

DUBEN

2003/2

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

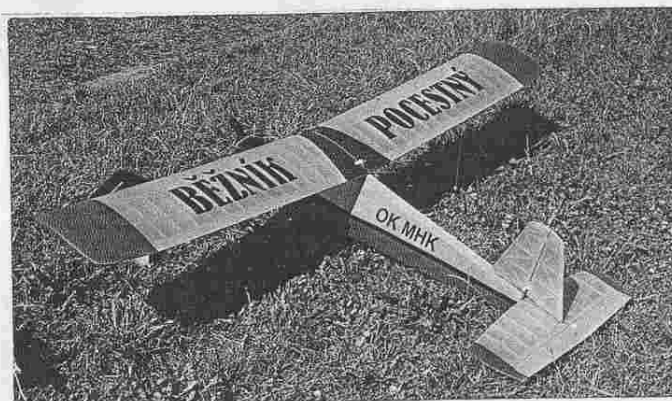
President:	Radoslav ČÍŽEK Žilinská 160, 273 01 Kamenné Žehrovice
Zástupce:	František DVOŘÁK Osvobození 99, 273 03 Stochov
Pokladník:	Vladimír HORÁK K Cihelně 432, 273 01 Kamenné Žehrovice
Sport. referent:	Jiří BALEJ Libušina 194, 273 09 Kladno Švermov
Redakce IL:	Radoslav ČÍŽEK, Jiří BALEJ
Členové výboru:	Richard METZ Milady Horákové 2065, 272 01 Kladno
	Jiří PLAČEK Malenická 1791/13, 148 00 Praha 4 - Chodov

Replika ?!

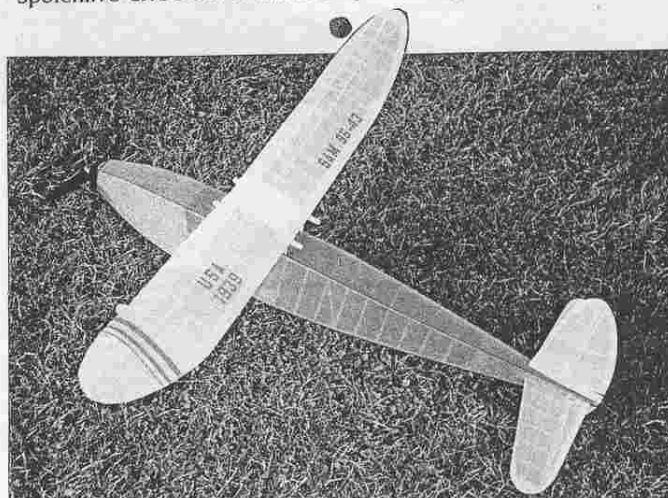
Při stavbě historických modelů se s tímto pojmem zaručeně setkáte. To v případě, že s modelem chcete také soutěžit. Postavit si „repliku“ znamená vytvořit model, který jste sami, nebo někdo jiný před léty postavil. Teoreticky 100% replikou by bylo postavit model „do chlupu“ stejný, jako byl ten vzorový. V prvopočátcích se to týkalo hlavně motorových modelů, méně modelů na gumu. Do jaké míry se tehdy stavěly repliky 1:1 se ze zárukou nedochovalo. Nakonec motory se vyráběly dál, balzy bylo v USA dost (z Ekvádoru). Plánky ve skutečné velikosti byly také. Podobné to jistě bývalo i s modely na gumu, té byl dostatek a již počátkem padesátých let, možná ještě dříve existovala báječná „Brown Rubber“. Ta po všech stránkách plně vyhovovala. O větronicích jen okrajově, prodávaly se hlavně stavebnice.

Nečiním si nárok, že všechno bylo tak jak píší. Možná, že se něco trochu lišilo. Mně ale jde jen o to říci, že problémy s replikami asi nebyly. Modely se dělily v podstatě jen do hlavních skupin: motorové modely, modely na gumu a modely bezmotorové. Asi jako u nás. V USA, kde toto hnutí bylo asi nejdále strádali stavební plánky modelů, seznamy byly v samostatných knížkách (jsou dosud) a doplňovány a schváleny byly jen po náležitém ověření. Takže stavět bylo podle čeho. Připomínám, že šlo ve všech jmenovaných skupinách o volné modely a nyní o obecné předlohy.

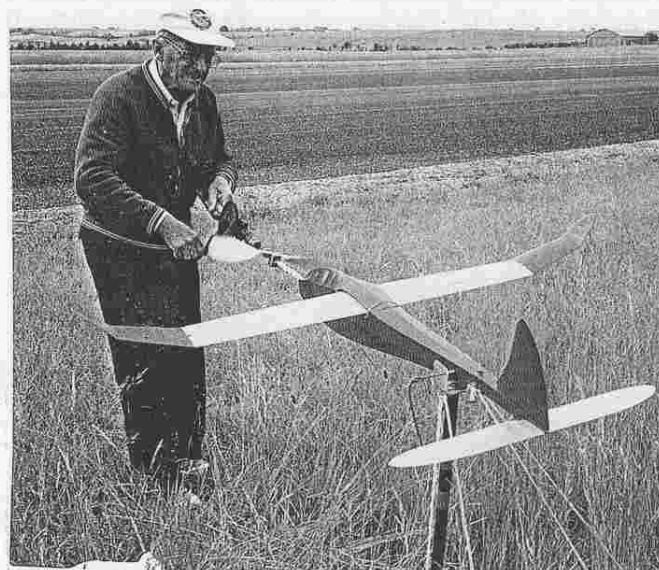
Dnes jsme v situaci složitější. To nás ale zavazuje hledat cesty jak nejlépe a se ctí obstát. K těm základním skupinám přibyl i druh pohonu modelů a jejich ovládání. Nikde není napsán žádný notový part, co je správné. Každý SAM to dělá trošičku jinak. Američané mají rozdělení už z doby předválečné (Texaco) a některé SAMy, kde se daly koupit i odpovídající motory se připojily. U nás to nešlo převzít beze změny, vývoj našeho modelářství šel trochu jinak. Motory se v časných dobách historických modelů nedovázely, byly jiné starosti. Jenže náš člověk si poradil. Začaly se v malých sériích vyrábět motory s indukčním zapalováním (Letná, Korda apod.) a nově se rozvíjející výroba detonačních motorů (Buš, AMA a jiné) většinou nižších kubatur. Protože tyto malé kubatury nestačily na to, tahat ty velké „autobusy“, jejichž plánky byly k mání, došlo brzy ke zmenšování velkých plánek a i ke konstrukci menších modelů. Jen menší procento plánek se dochovalo a pro stavbu se daly použít. V neposlední řadě byla přetřásána i otázka původních profilů. K použití původních profilů (pokud je bezpečně známe) u volných modelů říkáme jednoznačně ano i když „profil“ křídla mezi žebry v důsledku pronesení nosové partie u neplankovaných křídel byste si ztěžili zvolili. A co s modely, jejichž plánky nebyly v měřítku 1:1 nikdy vytištěny a profil u malého výkresu byl hrdě označen jako vlastní?



BĚŽNÍK POCESTNÝ Mily Hořavy z Kladna od Zd. Formánka létá spolehlivě CRC-show a vzlétá bezpečně i s pokosené trávy.

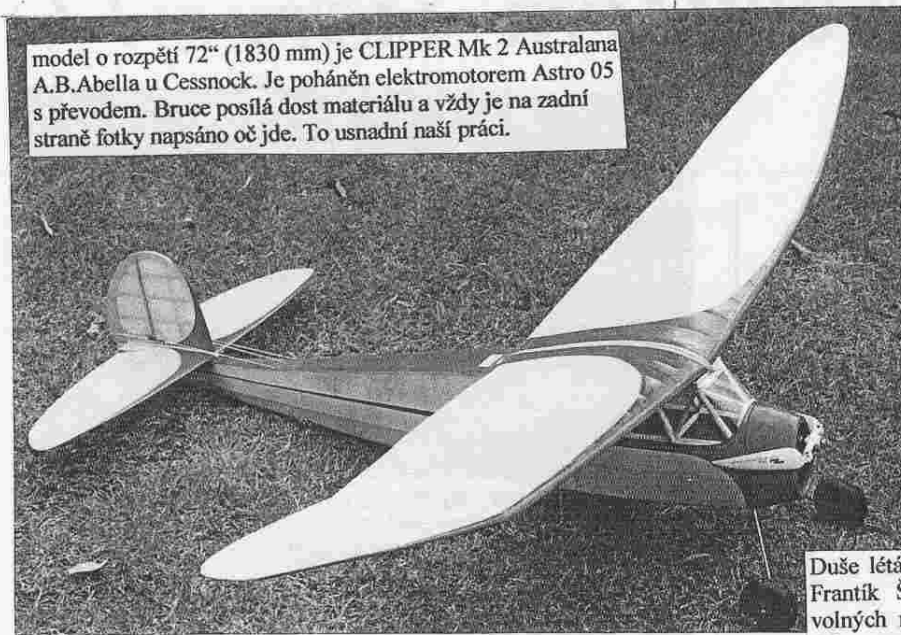


Na elektromotor POT 025 si postavil muž s vysokou modelovou produkcí Richard Metz s Kladna americký Wakefield z roku 1939. Model má rozpětí 1150 mm, délku 990 mm, plochu křídla 14,2 dm² a hmotnost 330g. Ovládána je směrovka a výškovka.



Francoz Dr. Charles byl členem francouzského týmu 1963 a 1973 ve Wakefieldu. Dnes už pochopitelně nelétá. Na snímku natáčí model NEW LOOK od Morriseta z roku 1950. Snímek zaslal člen SAMu 95 Pierre Pailhe z města Pan.

model o rozpětí 72" (1830 mm) je CLIPPER Mk 2 Australana A.B. Abella u Cessnock. Je poháněn elektromotorem Astro 05 s převodem. Bruce posílá dost materiálu a vždy je na zadní straně fotky napsáno o čem jde. To usnadní naší práci.



Duše létání volných historických modelů na kladenském letišti Frantík Švarc z kladenského LMK. nechybí ani při soutěži volných modelů pořádaných klubem a ani RC větroňů. Oběta chlap.



Náš kalifornský člen Bud Romak obvykle bývá prezentován v IL s nějakým úspěšným motorákem. Tentokrát je to žlutočerný Kordův Wakefield z roku 1937. Kde jsou ty časy nádherně bachratých trupů kde platilo, že max. průřez trupu byla jeho délka/100. Že si nevzpomínáte? Kolik že vám bylo tehdy let?



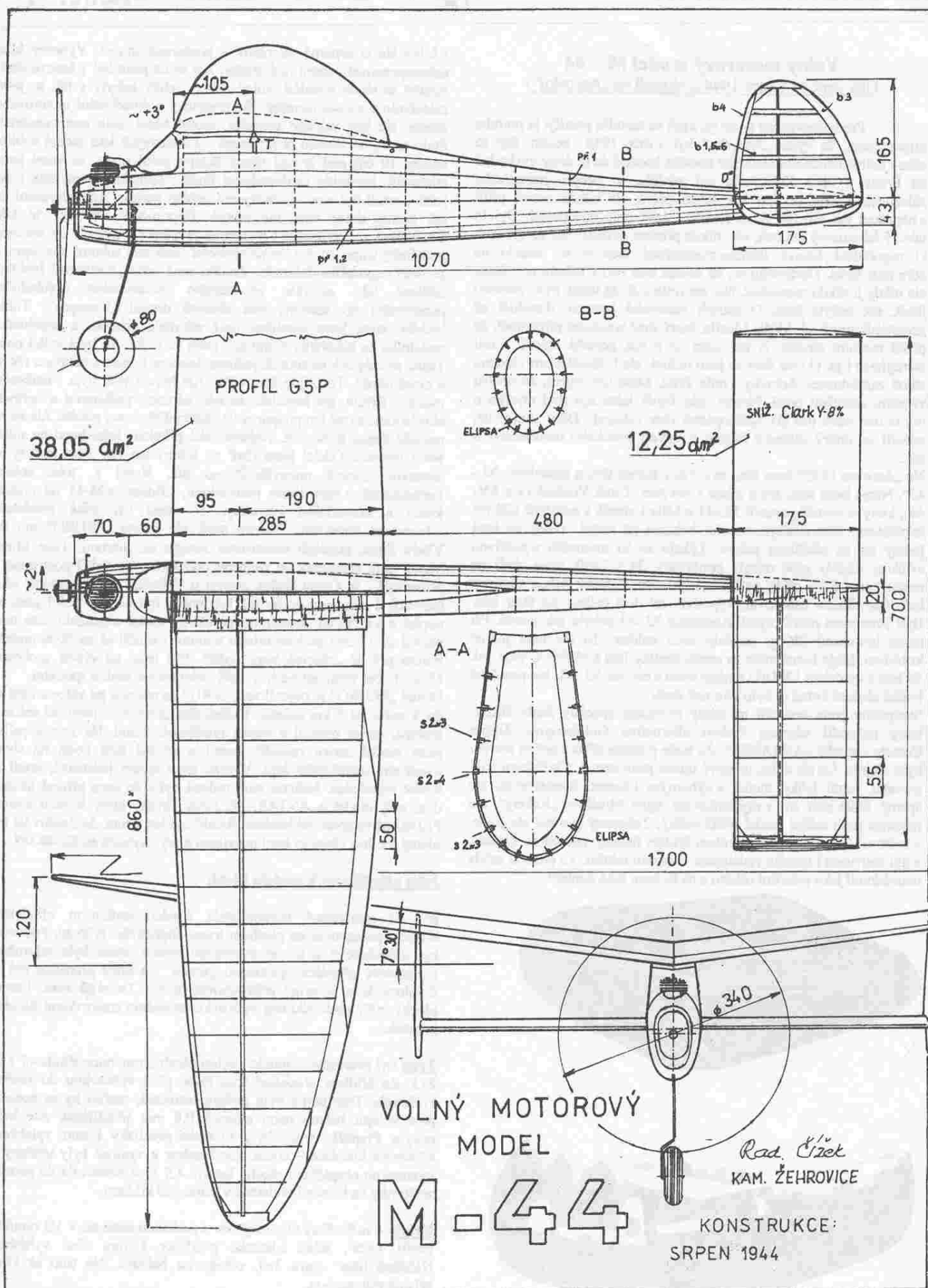
Zasloužilý mistr sportu (a vysokých sklizní) Vlád'a Spulák z Pardubic sice není členem SAMu, ale s rádiem řízenými A2 přišel jako jeden z prvních. Ta červenožlutá, kterou drží v levé ruce je starší, jde o ANDROMEDU, se kterou Vlád'a vylétal v r. 1954 Moskvu. A protože mu RC větroňe nebyly cizí, oprášil staré stroje, zpoehybnil kormidla a zabudoval rádio. A chodilo to bezvadně, jako všechno co postavil.



Dán Frank Dahlin si před několika lety postavil zmenšeninu volného motoráka a nazval ji MINI BANSHEE. Prý létá dobře.



Elektru líbivých tvarů RED ZEPHYR z roku 1936 si postavil a obrázek poslal Richard Metz z Kladna. Model navrhl Američan H. Greenberg. Rozpětí 1750 mm, délka 1400 mm, plocha křídla 42,4 dm², hmotnost 2070g, el. motor PHASOR 30/3 (střídavý).



Volný motorový model M - 44

(Jak jsme se v roce 1944 nedostali na „Aerovku“)

Pro nezavščené a pro ty, kteří se narodili později je potřeba připomenout, že výraz „Aerovka“ byl v roce 1942 pojem. Byl to název jediné letecko-modelářské soutěže konané do té doby východně od Prahy u obce Kyje. Ale ani zdaleka to nebyla jednoduchá záležitost. Sportu se sice tou dobou přálo, ale někdo musel přijít s nápadem jak pro SK Aero rozšířit další pole působnosti. Byl to takový lakmusový papírek, ale nikdo předem nevěděl, jak se vybarví. O uspořádání takové letecko-modelářské soutěže se muselo na úřadech žádat. Dochovalo se, že soutěž sice nikdy nebyla povolena, ale nikdy ji nikdo nezakázal. Ne, nemyslete si, tehdy bylo všechno jinak, nic nebylo jisté. O soutěži motoráků jsem se dozvěděl až zprostředkovaně od Mírka Musila, který mně současně připomněl, že příště nesmím chybět. A tak jsem se o rok později objevil v roli startujících i já. O celé dění se jako ředitel, ale i děvečka pro všechno staral zaměstnanec Aerovky Toník Zrna. Mám ten dojem, že oběhal všichni zákulisní práci. Nevím, zda Toník ještě žije (byl myslím o rok či dva starší než já). Každopádně však vzkazují: Díky Antoníne, položil jsi dobrý základní kámen k rozvoji leteckého modelářství u nás.

Na „Aerovce 1943“ jsem létal se svým v pořadí třetím modelem „XL-43“. Nebyl jsem sám. Jeli s sebou i dva žáci: Toník Voráček (viz AV-46), který si rovněž postavil XL-43 a Míla Čermák s poměrně těžkým kabinákem. Oba tehdejší mladíci bohužel již nežijí. Tehdy se létal jediný let na přidělené palivo. Týkalo se to motoráků s jiskřivou svíčkou, diesely ještě nebyly používány. Já i Toník jsme létali na motor Letná 6,3 a přiděl paliva byl 3,6 ccm. Systém: nahod' motor a leť! Kdo dlouho nahazoval, vypotřeboval dost paliva na úkor letu. Byli jsme mezi postiženými. Koncepce XL-43 nebyla tak špatná. Při nízké hmotnosti (860g) se dalo něco nalétat. To ale není jediné kritérium. Moje Letná měla za sebou desítky letů s MISS-A, více jak 50 letů s modelem LIMAU a něco málo s novým XL-43. Na poměrně krátké uložení Letné to bylo více než dost.

Stoupáním jsme nestačili na tehdy revoluční speciály Jardy Brože, který nakreslil zdařilou českou alternativu Goldbergova Zipper Cometa – model „ANTARES“. Že bude potřeba přijít s něčím novým bylo zřejmé. Co ale dělat, na nový motor jsem neměl. Chtěl jsem tedy postavit velmi lehký model s výborným kluzem. Kompromis, ale špatný. Stále jsem byl v myšlenkovém zajetí Musilovy „Rakety“, ale nakonec jsem udělal model příliš veliký. Zakopaný pes byl ale jinde, v motoru! Nejen že přisával kolem hřídele falešný vzduch do karteru, s tím souvisela i nestálá vzdálenost kontaktů odtrhu. To jsem si tehdy neuvědomil jako prioritní otázku a na to jsem také doplatil.

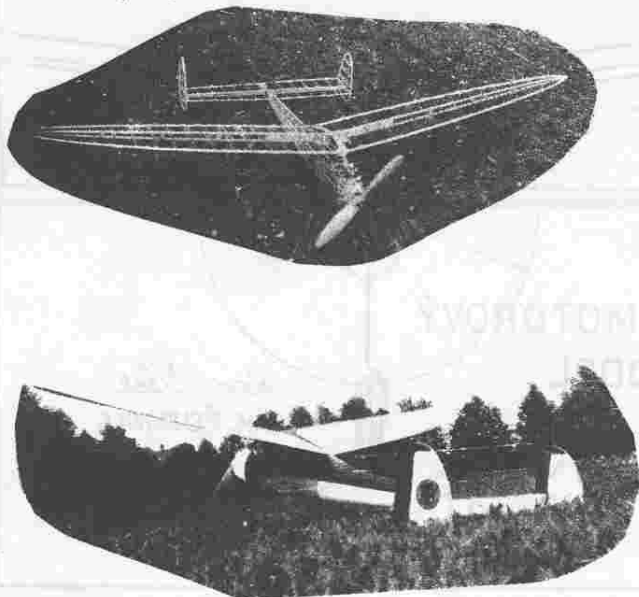
I když šlo o úsporně navržený a postavený model. Výborný kluz nekompenzoval ostatní nedostatky. Ale to už jsem byl v časové tísní. Soutěž se létala v neděli, volné soboty tehdy nebyly a tak se ještě zalétávalo v sobotu navečer. Šlo prakticky o doladování motorového chodu, ale bez valného úspěchu, motor běžel stále nerovnoměrně. Stalo se to, co muselo přijít: jeden z houpavých letů model vybíral hádám 10 cm pod úroveň hrany škarpy polní cesty, ze které jsme startovali. Nemohlo to dopadnout jinak. Jednokolý podvozek snad ještě s vrtulí byl sám na zachycení celého nárazu. Ani odpružení na tak krátké dráze není nic platné. Doporučuji: nedělejte to tak. S motorem se vybourala i motorová přepážka a zlomily se všechny podélníky trupu. Přesto, že na spravení jsem měl sobotní noc, opravu se mně nepodařilo dokončit. Zradilo mně totiž „acetonové lepidlo“ udělané jako obvykle ze starého rozlámaného trojúhelníku ponořeného do acetonu. Mít alespoň dnešní „Kanagon“! Tohle lepidlo, které jsem namíchal totiž odmítalo schnout a napojování podélníků se nekonalo. K půlnoci jsem to vzdal. To byla velká rána. Těšíte se celý rok na soutěž, jedinou, která se konala a nakonec vše se v niveč obrátí. To přijde líto, věřte. Ale hlavní vina byla v netěsném motoru. Křídla, ani kormidlo nebylo nárazem poškozeno a opravu skvělá klouzavost jen podporovala těchto dílů znovu použít. Ale ne na modelu stejné koncepce. Nejsem také přítelem žehu hned na místě smrti modelů. Oželel jsem (byť ne lehce) ten rok 1944 a brzy se dostavilo „tvůrčí přemýšlení“ co dál. Vyšel z toho solidní hornoplošník s normálním podvozkem, křídlem z M-44 na nízkém krčku a normálními kormidly. To jsem byl ještě zaměstnan v letovádce konstrukci. Nevím proč, ale jméno „PEDRO“ mu dal Vláďa Štros, pozdější konstruktér mnoha cs. vetronu. Iake Mirek Musil můj soupeřník ze stejného oddělení se vyjádřil pochvalně a připomněl, že Gusta Bušek zrovna u Vykočilů dělá na menší sérii motorů 8 ccm a to že by tak asi mohlo být akorát. Zašel jsem se poptat a s určitými finančními problémy motor objednal. Gusta mně pozval za 14 dnů do jeho brlohu a motor roztočil až na 8000 otáček. Potom prý už „zůstává viset“ odtrh. Byl jsem na výstost spokojen. Motor to byl velmi spolehlivý, měl zadní sání a malou spotřebu. Model „PEDRO“ se objevil na „AERU“ na podzim po válce a ulétl až do Víně, asi 5 km daleko. V důsledku „šetrnosti“ jsem při seřízení motoru, motor přehltl a model předčasně přistál. Na zbytek paliva jsem model znovu nahodil, pustil a to byl můj podíl na shora uvedeném neměřeném letu. Vyzrazil jsem kolem jedenácté, vrátil se k páté odpoledne. Jedinou mojí radostí bylo, že jsem přinesl modely dva, můj model a ANTARESE Jardy Brože, který kroužil s mým PEDREM ve společné bublině. Rozdíl byl jen v tom, že Brožův let byl platný let. Inu vždycky není posvěcení a prý chybami se člověk učí....

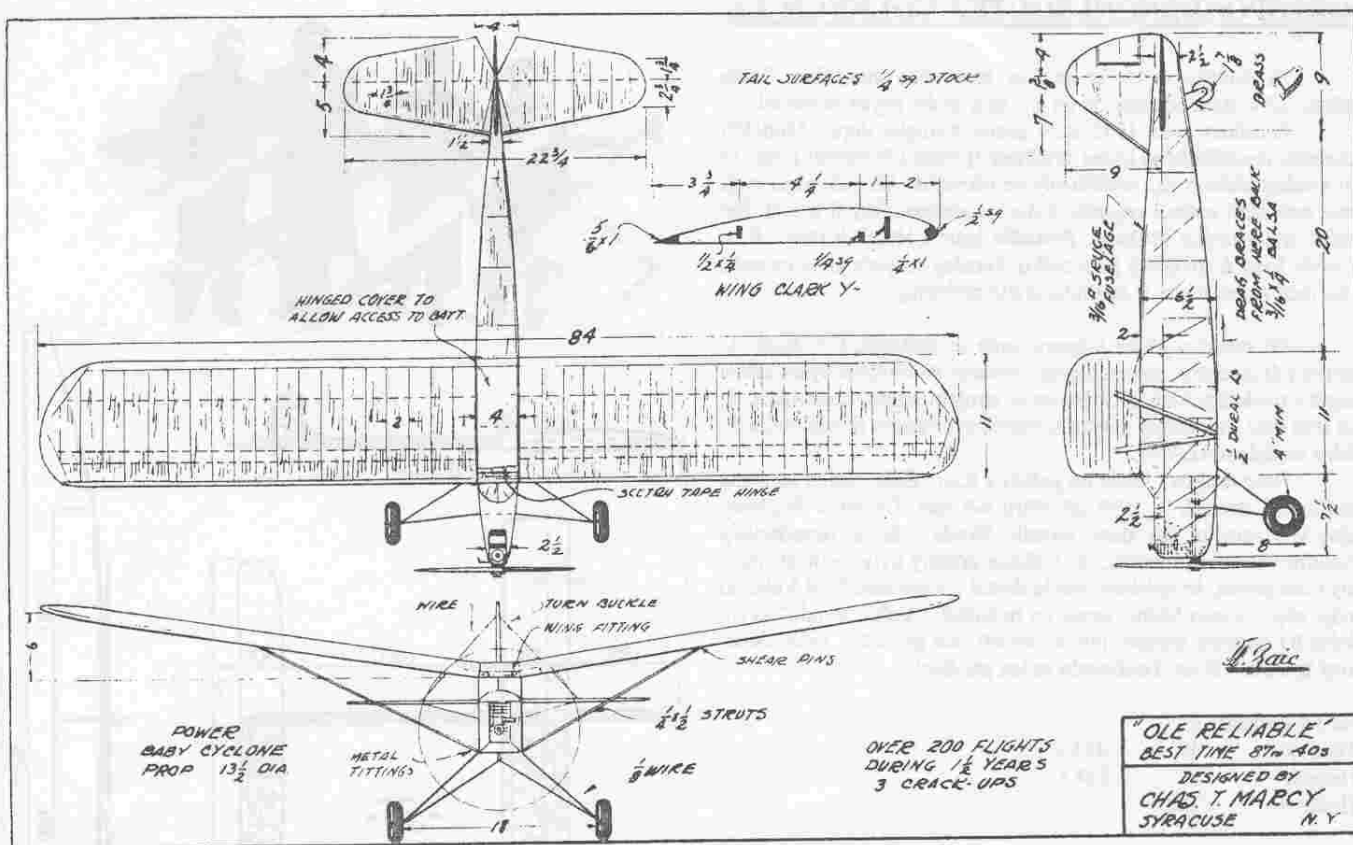
Ještě několik slov k modelu M-44:

Byl to samonosný hornoplošník s jedonosníkovým eliptickým křídlem posazeným na plochem trupu eliptického průřezu. Podvozek byl jednokolový a kyvně zavěšenou nohou, která byla odpružena k motorové přepážce opředenu gumou. Na tutéž přepážku byl na duralové lože invertně přišroubován motor Letná 6,3 ccm. Ostatní plochy měly obdélníkovou výškovku se dvěma směrovkami na obou koncích.

Trup byl průřezově eliptický, velmi plochý, mnohopodélníkový z listů 2x3. Za křídlem přecházel trup těsně před výškovkou do průřezu kruhového. Tato partie byla poddimenzovaná, patřilo by se poslední pole vylepit balzou nebo alespoň 0,8 mm překližkou. Ale balza nebyla. Přepážky trupu byly z letecké překližky 1 mm, vylehčené. Motorová instalace – cívka, kondenzátor a vypínač byly uloženy za motorovou přepážkou, plochá baterie 4,5 V se nasouvala do pouzdra ze čtvrtky na kreslení umístěné v trupu pod křídlem.

Křídlo – mělo čistý eliptický tvar s podélnou osou asi v 1/3 hloubky. Profil, G-5P, žebra z letecké překližky 1 mm silně vylehčené. Náběžná lišta smrk 3x5, odtokovka balzová. Na trup se křídlo přivazovalo gumou.





OLE RELIABLE

Tento pohledný motorový model je otištěn v Zaicově modelářské ročence 1938. Navržen byl Chasem T. Marcym ze Syracuse ve státě York. V poznámce má, že nalétal během 1 1/2 roku jen se třemi „bouračkami“ přes 200 letů. Na volně létající model, který si nemůže vybrat a je odsouzen přistát kdekoli to není moc. Když se ale na výkres pořádně podíváte, nabízí se otázka „Kdo už tehdy měl vizi hezkého kabinového RC motoráka“. Tak dobré proporce jako RC model OLE RELIABLE má. Nejde o malý kousek. Model měl rozpětí 2130 mm, což bývala tou dobou tak běžný velikost pro motor Baby Cyclone s vrtulí průměru 340 mm.

Model je vlnitá planice a 3/4 m. Typické pro salomamonosný s V- vzpěrami křídla asi do poloviny rozpětí. Stavba je balza – smrk. Rekordní let byl mimořádný: 84 minut a 40 sekund. Možná, že by se v análech FAI, nebo spíše americké AMA našlo něco bližšího, neboť tento let, pokud měl zachovány příslušné rekordové zvláštnosti určitě nějakým rekordem byl.

Použití vzpěr na křídle bylo velmi rozumné. Značně odlehčilo celý nosný systém. Pokusím se vám model v detailu přiblížit.

Trup byl staven z bočnic, v největší šíři měl průřez 102x166 mm. Svislé přepážky doplňovaly diagonální výztuhy. Hlavní podélníky trupu byl smrk 5x5 mm. Součástí trupu byla i směrovka shora přilepená na konec trupu. Motor byl držen dvěma duralovými nosníky 12x12 mm (značně předimenzované a s hlediska možného poškození motoru při bouračce naprosto nevhodná). Nosník procházel motorovou a další přepážkou trupu. Podvozek rozchodu 457 mm se dvěma koly průměru 100 mm zaručoval jistý vzlet ze země a věřím, že i dost bezpečné přistání do jakékoli orance.

Křídlo bylo obdélníkové se zaoblenými konci. V celém rozpětí byl použitý profil Clark Y o největší hloubce 280 mm. Účinnost profilu při tak velké hloubce mělat jistě velmi kladný vliv na Reynoldsovo číslo a tedy i na obtékání. Náběžka byla z lišty asi 6,5x6,5 mm zalpená do nosové části profilu na koso. Odtokovka byla průběžně v křídle stejná, šlo o balzu 8x25 mm. Žebra byla navléknuta na plné nosníky 5x25 a 5x12 mm. Zespodu byl ještě vsazen pomocný nosník 5x5 mm.

Výškovka byla lichoběžníkového tvaru, měla symetrický profil. Proti ohybu byla ještě posílena na vrchol směrovky i na spodek trupu ocelovým lankem.

Název Reliable, tedy „spolehlivý“ tomuto modelu víc než sedí, má pro to všechny předpoklady. Tím vás nenutím, abyste si pláněk honem dali zvětšit a pustili se do stavby. Nejdříve si pláněk dobře prohlédněte a prostudujte, co všechno k OLE RELIABLE vlastně patří a co by model měl mít. Nezejednodušujte si konečný obraz tak, jak byste chtěli mít.

Připomínáme tyto blízké soutěže SAM:

15.03 - ARC - letiště Kladno - F. Dvořák
18.5.03 - ARC - A2 - letiště Kladno - R. Čížek
29.6.03 - ARC - A2 - letiště Kladno - R. Čížek
12.7.03 - CRC + E - Nové Strašecí - F. Brož

Kormidlo – výškové bylo obdélníkové, překližkové profily snížený Clark asi 9%, jeden nosník s pouzdrý na koncích, kam byly překližkovými. “těčky” přilepeny směrůvky.

Potah modelů byl papírem Diplom a Flumo. Potah byl 2x lakován
vypínacím lakem a přes to ještě barevně červenobílým „Duko“ lakem.
Viz fotografie.

Model byl postaven pouze v jediném provedení, ale jeho původní křídlo ještě sloužilo dobře na motoráku PEDRO v těsně poválečné době.

Asi jsem se zase rozsahem přehnal, ale pokud nejste čtenáři „Informačních listů“, těžko by jste se dozvěděli, že nějaký Čížek vůbec nějaké modely kdy nakreslil...

Rad. Čížek

KORESPONDENČNÍ SOUTĚŽ VOLNÝCH A2.

Neobávejte se, že si na Vás zase něco vymyslím. Tahle záležitost už je stará bezmála 50 let a je tedy zralá, abych se zmínil.

Počátkem roku 1955 jsem dostal z Anglie dopis. Modeláři anglického modelářského klubu Wallassy (poblíž Liverpoolu) psali, že by si s naším klubem rádi změřili síly ve větroních A2. Kde vzali moji adresu mně není známo, nejspíše v Aeromodeleru, jiný ji neměl. Šlo o létání čtyřčlenných družstev. Prosadili jsme i létání družstev B, u nás tehdy bylo A-dvojkařů jako máku. Poměry soupeře jsme neznali, ale asi měli s obsazením B družstva určité problémy.

Při místním létání v únoru jsme se rozlétali, kdo bude A-družstvo i B-družstvo reprezentovat. Sestava A-družstva vyšla takto: Harapát s modelem ALA 55, Brauner se strojem vlastní konstrukce, Z. Pech létal také s modelem vlastní konstrukce (obrázek přinášíme) a R. Čížek s modelem ALA 55.

Naše družstva létala na polích v Kam. Žehrovicích na slabé vrstvě sněhu dne 27. 3. 1955 při větru 4-6 m/s. Družstvo Wallassy údajně vítr nemělo, jen slabý mrazík. Škoda, že se nezachovaly kompletní výsledkové listiny, do redakce dodány byly. S lítostí jsem tehdy konstatoval, že redaktor Smola dostal „doporučení“ od Velkého Vendy, aby o tomto létání napsal co nejméně. „Velký Venda“ svým nízkým IQ natropil spoustu jiných blbostí, ale nic s tím nešlo dělat, takový byl tehdy život. Dochovalo se jen pár čísel:

První 3 v družstvu A:

1) Hannay	W	813 s
2) Harapát	Ž	811 s
3) Hutton W		782 s

Družstva:

1) Wallassy	2791 s (průměrný let 139 s)
2) Žehrovice	2784 s

Družstva B:

1) Žehrovice	1545 s
2) Wallessy	981 s

Nebylo dobře. Jako předseda klubu jsem dostal vyčíněno a byla mně vyslovena nelibost, že když nedokážeme vyhrát, nemáme do toho létat. Mnohem užitečnější by prý bylo, když už chceme mít nějaké mezinárodní styky držet patronát třeba nad pionýrským kroužkem v Zápotoří. No comment.

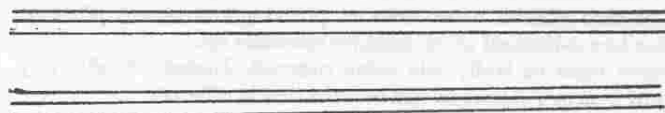
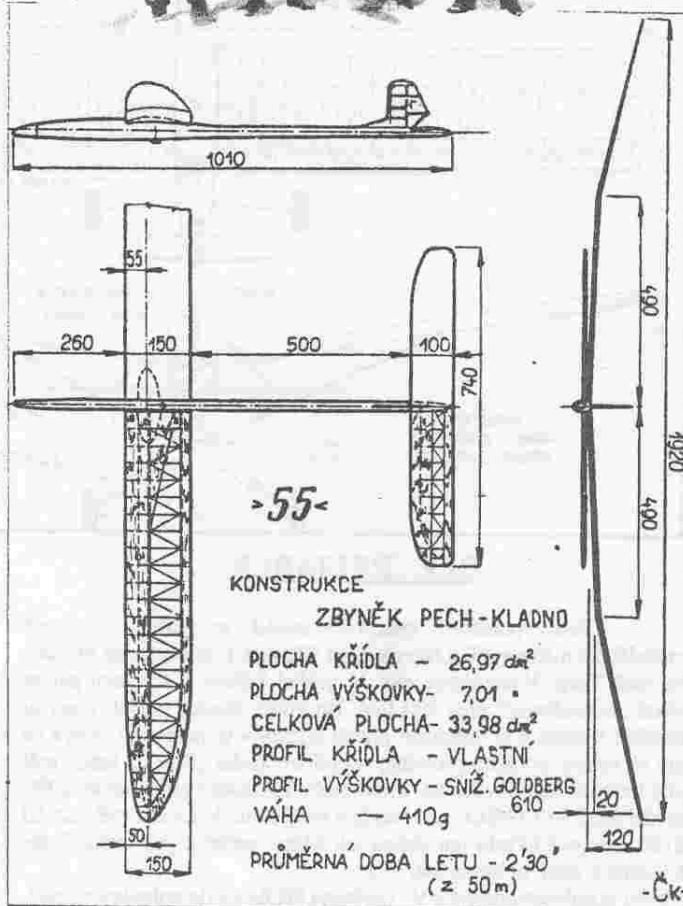
Rad. Čížek

Dokončení úvodníku se strany 1

Přišla doba rádiem řízených modelů. U motoráků na tom tolik nezáleží, ale modely bezmotorové jsou vlečeny do výšky 100 – 150 m, až na výjimky bezvětří i do větších rychlostí větru, než naměříme na zemi. Jsou modely, které i s původním profilem, jako měl volný let dobře, pro jiné to neplatí. Je to individuální od seřízení a vyvážení. U RC modelů větroňů jde o jiné letové formy, než u modelů volných. Proto se SAM 95 již před léty rozhodl povolit použití profilů u bezmotorových modelů dle vůle soutěžícího. Samozřejmě se všemi nutnými úpravami danými zástavbou RC vybavení. Ale to už jsme více než 10 roků zpět oprati dnešku.

Jako houby po dešti až s nečekanou vitalitou se prodraly do popředí modely ovládané nejen rádiem, ale navíc poháněné elektromotory. Toto údobí je kapitola sama pro sebe. Rychlý vývoj celé elektroniky a její komercializace přinesla řadu výhod: čistý ekologický provoz, nejsnadnější starty pohonné jednotky.

Jistě toto jsou jen připomínky dalších možných nástrah na téma „replika“. Nechci o ní mluvit na téma použitých motorů (stanovisko SAMu 95 = léteje s motorem, jaký máš), těžko obhajovat repliku u motorů oblečených do starých kabátů, ale se střevy a



srdcem novodobého mílaře! Ale děje se tak a s podivem se na tom i staví.

SAM 95 trvá na replice modelu ze všech tří hlavních pohledů. Nesmí se vytratit charakteristiky modelu ať už jde o vzepětí křídla, tvar a velikost podvozku, velikost a tvar křídla, trupu i kormidel a ostatní „úpravy“, které pravidla Sam 95 nepovolují.

Je dost lidí, kteří inklinují k tomu, něco si na zvoleném modelu vylepšit – to by chtěl po více než 50 letech udělat často i konstruktér – ale není to možné, kostky byly již dávno vrženy... Všechno ale v pořádku není, sami to víte! Máme snad zavést kontrolu modelů podle stavebních plánů? Víte vidět model, který víc připomíná psa přejetého autobusem než jeho charakteristický posaz na zemi je blbost, pokud je způsobeno neschopností. A když vědomě? Tak s tou „replikou“ se naučme být velmi kritičtí. Především k sobě.

Radoslav Čížek