



INFORMAČNÍ LISTY 78

DUBEN

2004/2

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: 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 ČÍZEK
Žilinská 160, 273 01 Kamenné Žehrovice

Úvodem

Končí nevlídné zimní období a co nevidět vyrazíme opět v příjemné jarní pohodě na naše stále se zmenšující letištní plácky, vychutnat si pocit z dobře letícího historika.

Mnozí, ti pilnější z nás, přes zimu nelenili a vyrazí s novými stroji. K tomu aby zálet dopadl dobře jim přejeme jistě všichni šťastnou ruku.

Příchodem jara se zvolna začíná rozjíždět i soutěžní sezóna. Proběhly již první soutěže volných historiků. Další na sebe nedají dlouho čekat. Z plánu soutěží na letošní rok bychom chtěli odlétat všechny a možná i nějakou navíc.

Zajištění soutěží dostatečným počtem pořadatelů je však trochu problémem posledních let. Proto bych chtěl vyzvat členy klubu kteří soutěžně nelétají, nebo se létá kategorie kterou nevyznávají, přijďte na letiště mezi nás, pořadatelská práce se pro vás jistě najde.

Co se týče zdravotního stavu redaktora IL zatím není zlepšení na té úrovni aby se mohl aktivně účastnit tvorby tohoto IL. Plánuje ale a doufám, že mu to zdraví umožní, účastnit se tvorby dalšího čísla.

V minulém čísle IL jsem vás požádal o spolupráci na obsahu IL, aby IL přinášely informace které členy a čtenáře obohatí o nové poznatky. Přišlo několik povzbuzujících dopisů, ale konkrétně zvedli prapor pouze prezident klubu František Dvořák jehož příspěvek naleznete na dalších stránkách a Jenda Kypta který nabídl zajímavou spolupráci. Na příspěvky vás ostatních i nadále trpělivě čekám. Jinak budete nuceni akceptovat obsah příštích IL podle mého názoru a to bych nerad.

Zastupující redaktor J. Balej

Seznam členů klubu SAM 95

V příloze tohoto čísla IL najdete aktualizovaný seznam členů klubu. Údaje o jednotlivých členech je maximem toho, co se nám podařilo z různých zdrojů a vašich dopisů získat. Vzhledem k tomu, že přístup některých členů nebyl zcela vstřícný a neposlali nic, je možné že v údajích týkajících se jejich osoby může být nějaká chyba. Pokud ji někdo z vás nalezne, či některý údaj chybí, sdělte nám to na adresu J. Baleje a v příštím čísle IL přineseme opravu či doplněk.

Je to ale pochopitelně zbytečná práce navíc, která by ubyla v případě, že by každý kdo chce být členem nějakého klubu splnil alespoň tu základní povinnost, dát o sobě vědět.

Výbor klubu



Krásně postavený motorák CLIPPER neúnavného Richarda Metze z Kladna. Pohon elektromotorem.

Zahájení soutěžní sezóny

Soutěžní sezóna 2004 byla zahájena soutěží všech větroňářských kategorií volných historiků dne 14. února na letišti ve Slaném.

Pořadatelem soutěže byl slánský LMK. Za poměrně příznivého počasí s teplotou -2°C a větru 1-2 m/s se soutěžního klání zúčastnilo 7 soutěžících. Bohužel soutěž vyzněla spíše jako přebor LMK Slaný. Jediným zástupcem SAMu byl neúnavný Míla Hořava z Kladna. Je škoda, že ostatní propásli příležitost zalétat si s historiky v dobrých podmínkách u obětavých pořadatelů.

Celkové výsledky:

Kategorie AV 1

1. Hořava Miloslav	Flugan	203
2. Pekárek Vojtěch	Aurela	189

Kategorie AV 2

1. Cívín Václav	Super Neptun	339
2. Keliš Pavel	Aurikel	335
3. Tichý František	Sluka II	311
4. Pekárek Karel	Seveřan	292
5. Hubáček Jiří	Seveřan	270
6. Dvořák Tomáš	Super Neptun	171

Kategorie AV 3

1. Keliš Pavel	Káně	340
----------------	------	-----

Chtěl bych tímto poděkovat členům slánského LMK, kteří v SAMu 95 mají jen čestné zastoupení, za uspořádání této soutěže. Doufám, že je slabá účast ze strany SAMu neodradí od dalšího pokračování.



Po 57 letech postavil repliku svého modelu ALDEBARAN Bronislav Sokolíček z Olomouce. Pohon motorem Letmo 2,5 ccm.



Goldbergům MERCURY zvětšený kvůli RC ovládání na rozpětí 1620 mm postavil Australan Bruce Abell na motor KaB Torpedo 4,7 ccm.



Bavorské mistrovství 1955. Vítěz samokřidel náš nynější člen Fritz Söltner z Norimberku.



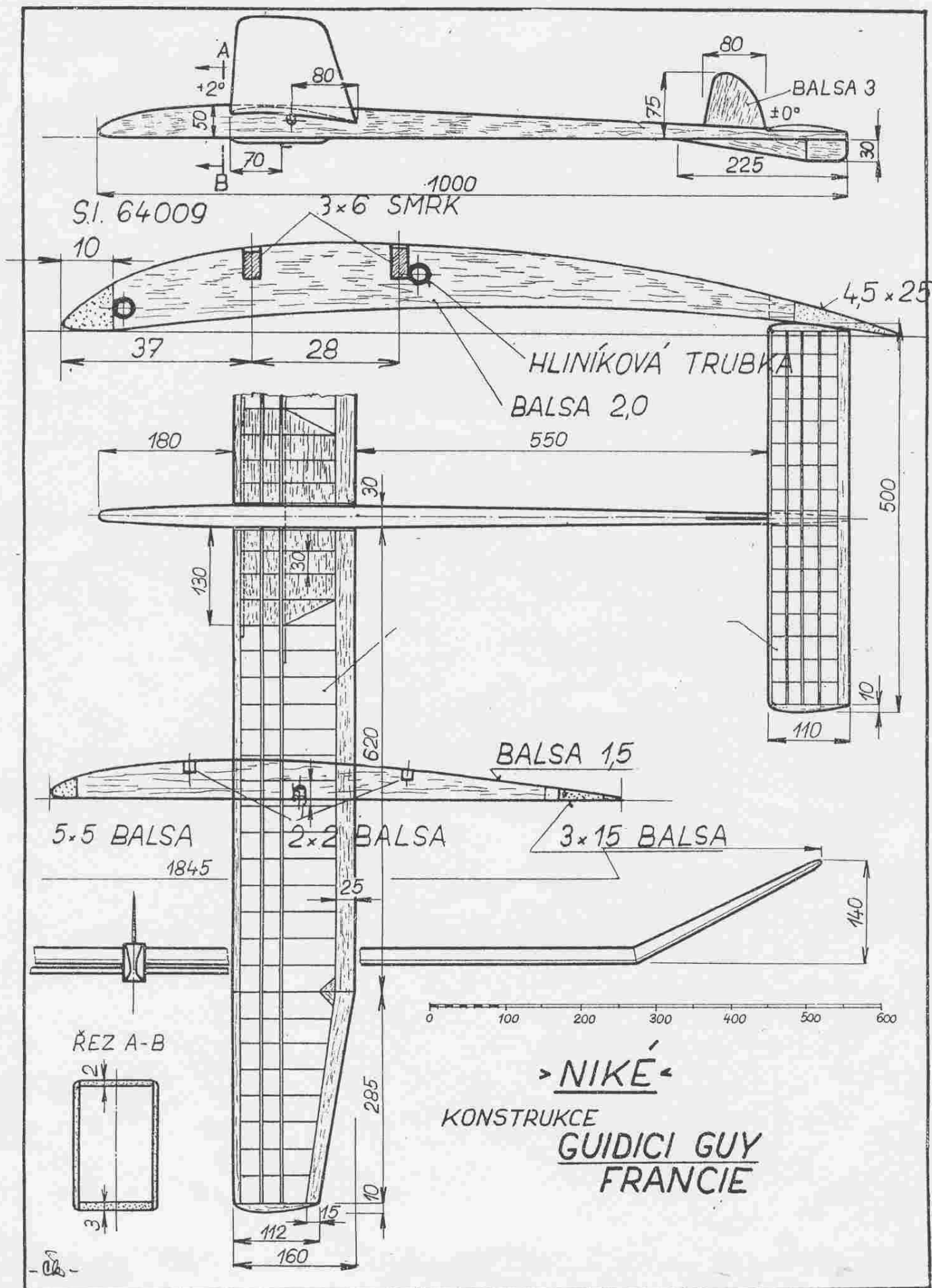
Jedním z několika spokojených uživatelů modelu ŽEHROVICE II je i Jiří Plaček z Prahy.



Předávání netradičních pekařských cen na „podiu“ soutěže v Žichlicích u Plzně. Předávající Ing. Karel Kleinmond odměňuje Fr. Dvořáka.



Maketu kluzáku Z 24 Honza postavil koncem padesátých let žehrovický Josef Vlach. S modelem pózuje Vl. Kostečka.



A-dvojka NIKÉ

Abychom dodrželi již vžitý rytmus střídání kategorií na uveřejněných pláncích, věnujeme toto číslo IL tichému letu větroňů.

Tímto plánkem bych chtěl ještě více podpořit zdárně se rozvíjející kategorii ARC-A2 dalším typem, který ač vznikl pravděpodobně v letech 1956 – 57 má průřez trupu ještě dostatečně velký pro montáž RC vybavení.

Pokud si vzpomínáte vycházel v roce 1958 v Leteckém modeláři v několika číslech seriál třípohledových plánek úspěšných větroňů zpracovaných tehdejší jedničkou v kreslení plánek Radkem Čížkem. Tento model s pořadovým číslem 5 byl otištěn v čísle 12 zmíněného ročníku.

Jedná se o model francouzské větroňářské školy zkonstruovaný Guyem Guidicim. Konstruktor se s modelem zúčastnil Mistrovství světa v roce 1957 v Mladé Boleslavi. I když výsledkově neoslnil, obsadil 26.-27. místo hlavně vlivem propadu ve 3. letu, si přesto myslím, že je svým řešením vhodný pro eventuelní „radiaci“ a soutěžní nasazení.

A ještě jedna věc. Vzhledem k tomu, že plánec je zpracován obdobně jako jsou plánky v IL mnozí ani nepoznají, že redaktor nedobrovolně odpočívá a jeho práce stará téměř 50 let jej stále reprezentuje.

Stručný technický popis:

Trup – obdélníkového průřezu byl slepen s balzových prkének tloušťky 2 a 3 mm. Balzové bočnice byly řídce vyztuženy přepážkami. Zvláštností byla pravděpodobně lišta na spodku trupu do které se posuvně uchycoval vlečný háček k doladění vlastností modelu při vleku.

Křídlo – s lomením do U bylo poměrně jednoduché klasické konstrukce snad až na masivní náběžnou lištu. Zadní nosník byl v délce jedné třetiny centroplánu zesílen na dvojnásobek. Křídlo se nasazovalo na hliníkové trubičky vetknuté do trupu. Toto řešení ale bude asi vhodnější nahradit ocelovými dráty.

Výškovka byla běžné vícenosníkové konstrukce, směrovka byla s plné balzy tl. 3 mm.

Tolik k A-dvojce NIKÉ. Snad uveřejnění tohoto plánu inspiruje někoho k jeho realizaci a dalšímu rozšíření škály typů které se v soutěžích ARC-A2 úspěšně utkávají



Malý příspěvek pro elektroletce

Na výzvu zastupujícího redaktora ke spolupráci na obsahu IL zareagoval příkladně prezident klubu a sepsal článek, který svým obsahem jistě přinese cenné informace nejen těm, kteří pro pohon historiků elektřinu již používají, ale hlavně těm, kteří se na to chystají.

Dejme mu tedy slovo:

Uvedená měření jsem prováděl se synem Liborem většinou na letišti, tedy v bojových podmínkách. Pokud se toto dělo doma v dílně, tak z toho byla vždy pohroma. Neumíte si představit, odkud se vezme takové množství prachu po chvilkovém protočení vrtule na modelu. Měření bylo uskutečněno spíše pro zajímavost, jakou použít nejvhodnější kombinaci vrtule a pohonné baterie.

Neberte tedy prosím tento příspěvek jako nějakou vědeckou práci. Pomůcky k měření byly průměrné kvality. Klešťový ampérmetr a rozsahem 20 až 200 A stejnosměrných, otáčkoměr ADVANCED DIGITAL TACHOMETER-VOLTMETER model no.602-1. Levnější, vyhovující nabíječ byl ULTRAMAT Graupner Best. Nr.6419. Pro mě je vyhovující hlavně obsluhou. Navolit se musí pouze druh připojeného akumulátoru: NiCd – NiMH a potom už jenom zmáčknout tlačítko „Start“. Když je nabito, tak to zřetelně několikrát zapípá a baterii už to dále udržuje při životě slabým proudem. Nic nežádoucího se tedy až do odpojení akumulátoru od nabíječe neděje. Je však nutné baterii k tomuto nabíječce připojovat zcela vybitou. Dělam to žárovkou 12 V z předního světlometu automobilu, která má jedno vlákno poškozené, pro naše účely však postačí.

Veškerá měření byla vždy se 7 články, neboť tak to dovolují pravidla SAMů i mezinárodně pro modely historiků. Dále se to jeví dostupné pro levnější nabíječe přímo z autobaterie. Pro 8 článků je již nutná nabíječka s měničem napětí a to už je cenová relace od 5.000,- Kč výše.

Použití motoru (stejnosměrného) s nižším napětím, konkrétně 7,2 V a sedmičlánek 8,4 V neblaze působí na komutátor. Velmi brzy se opalují lamely komutátoru.

Regulátor používejte raději s vyššími parametry (35 A raději 50 A), jinak se stává, že začne vynechávat přetížením, hlavně v letním období.

Vypnutí přijímače vypínačem na modelu při plných otáčkách motoru je nebezpečné – motor točí dál. Vypínejte zásadně ovladačem, nebo pákou na vysílači.

Co se týče pohonných motorů, je pro mne zcela nevhodný motor Palička. Bere mnoho proudu ale výkon není odveden.

Dále tedy uvádím výsledky provedených měření:

Motor Palička 24/10 8,4V – stejnosměrný

Baterie	Vrtule	Otáčky	Proud
1000 mAh	7,5 x 4"	12.300	36,4 A
1000 mAh	8 x 4"	12.200	40,1 A
1000 mAh	7 x 4"	15.000	28,0 A

Motor PHASOR 15/4 – střídavý

Baterie	Vrtule	Otáčky	Proud
1250 mAh	8 x 5"	10.600	20,0 A
1250 mAh	9 x 5"	9.900	21,1 A
500 mAh	8 x 5"	9.720	18,0 A
500 mAh	9 x 5"	10.500	22,7 A

Motor SPEED 600 8,4 V stejnosměrný

Baterie	Vrtule	Otáčky	Proud
1250 mAh	8 x 4,5"	10.800	17,6 A

Motor AXI 2814/10 střídavý

Baterie	Vrtule	Otáčky	Proud
1250 mAh	10 x 8"	nevyhovující	49,2 A
1250 mAh	9,5 x 5"	9.600	26,5 A
1250 mAh	9 x 5"	9.930	23,5 A
500 mAh	9,5 x 5"	8.500	21,5 A

Motor SPEED 600 + převodovka 3,3 : 1 8,4 V stejnosměrný

Baterie	Vrtule	Otáčky	Proud
1000 mAh	13 x 10"	3.600	17,5 A
1250 mAh	14 x 10"	3.540	17,8 A
700 mAh	14 x 10"	3.530	17,0 A

Motor SPEED 480/7,2 V s převodovkou 3,8 : 1

Baterie	Vrtule	Otáčky	Proud
500 mAh	10 x 8"	5.250	13-14,3 A

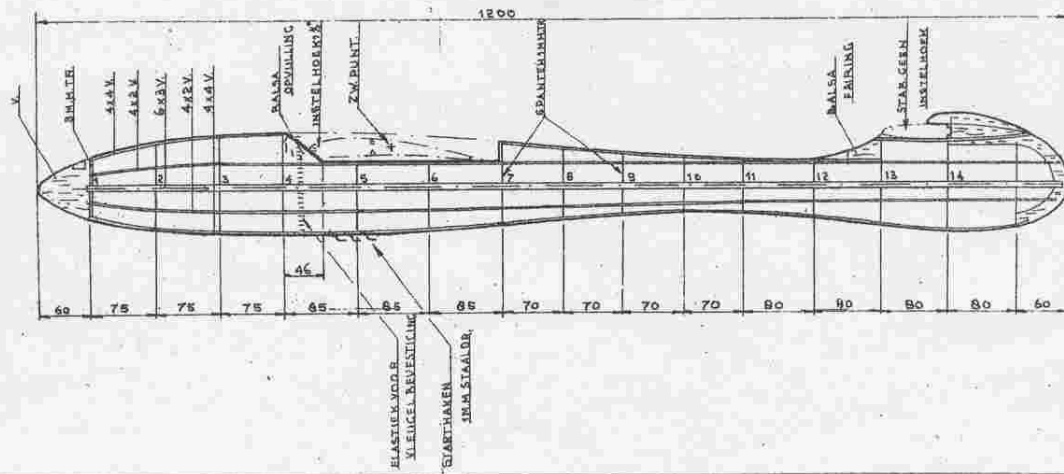
Pokračování na straně 6.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A	21	30	33	36	-	-	24	16	9	5	25	-	30	30
B	15	24	27	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
C	15	24	27	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
D	22	26	26	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
E	21	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60	63	66
F	26	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60	63	66
G	21	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60	63	66

SPANTENCONSTRUCTIE 1/100

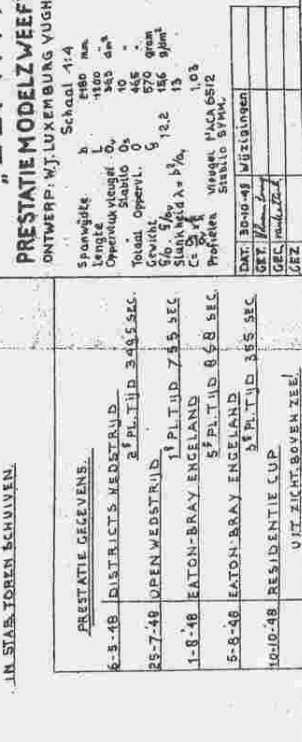
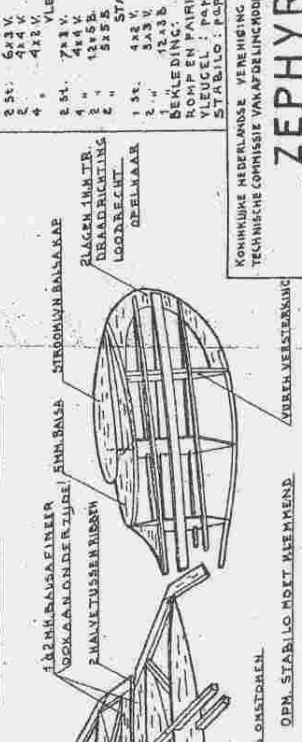
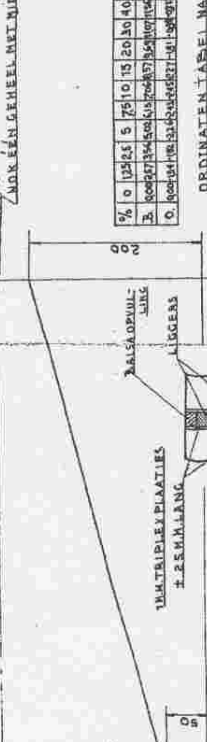
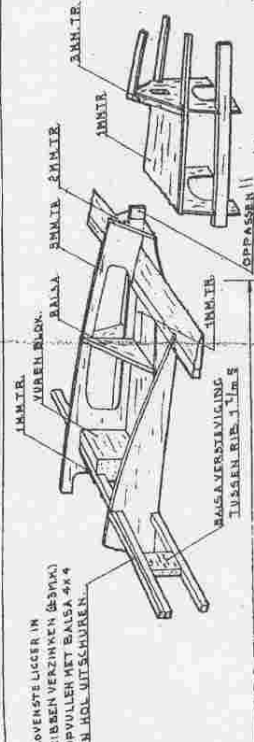
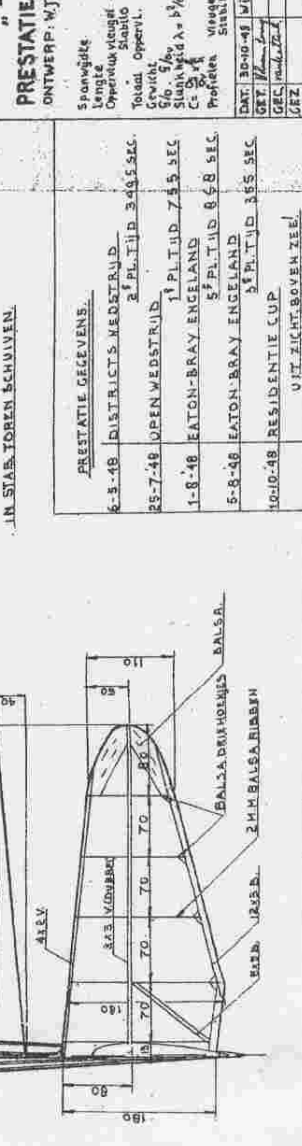
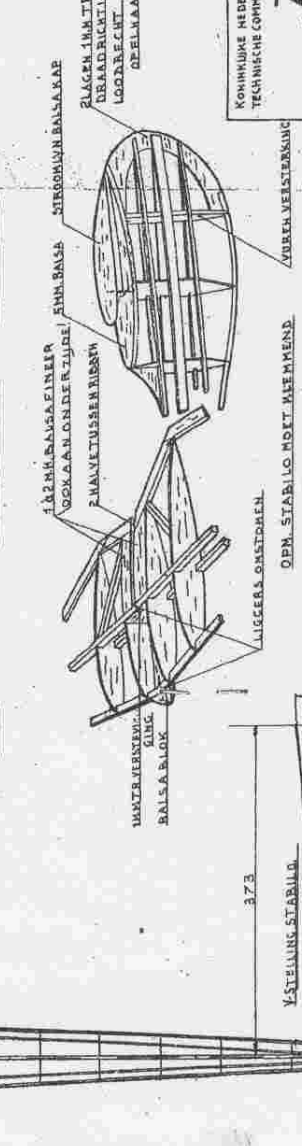
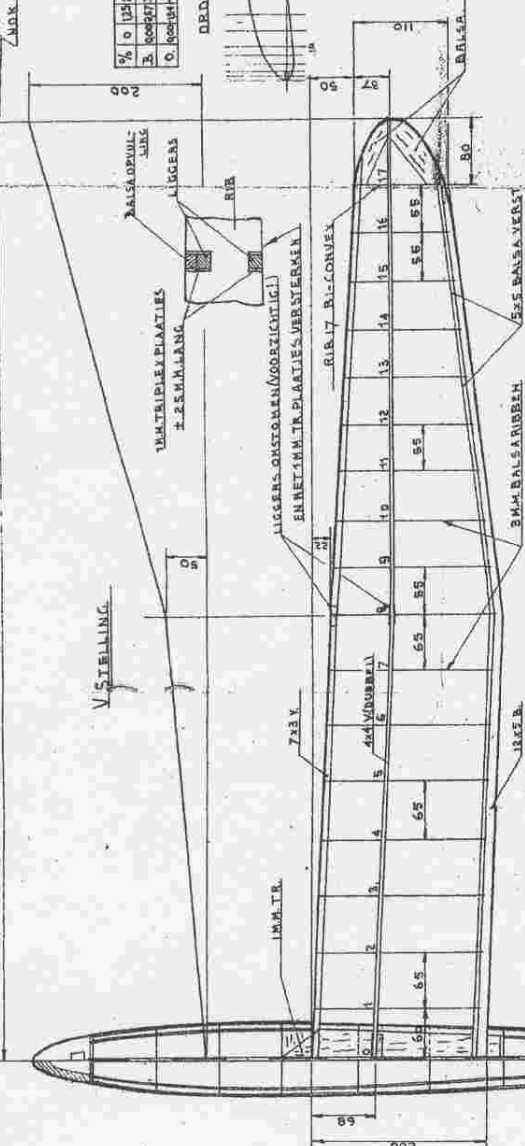
CONSTRUCTIE VAN SPANTEN

1000



CONSTRUCTIE VAN SPANTEN

1000



MATERIAAL LYST	
TRIPLEX: 1 mm, 25 cm	
2 mm, 5 x 55 cm	
BALS: 1 mm, 5 mm	
2 mm, 5 mm	
BALS BLOK: 18 x 3 x 3 cm	
YUREN BLOK: 7 x 5 x 5 cm	
STRAALDRAD: 1 mm, 10 cm	
LATTEN: 2 st, 6 x 3 v, lang 1200 mm	
2 st, 4 x 2 v, "	
2 st, 4 x 2 v, "	
2 st, 7 x 3 v, lang 1200 mm	
4 st, 12 x 3 v, "	
2 st, 5 x 3 v, "	
2 st, 5 x 3 v, "	
1 st, 12 x 3 v, "	
1 st, 12 x 3 v, "	
BEKLEIDING: 1 st, 12 x 3 v, "	
ROMP EN FAIRINGS: 2 st, 12 x 3 v, "	
VLEUGEL: 1 st, 12 x 3 v, "	
STABLO: 1 st, 12 x 3 v, "	

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

PRESTATIE GEDEVEN	
6-5-48	DISTRICTS MEESTRIJD
25-7-48	OPEN VEDSTRID
1-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
5-8-48	EATON-BRAY ENGELAND
10-10-48	RESIDENTIE CUP

ZEPHYR

Další větroňářský plánek je tak trochu „exotický“ výlet do modelářského dění v Holandsku v roce 1947.

Přiznám se, že i když vím kde Holandsko leží, neměl jsem dosud žádnou představu o tom, jaké modely, jakých tvarů a konstrukčního řešení se v těsně poválečném období v uvedené zemi stavěly. Pro objasnění jsem vybral plánek otištěný v časopise anglického SAMu 1066 The Clarion.

Uvedený model ZEPHYR zkonstruovaný W.J.Luxemburkem však nasvědčuje tomu, že tvarové a konstrukční řešení jeho modelu není příliš odlišné od modelů stavěných v té době u nás. Snad jen to řešení směrovky je trochu zvláštní.

Uspořádání plánu je obdobné tomu, jak se tehdy plány kreslily u nás včetně nakreslených pohledů na některé stavební uzly.

Trupové přepážky bylo nutné vykreslit podle uvedené tabulky, uveřejněny jsou i souřadnice použitého profilu NACA 6512.

Plošné zatížení modelu 12,2g/dm² dávalo předpoklad k dobrým letovým výkonům. Významný vliv na nízkou hmotnost modelu mělo na naše tehdejší poměry neuvěřitelně velké použití balzy jak na křídla, tak na kormidlech.

Na plánu nechybí ani tabulka soutěžního umístění modelu v roce 1948, takže případný zájemce o stavbu je ihned informován o soutěžních možnostech modelu.

Tolik k uveřejněnému modelu. I když pravděpodobně nenalezne mnoho zhotovitelů, chtěl jsem jeho uveřejněním jak jsem uvedl v úvodu trochu nahlédnout do modelářského dění v zemi o které zas tolik informací nemáme, která ale do modelářské historie určitě patří.



Malý příspěvek pro elektroletce

Pokračování ze str. 4

Motor SPEED 480/7,2 V s převodovkou 3,3 : 1

Baterie	Vrtule	Otáčky	Proud
500 mAh	10 x 8"	5.450	17- 19,2 A
500 mAh	10 x 6"	6.400	13,2 A
Po ročním provozu a novém promazání převodovky naměřeno:			
500 mAh	10 x 6"	6.630	13,5 A

Tolik František Dvořák.

Jménem redakce se domnívám, že technické články přinášející ostatním cenné informace do IL rozhodně patří. Vždyť naše stroje jsou historické jenom z povrchu. Uvnitř však bývají vybaveny nejmodernější technikou kterou ne všichni dostatečně dobře ovládáme. Takže díky za každé poučení, které doufám příště přinese někdo jiný, témat je víc než dost.



Oprava

V IL 77 jsem uveřejnil příspěvek o vytvoření internetové stránky našeho klubu Martinem Mandákem. Příspěvek měl ale jednu zásadní chybu a to neotištění internetové adresy. Původní se nevytiskla a dodatečně dolepená nevydržela do množen. Omlouvám se. Takže zmíněná adresa zní: <http://www.mandak.net/sam95/>

OPTIMO

V čísle 77 IL jsem přetiskl plánek modelu OPTIMO od Z. Tučka. V jeho popisu jsem se přiznal, že jsem jej neviděl nikde uveřejněný. Uvedená skutečnost nedala spát i několika členům, kteří se dali do pátrání po historii modelu. Snad nejpoctivěji po modelu pátral kolega A. Drahokoupil z Turnova, ale bezúspěšně.

Trochu "tajemna" okolo modelu, který se na naše stránky dostal oklikou přes Anglii, vyřešil jednoznačně Jenda Kypta z Mladějova zasláním kopie stránky s časopisu Modelář a Modely z roku 1997, kde byl model otištěn. Přiznám se, že v tomto roce jsem uvedený časopis neodebíral a otištění modelu mi uniklo. Abych historii vzniku modelu trochu přiblížil otiskuji část doprovodného textu k plánu. Hovoří tedy jeho tvůrce Zdeněk Tuček z Prahy:

První motorový model, který jsem si postavil v roce 1948, ve svých patnácti letech, byl legendární Antares. Jeho pomalý, strmý motorový let a poté vzrůstající kluz byl pro mne tak hluboký zážitek, že na něj vzpomínám po letech dodnes.

Když jsem hledal jeho plán, který mám stále schovaný, objevil jsem na balícím papíru namalovaný plán svého soutěžního motorového modelu OPTIMO z roku 1954. Zaujala mne především ladnost tvarů, kterým byla podřízena až bláznivá složitost a pracnost konstrukce se snahou docílit co možná nejdokonalejší tvary. Jeden z takových detailů jsou jakési (zbytečné) průduchy na chlazení motoru. Naštěstí jsem našel rozkreslené všechny profily křídla, výškovky a přepážky trupu, takže je stačilo pouze okopírovat.

Připomínám, že tehdy platily propozice: 200 g na každý kubík motoru a zatížení 12g/dm². Později byl povolen start z ruky, takže z podvozku zbyla jen ostruha z ocelového drátu. K omezení chodu motoru sloužilo oční kapátko. Model dosahoval výšky asi 50 m a tím měl šance jako A dvojky, což také svými výkony potvrzoval, především díky překrásnému kluzu.

Po prostudování plánu jsem zjistil, že nebude problém vhodně umístit běžnou RC soupravu a proto jsem se rozhodl plánek překreslit na tuto variantu. Proti původní konstrukci jsem zesílil náběžné a odtokové lišty křídla a výškovky, některé balzové nosníky jsem nahradil smrkovými a přidal ostruhu na ochranu VOP. Jediná změna, která ale není nutná, je posunutí SOP dozadu a zkrácení trupu pod kormidlem výškovky.

Nádrž jsem zvolil z vajíčka Kinder, uloženou v pylonu, jehož nosová část se musí rozšířit a tím zůstanou zachovány „chladič průduhy“, které jsou v tomto případě funkční.

Model byl ve zjednodušené verzi postaven nejméně ve třech exemplářích. Barevná úprava originálu: křídla červená, trup v barvě modré metalízy s červeným stylizovaným nápisem OPTIMO na levém boku pylonu.

Tolik autor modelu.

Při výběru plánu do minulého čísla IL jsem se nechal trochu unést tím, že se zdánlivě neznámý český model dostal do anglického samáckého časopisu a netušil jak to s modelem opravdu bylo. Pokusím se při výběru dalších modelů získat předem více informací.

Na závěr

Přátelé, vím že za dobu existence našeho klubu jsme všichni zestárlí o 10 let a kvality zraku kvapem ubývá. Chtěl bych alespoň některé z vás požádat o vyjádření, zda použitá velikost písma je ještě vhodným kompromisem mezi čitelností a množstvím informací které se menším písmem do čísla dostanou. Zkrátka, zda bychom neměli používat trochu větší písmo.

Děkuje J. Balej