vítr jihovýchod nejdříve tak kolem 3 m/s zesílil později až na téměř 6 m/s. Na startu byly: 4 Čápi, 3 Myvalové, 3 Saturni, 2 Neptuni, 2 Adebari a jiné. Jak vítr sílil, byly na tom modely s menším plošným zatížením trochu hůře, někdy s tendencí si i zacouvat. Výhodou bylo mít vylétaný model – ale kde si to ostatní mají zkusit? Jak kdo má model v ruce se projevilo především při přistání. Znovu se ukazuje, že v pravidlech daný „mrtvý“ čas zabírá přelomnému přistávání. Jistě nebude bez zajímavosti: z 85 vykonaných letů bodovali soutěžící za přistání 65x z toho do malého čtvrtce 34x. Ale jen jediný tam přistál vždycky: junior Ondra Plaček s modelem SATURN.

Pořadatelsky jsme zůstali mnohé dlužní. Jakmile se létá s volným startem je potřeba více funkcionářů. Bohužel na kontrolu šňůr, gumipráků, ale i modelů. Také mimo 3 cen a diplomů to mohlo být lepší. To jsem ale zavinil i já špatným odhadem účasti. Čekal jsem podle minula tak 10-12 účastníků, ale ono jich přijelo jednou tolik. Potom na letišti už se s tím nedalo nic dělat. Tady jsme dlužníky a příště to napravíme. Na druhé straně bychom jako pořadatelé uvítali, kdyby SAM 95 schválil zavedení evidenčních čísel na modelech. Důvod je jasný: bohužel ne všichni soutěžící poznají na první pohled svůj model od modelu jiných a tohle by určitě pomohlo v orientaci jim i časoměřicům. Stále se učíme.

Milým zpestřením byl model Richarda Metze z Kladna, který postavil A2 vítěze MS 1956 Belgičana Bremse. Odborníci se tehdy k tomuto malému zázraku vyjádřili „že pánbuh tenkrát nemohl být doma“.

Přespolní let vykonal sporádaně model MIRA Ing. VI. Valenty, který odlétl nikým nerušen (jak by ne bez zapnutého přijímače) až k trati na Chomutov. Bez poškození byl donesen zpět a dolétal.

Korunu všemu dal zák z LMK KŽ Michal Schwarz, který létal s ČAPEM svoji první soutěží a nakonec zvítězil.

Celkové výsledky:

1. Schwarz Michal	Čáp	814
2. Mařík František	Neptun	803
3. Hořava Miloslav	NV – 08	782
4. Brož František	Neptun	770
5. Ing. Sekerka Milan	Čáp	767
6. Ing. Striteský Jan	Myval	762
7. Dvořák Libor	Adebar	760
8. Dvořák František	Adebar	758
9. Plaček Ondřej	Saturn	741
10. Ing. Valenta Vlad.	Mira	730
11. Plaček Jiří	Saturn	699
12. Macků Miroslav	Myval	675
13. Vaniček Jaroslav	Marshall	625
14. Ing. Vyskočil Zd.	Aurikel	581
15. Metz Richard	Brems	552
16. Alexandrov Jar.	Čáp	514
17. Kruk Karel	Myval	502
18. Plaček Tomáš	Saturn	477
19. Švarc František	Spartak	277
20. Kalina Karel	Falke	205
21. Horák Vladimír	Čáp	havárie 132

Časoměřiči: J. Balej, St. Machulka, Zd. Slavík
Ředitel soutěže: Rad. Čížek



Již první lety DELFINA v roce 1948 v Tuchlovicích byly neuvěřitelně dobré. Převyšoval původního SOKOLA (1944-1948) o třídu a v roce 1949 získal na CMS v Medlánkách při logaritmickém hodnocení letu 2. místo.

