



ÚNOR

95

1994

- - Vychází 1x za 2 měsíce - v polovině 2. měsíce
- - Zdarma pro členy SAM 95 - Bohemia
- - Zodpovědný redaktor: Rad. Čížek, Žilinská 160
273 01 Kam. Žehrovice
tel.: (0312) 93206
- - Spolupracovali: Jiří Balej, Jana Balejová

POHLED ZPÁTKY I KUPŘEDU . . .

Je potřeba, abychom si promítlí co bylo dobré, co méně, čemu se chceme do budoucna vyhnout a co bychom rádi naplnili.

* Informační listy - Moc jste nenadávali, nikdo po nás nestřílel, díky. I v roce 1994 bychom rádi otiskovali zajímavé věci, jeden 3pohledový plánek do čísla bude zvyklost. A těch čísel bude 7 nejméně. Snažili jsme se, aby náš "jízdní řád" byl spolehlivý. To snad vyšlo.

* Poklad SAMu 95 činí, jak vidíte z přehledu méně než 100 tisíc Kč. Není to mnoho, ale vystačili jsme díky České spořitelně Kladno (diplomy) a díky Karlovi Kalinovi (legitimace) a také díky člence "redakce" - to především. "ICO" SAM 95 nemá, kuponová privatizace se nás netýká, naše hodnoty leží v jiné oblasti. Plat v "redakci" jsme si chtěli také zvýšit nejméně o 100 %, jak je to v našich krajích běžné, ale protože 100 % k nule zase jen 0, nechali jsme to na jindy.

* Členská základna. Nezbylo místo na nové adresy jak vidíte. Bez jakéhokoli nábory jsme se přehoupili už přes číslo 70. Hodně lidí o nás dosud neví, dozvídají se to náhodně. Dali jsme zase pár řádek "do Modeláře". Jsou modeláři, kteří ho odebírají a řeknou to dál. Někteří z nás jsou členy jak u nás, tak v "78". Nijak to přece nevadí. K založení "95" byly v samém začátku i připomínky. Někdy šlo i o jablka kyselá. Ztrávili jsme to, protože nikomu nepřekážíme. Během roku 93 jsme obohatili obzor "historiků" o 44 stránek plánek, fotek a povídaní. To pokládáme za plus.

* Pravidla - pokud jste si na ně nezanadávali, na CRC zvláště, jste neteční. To je úsek, kde bylo plno snahy, ale nedopadlo to dobře. Dokončení příště, chybí 5 cm místa! Už zase, kručíš! J. Balej - R. Čížek



Něco o "ELEKTRICE"
píše Jarda Vaníček (02)

Říká se, že na počátku bylo slovo ... V našem případě šlo o slovo více, která neúnavně směřoval na Jardu náš milý prezident Jirka Balej. Jarda prohrál v časových dnech prosincových své mnohé dluhy a našel i tento rest. Sedl a napsal. Vůbec netušil, že mně jeho materiál dojde přesně na den, kdy se naplnily Jirkovy

Abrahámoviny. Hezký dárek, bude spokojen!. A už dávám slovo Jardovi.

Odlétal jsem veteránské soutěže 1993 s elektrickým "Playboyem". Až na nešťastnou závalu na té poslední poměrně s úspěchem. A tak si myslím, že mohu dát kousek rozumu druhým, hlavně proto, aby se vyhnuli cestám, které nikam nevedou.

Na otázku "proč vlastně elektrolet?" znám i odpověď: proto, že jsem líný. V porovnání se spalovacím motorem má elektrolet řadu nevýhod. Komerční dvaapůlka, třeba OS Max. váží i s tlumičem 153g a s vrtulí 8/4" jsem s ní naměřil na nenitrované palivo 12300 ot/min. Motor Speed 600/8,4 V, nebo v provedení Robbe 600/24 váží 220 g a točí se stejnou vrtulí slabých 10000 ot/min. Navíc potřebuje akumulátor. Třeba Sanyo 0,7 Ah, 8,4 V váží 207 g. Dále spínač, nebo regler. Graupnerův Solar MOS 18 s konektory představuje 46,5g, nebo Switch 20-57 g. Pravda, spalovací motory mají také svoje servo, ale ne vždy. Tak můj nejmilejší protivník Zdeněk Andryšek tahá výškovku nějakou drátěnou "pastičkou na myši" a ta mu zavírá motor. Zase nějaký gram dolů. Při použití aku 0,7 Ah je tedy v elektroletu naloženo zhruba o 250-300 g více, než v modelu s dvaapůlkou, ale na vrtuli zhruba o 20% výkonu méně. Dostup při stejné době běhu motoru je tedy u elektroletu podstatně nižší, než u modelu se spalovacím motorem. Při rekreačním létání se dá s uvedeným aku při přerušovaném chodu elektromotoru vystoupat 3-4x do výšky 120-150 m (posuzováno podle vstřonů na 150m šňůře). Až do této řádky jsem se vyplakal a politoval případné kandidáty elektroletu, ale teď už samá radost:

Už při návrhu modelu je možno kalkulovat s tím, že el.-mot. má minimální vibrace. Ty se prakticky omezují na vyváženost či nevyváženost vrtule. V cizích časopisech jsem si všiml, že Američané s oblibou přivazují elektromotor jen několika oky gumy na balsové sedlo, nebo na překližkové korytko. Ochranný nátěr proti účinkům paliva odpadá, zase pár gramů v kapse. Palivo je laciné. Buď přímo z Tušimic, nebo z akumulátoru. Čistý model, čisté ruce, žádné fleky od paliva.

Ale teprve teď přichází to nejlepších: Elektra "chytá" stejně dobře v parném létě, v dešti i v mrazu minus 10°C. A dokonce bez zhavení - málo jsme se s ním natrápili? Žádná přepálená svíčka. Chvilí mně trvalo, než jsem si zvykl na možnost kdykoliv vypnout a zapnout motor, "protáhnout" se na přistání, jsem-li krátký (ne při soutěži). A tady je třeba se zmínit o důležitém článku hnacího agregátu. Je to spínač, nebo regulátor otáček motoru, zasvěcení to znají, ale pro ty, jímž to jasné není: dnes už málokdo používá separátní zdroj pro přijímač. Současné regulátory a spínače mají obvod BEC (informace v Modeláři), který současně napájí motor i přijímač z jediného zdroje. Klesne-li napětí v akumulátoru pod určitou mez, odpojí zmíněný obvod motor a na aku zbývá ještě dostatek energie, aby mohl model být na rádio řízen ještě nejméně 20 minut. Vyzkoušel jsem to na Graupner Switch 20, Solar MOS 10 a Astra od Bolka Veselého. Ty jsou vynikající, nejhezčí a cenově se drží při zemi. Prohledal jsem kdejaký katalog, ale tak lehoučké spínače na světě asi nikdo nedělá. Podíl na jeho podnikání nemám. Zmíněné spínače mají dost ostrou brzdu motoru a to může být ošidné. Je třeba rádně utahovat vrtuli. Při vypnutí motoru se vrtule doelova zasekne a setrvačnost ji uvolní. Potom ji hledáš v trávě.

Motory Mabuchi, které byly u nás kdysi prodávány za pár korun jsem vyzkoušel a odložil. Jejich výkon je v porovnání s motory stejné firmy, jak je dodává v současné době mnohem nižší. Jejich označení je Speed 600/8,4 V, nebo Robbe 600/24, liší se pouze nálepkou. Speed 600/7,2 V je totožný s Robbe 600/19. V Plzni se platí 306,- Kč respektive 285,- Kč.

Na modelu Viking jsem vyzkoušel motor Speed 400 s převodovkou 1,35/1 a vrtulí Slimprop 205/100. Výkon mně nijak neoslabil a tak jsem po několika startech namontoval Speed 500/7,2 V. Čtěl vrtulí 7/4" (180x100) s tím, jsem skončil s převodovkami. Přátelé "oldtimeristé", snažil jsem se vypsát to, na co se mně lidé na letišti nejčastěji ptají. Víím, že jsou u nás v tomto oboru hlavy daleko pomazanější, v Modeláři jsou často články odborné, ba až vědecké. Já chci jen mnohdy drazé vykoupenou radu pomoci těm, kdož sice mají chuť, ale dosud ještě ten první krůček neudělali. Já jsem elektroletu asi nadobro propadl.

Snad by bylo dobré promluvit ještě o nabíjení a nabíječích, to je návazná a neméně důležitá věc. Také snad o velikostech modelů pro dané motory, alespoň v přehledu. Tak zase příště.

Jarda Vaníček, Plzeň



Franta DVOŘÁK - "šedesátník"

Koncem roku 1947 jsem přestal dojíždět do vzdáleného "Letova" a přešel jsem do konstrukce kladenských "Spojených oceláren". Tam se pracovalo od 6 do 14 hod. a najednou jsem měl tolik času, který mně po léta scházel. Začal jsem zase vést kroužky, hned tři: v Kladně, Žehrovicích a Tuchlovicích, kde jsem tou dobou přechodně bydlel. V tuchlovickém kroužku bylo plodné podhoubí díky pochopení učitele Pokorného. Tady jsem se s Františkem poznal. Nebyl to kroužek ledajaký a dost žáků bylo nad průměrem. To jsem poznal i u Františka, že není úplný začátečník, už předtím se motal kolem Dědka Vlacha a Josef zřejmě přitahoval svými modely kluky jako zralé hrušky vosy. V tuchlovické škole jsme lepili Vosy, Sluky a Káně, potom i Luňáky a Sokola II. Kluci uměli, Franta asi nejvíc. Uměl odvést čistou práci. Naštěstí mu to zůstalo.

V roce 1953 - jsme byli jako Čechoslováci pozváni na polskou soutěž, dnes bychom řekli s mezinárodní účastí. Na zvláštní "milostivé" povolení přímo tehdejšího předsedy vlády (zřejmě Šlo o moc důležitý podnik) byla akce realizována. Teď šlo o to najít modeláře, kteří by zvládli jednak větřoně, jednak upoutané sportovní makety. Krkolomná kombinace, ale v tuchlovickém kroužku byli takoví 3: Dvořák, Cimbura a Kratina. Tehdy už jako členové LMK KŽ měli za sebou řadu úspěchů, Cimbura vyhrál v r. 1949 v juniorech Mistrovství ČSR v Medláncích. Franta se svojí Praga E-114 zalétal spolehlivě v týmu s mojí Chrisley Super Ace na ledě zakopaného nekrytého zimního stadionu a zalétli jsme 10 km trať nevídaně rychle. To byl první úspěch na mezinárodní scéně.

Víc je možná známý František jako gumičkář. V roce 1958 se kvalifikoval do týmu ČSR na mistrovství světa do Anglie, kde zalétal spolehlivě s XL-58. Rok na to se stalo nečekané: po rozlétávání se stává mistrem světa v kategorii Wakefield. I v roce 1965 se probojoval na MS ve Finsku, ale byl velmi poškozen nepozorností časoměřičů (záměna modelů).

Těžko bych mohl dnes po tolika letech přesně říci kolik soutěží větřonů, gumáků a motoráků vyhrál Franta v padesátých letech. Nebylo jich málo, nebylo mnoho tak aktivních modelářů.

Nemohl samozřejmě chybět ani později, když přišlo rádio. Ještě dnes patří do naší špičky RCV 2, loni byl první na MR v RC VI. A se synem Liborem měli i úspěchy v F3B a F3J. To není málo.

Tímto se nic neuzavírá, Franta má natolik infikovanou krev modelářinou, že těžko přestane jen proto, že má šedesátku. A to je moc dobře. Doufáme že Ti vydrží Tvůj elán i při létání v SAM 95. Tak Ti všichni přejeme: "Ať Ti to líta!"

R. Čížek

Pokladní zpráva SAM 95 za rok 1993

Příjem 1993:

Příspěvky celkem	4.430,- Kč
Startovné	460,- Kč
Převod z roku 1992	220,- Kč
	<u>5.110,- Kč</u>

Vydání 1993:

Poštovné	1.408,- Kč
Kopírování (xerox)	444,40 Kč
Papíry, obálky, čtvrtky	359,50 Kč
Ceny na soutěže, dary	578,30 Kč
Drobné výdaje	<u>45,90 Kč</u>
	2.836,10 Kč

Rozvaha:

Příjem	5.110,- Kč
Vydání	<u>2.836,10 Kč</u>

Stav ke dni 1.1.1994: 2.274,90 Kč

Zpracoval: Fr. Mařík - pokladník

Zimní posezení SAM 95

Na popud několika členů posedíme v sobotu 19. února od 9,15 hod. v zasedačce Obecního úřadu v Kamenných Žehrovicích.

Chtěli bychom si rozebrat dosavadní činnost, jak dál, co zlepšit, něco o létání, o problematice pravidel doma i v cizině, i o čemkoliv jiném. Když bude odpoledne pěkné počasí a konstelace hvězd bude příznivě nějakému poletování, můžeme si ve větřoních odlétat výkony pro Rosickou zimní 94 ve větřoních na kladenském letišti.

Jistě je tento sraz pro většinu členů nedosažitelný, ale alespoň něco pro ty, kteří to mají blíž. Zatím se víc nedá dělat.

Tombola ani šampaňské nebude, můžeme jen doporučit: vezměte si s sebou nějakou buchtu, nebo jinou svačinku. Ti, co bydlí blíž k sobě by měli domluvit jak využít společně auto, aby cesta byla lacinější. Kdo by chtěl přijet z Prahy autobusem, tedy z Dejvic linkou Praha-Rakovník.

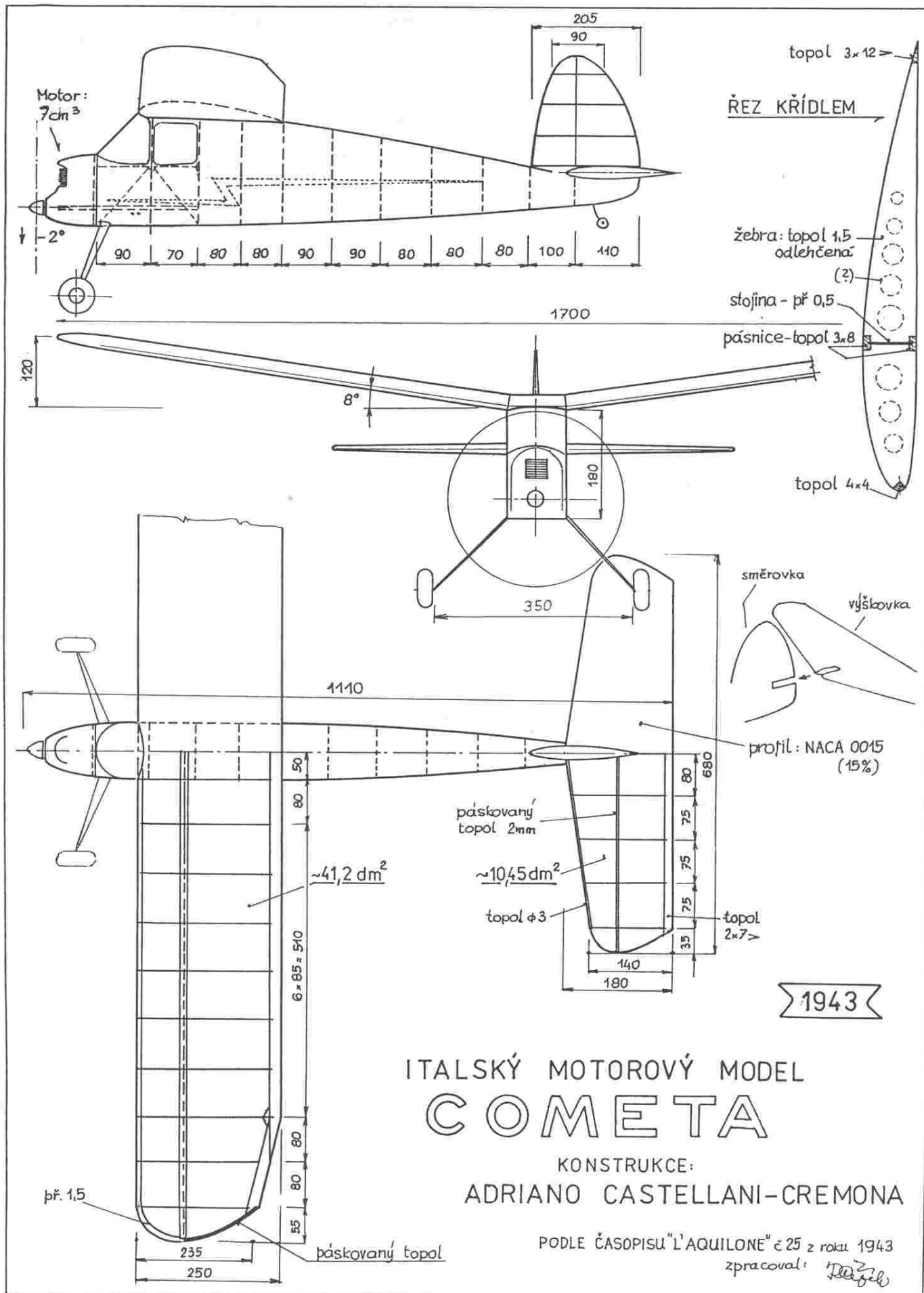
J. Baleš

J A K budou vyhodnoceny SOUTĚŽE SAM 95 v roce 1994 ?

- "Káně cup" - putovní pohár - počítají se výsledky 3 nejlepších soutěží z 5 (ARC kategorie)
- ARC - větřoně řízené rádiem - putovní pohár součet výsledků ze soutěží 22/5 a 27/8
- CRC - motorové modely řízené rádiem (skupina A), putovní pohár, výsledky z 22/5 a 27/8
- BV 1 - "malé gumáky" - putovní pohár, 3 nejlepších výkonů ze soutěží: 3/4, 16/4, 22/5, 27/8 a 11/9

CO NAJDETE v č. 9 "II" (vyjde koncem března 1994)

- Výsledky korespondenční soutěže "Zimní Rosice 94".
- "Kdo je kdo" - pokračování.
- Trípohledový plán motorového modelu "Pedro" z r. 1945.
- Informace o schůzce SAM 95 z 19.2.1994.
- Propozice k soutěži SAM 95 ve Slaném dne 16.4.1994.
- Propozice korespondenční soutěže SAM 95 (dubnové létání).
- Řadu dalších zajímavostí z domova i ciziny.



Italský motorový model "COMETA"

Čas od času si chtějí někteří modeláři postavit model-maketu skutečného letadla. To ale není snadné a často se nedostaví ani žádoucí výsledek. To byl důvod, proč se Adriano Castellani rozhodl v roce 1943 postavit model hornoplošníku, který by vypadal trochu jako letadlo, ale i jako model. Měl při tom na zřeteli dobré letové vlastnosti, i snadnou stavbu pro průměrného modeláře. Záměr se podařil, "COMETA" létala opravdu dobře.

Na připojeném plánu na předchozí straně chybí některé koty (nejsou na původním plánu). Nenačtete tam, proti mě zvyklosti ani poměrové měřítko. To proto, že původní plán není natolik přesný, aby se měřítko dalo bezpečně zjistit. Trochu k stavbě:

Křídlo je stavěno v jednom kuse, má jednoduché V-lomení 8°. Nosník křídla tvoří dvě protilehlé pásnice z topolových lišt 3x8 opatřených (dovnitř profilu) úzkou drážkou. V ní je zalepena překližková stojina 0,5 mm. Rozměry náběžné a odtokové lišty jsou zřejmé z plánu. Koncový oblouk je od náběžky k nosníku z překližky 1,5 mm, zadní část oblouku je laminována z tenkých topolových pásek. Žebra jsou z 1,5 mm topolové dýhy, odlehčená (není známo jak, pravděpodobně kruhové otvory). Profil: Clark Y (11,7%). Úhel nastavení křidel 1,5°. Potah papírem, lakováno 3x bezbarvým lakem. Upevnění křídla na trup gumou.

Výškovka - Žebra z 1 mm topolové dýhy, náběžka topol 0,3 mm, odtokovka: zkosená 2x7 topol. Nosník je laminován z 2 mm topolu, není jasné jak. Profil výškovky byl poměrně tlustý, -15% NACA. Na přední straně výškovky je výřez pro zasunutí výškovky do výřezu ve směrovce.

Směrovka - Žebra z 1,5 a 1 mm topolové dýhy, náběžka topol o 3 mm, odtokovka 1,5x4 mm. Nosník tvoří překližkové prodloužení poslední trupové přepážky. Stejně jako křídlo a výškovka je směrovka potažena papírem a 3x lakována bezbarvým lakem.

Trup - obdélníkového průřezu je sestaven z topolových lišt 3x3 (podélníky i rozpěrky), 3 překližkových přepážek upředu. Motor je upevněn na loži z budových hranolů 8x12, které jdou až k 3. přepážce. Ty jsou spojeny překližkou 1,5 mm, kde jsou upevněny i komponenty zapalování (cívka, baterie, kabely, kondenzátor). Celek je slepen s motorovou přepážkou (překližka 5 mm), na které jsou upevněny podvozkové nohy (ocel, drát o 3 mm). Celý blok se dá po uvolnění šesti šroubků z trupu vysunout. Kryt je vytepan z hliníkového plechu 0,3 mm.

Motor - byl použit 7 cm³ s jiskřivou svíčkou, ale i motor obsahu 10 cm³ o výkonu 0,25 HP.

Něco o autorovi: Adriano Castellani byl velmi plodný modelář čtyřicátých let. Byl také jedním z mála modelářských obchodníků a jedním prvních v Itálii vůbec. Založil společnost "Aviomodelli Co" v Cremoně, která byla sloužena později s "Mantua Model Co". Ještě těsně po válce byl redaktorem velmi populárního časopisu s leteckou i modelářskou tematikou "Aviazione per tutti" ("Leteckví pro každého"), který však měl krátký život. Adriano byl také autorem modelářských příruček. Zemřel právě před rokem v únoru 1993 na infarkt.

Něco k časopisu: "L'AQUILONE" ("Luňák") byl týdeník pro mladé lidi, obsahující všechny pohledy na letectví, včetně modelů. Vycházel od roku 1931 do konce války a ještě krátce po ní. Tisíce modelářů bylo ovlivněno tímto časopisem a někteří "Synovci Luňáka" - jak byli často nazýváni se proslavili v leteckém světě. A tak není divu, že dnešní časopis italského SAM 62 nese rovněž jméno "L'AQUILONE".

Dnešní stať o "COMET" v tomto rozsahu bylo možné zpracovat jen díky příteli, leteckému plukovníkovi v.v. Mario Perrone (takto mezinárodnímu bodovači RC maket) z Říma, který zaslal potřebné podklady. Thanks for all dear Mario, excuse me for so late printing.

Rad. Čížek

Jak jinak, než s desky vzlétly dřívější modely na gumu. Zde jde o dánského Wakefielda z roku 1940 navrženého Peterem Christiansenem. Vypouští ho Frank Dehlin na Švédském mistrovství Oldtimerů v roce 1993. →



"Oldtimery" v Dánsku

Jen pro naprostý nedostatek místa se mně nepodařilo umístit tuto zajímavou zprávu do č. 7. Jak na tom jsou modeláři s historickými modely v zemi Hamleta mně před časem poslal přítel (a můj soupeř z MS 1956 ve Švédsku) Erik Knudsen z města Skjern, který se o tyto věci v Dánsku stará. Píše:

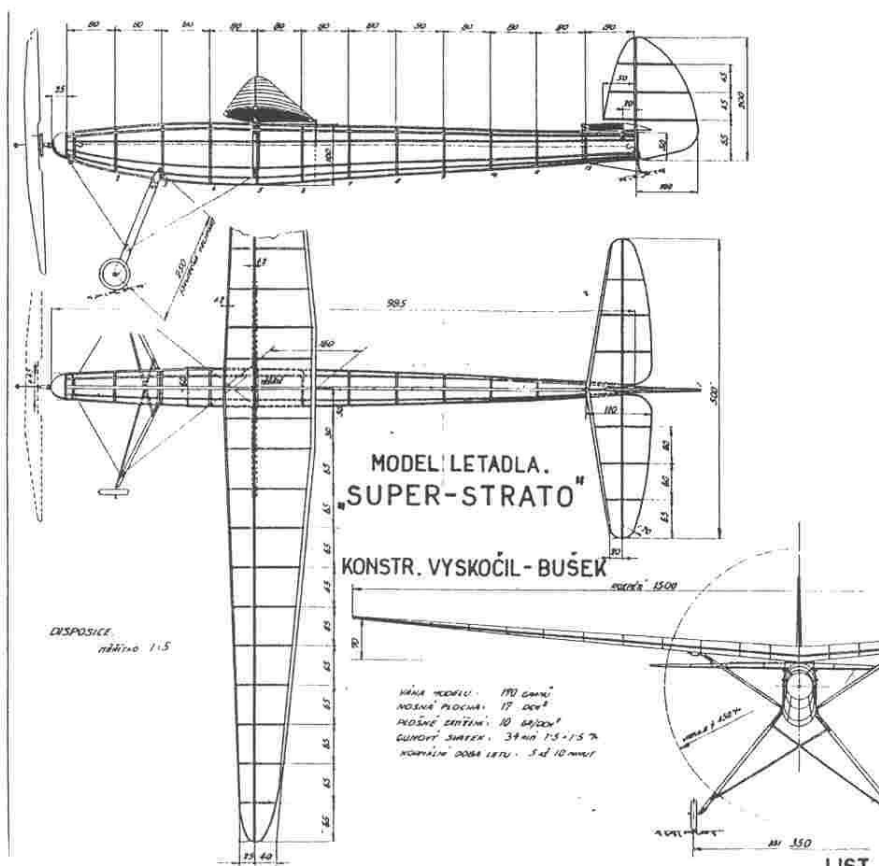
"Začátkem roku 1991 už jsem to nevydržel a sehnal adresy asi 15ti modelářů u kterých jsem se domníval, že by byla naděje se zajímat o modely dnes už historické a napsal jim. Brzy bylo pohromadě 30 zájemců o "staré, dobré časy". Dnes už jde o skupinu, která má 60 členů z nichž mnozí jsou také ze Švédska a Finska."

Zatím vlastní soutěž neuspořádali, ale někteří členové se zúčastnili 3 soutěží ve Švédsku. Organizačně jim hodně pomohl Sven-Olof Linden ze Švédska. Dánská skupina sice ještě není organizována v SAM, ale už se na tom pracuje. Mají ale už svůj časopis, vychází 3x do roka. Sbírají staré plány modelů, časopisy, zajímají se o historii leteckého modelářství. Jako limitní rok stanovili rok 1953, kdy platila pravidla o průřezu trupu pro větroně a neomezená hmotnost svazku pro gumáky. "Sice jsme nedávno teprve začali, píše Erik, ale cítíme, že už je tu pokrok."

Domnívám se, že větroně si rozdělili v Dánsku lépe než my. Mají skupiny A1, A2, A3. A1 i A2 odpovídají plošně těmto bývalým kategoriím (dnes F1H a F1A) a A3 - to je vše, co je plošně nad A2. Co vy na to? Gumáci jsou rozdělení také do 3 skupin: C1, C2 a C3. Skupina C3 odpovídá Wakefieldům, o C1 a C2 se zapoměl zmínit. Doplním později, jak se to dozvím. Motoráci létají ve třídě C a to D1 (do 2,5 cm³ obsahu motoru) a D2 (nad 2,5 cm³). Vše volně.

Thanks, dear Erik for the news, we are looking forward to hear from you again some news. R. Čížek





Text k plánu je na str. 6.

LIST 1.

" KDO JE KDO "

Dnešním číslem otevíráme rubriku "Kdo je kdo?". To abyste se poznali alespoň na obrázku. Jak bude prosperovat je více závislá na vás, než na redakčním týmu. Prosíme jen černobílé fotky, nebo tisk, z barevných vyjdou jen ty velmi světlé, ale jisté to není. A pár slov k fotce, vaše zájmy. Snad se to povede, aby v každém čísle byl někdo.



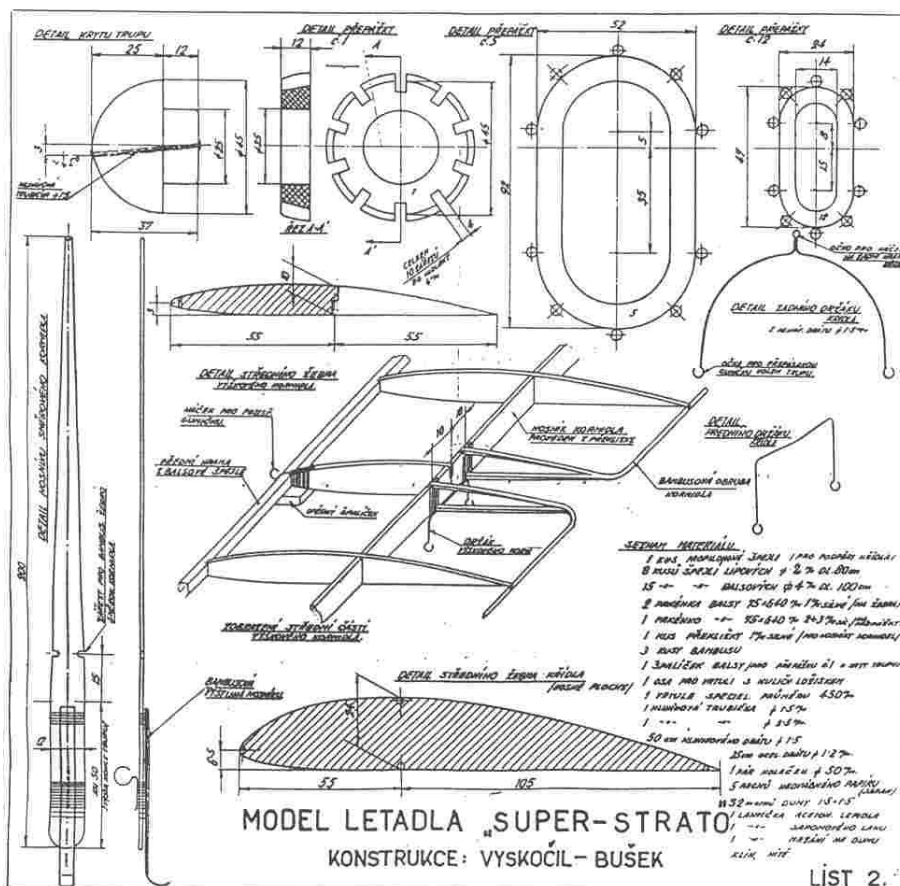
Pepa Kubeš (55) z Kladna s gumáčkem V. Jirotky z Rudné u Prahy. Pepík je civilním zaměstnáním "pan mašiniýr". Mimo řízení velkých mašiněk řídí i malou, ale slušně zásobenou modelářskou prodejnu o ploše asi 15 m². Ale s důvěrou se na něj obraťte. Jinak létá pokojáky, modely ma gumu, házedla, vštroně. A kvalitní zpracování.



Franta Mařík (04), takto náš strážce pokladu, natáčí za asistence Mily Hořavý (08) gumák F-54. Oba jsou z Kladna.

Prosím, ozvěte se, kdo mě zapůjčil podklady od "Super-Strato" a "Dvoukřídlového motorového letounu vz 24", abych je mohl vrátit. Zapoměl jsem si poznamenat.

R. Čížek



LIST 2.

Model na gumu "SUPER STRATO"

Tento model byl společným dílem Jaroslava Vyskočila a Gusty Buška z Prahy-Letné. Nemám podklady k určení přesného data vzniku, ale o modelu je zmínka v publikaci z roku 1939. Soudím z toho, že půjde o rok 1938, ale možná i o rok 1937. Víte-li někdo něco přesnějšího, ozvěte se, rádi uveřejníme.

Jde o jeden z největších jednomotorových modelů na gumu, které znám. V této velikosti se prezentovaly dříve jen "převodáky". Ani zdaleka nechci nějak snižovat tvůrčí činnost mých dávných letenských přátel, ale k některým uvedeným datům na plánu mám své výhrady. K vysvětlení snad nabízí jen to, že se ta data tehdy nebrala tak na váhu.

Začneme se svazkem: 34 gumových nití 1,5x1,5 dává průřez celého svazku 76,6 mm². Pro porovnání si uvědomme, že 13 pramenů gumy 1x6 dává přibližně totéž, 78 mm². Můžeme tedy porovnávat, létával jsem při použití 13 pramenů při použití vrtule o 540x560 mm hlavně s modely XL-56 a XL-58 v letech 1956 až 1958 v Maďarsku, Švédsku a Anglii na MS. Délka svazku byla u XL-56 (80g) 780 mm, doba vytáčení s vrtulí o 580 mm až 65s. Délka svazku u Super-Strata je asi 920 mm, což je 1,18 x více. Bude tedy i energie svazku úměrně větší, doba vytáčení tedy asi $65 \times 1,18 = 76-77$ s. Plně srovnatelné to není, protože Super-Strato měl vrtuli pouze o 450 mm. Ani kdybychom uvažovali, že tato vrtule měla větší stoupání než vrtule XL-56 (667 mm) se to nesorovná.

Pracovní disk vrtule XL-56 byl 2,64 dm², u Super-Strato pouze 1,58 dm², tedy jen 60%. Tedy ani s vyvozeným tahem to nemohlo být nijak slavné. A energie svazku bude rozhodně roztáčet tak malou vrtuli značně rychleji a tudíž i kratší dobu. Je pravda: něco se získá rychlostí otáčení na tahu. Gusta Bušek, to byl "Pan Machr" na vrtule, na gumáky zvláště. Neznám nikoho, kdo by byl tehdy lepší. Jsou tu sice ještě další minusy, třeba částečné kmitání tak dlouhého svazku, problematická účinnost profilu na konci křídla (malá hloubka). Opravdu nevhodný profil (15% Clark Y), pevný podvozek a vzpěry a tak v žádném případě nemohl být Super-Strato na tom lip, než XL-56 se sklopnou vrtulí i podvozkem.

V květnu 1956 se létalo v maďarském Dunakeszi od 5 hod. ráno a v 8 hod. bylo po soutěži. Protože ani jeden z létajících modelů nezaznamenal ani závan termiky, svých 900s si velmi vážím. Maximum jsem přelétával jen asi s 10s a všechny lety měly také rozdíl asi 10s! Ještě chci připomenout, že Dr. Benedek, který proměřoval po létání můj profil, mě řekl, že až na poměrnou tloušťku jsem se charakteristikou trefil téměř do "ideálního" profilu, ke kterému došel mnoha zkouškami. Nechtěl věřit, že jsem jej nakreslil jen od oka. Tak jsem si teď trochu "zalétal" v beztlakovém stavu, vracím se na zem, chtěl jsem jen doložit, že uvedené výkony Super-Strata jsou značně nadsazené, rozhodně to nemohlo být 5-10 minut. Jednak takový údaj sám od sebe je jako říct "od Šumavy k Tatrám", a protože motorový klouzavý let u tohoto typu modelu bude v nejlepším 1:1, mohl by výkon nejvýše 2 min. 45 být reálný. Napsané výkony musela být nějaká termická euforie.

Je-li uváděna hmotnost modelu 170 g a hmotnost svazku je přepočtem asi 94 g, zbývá na vše ostatní pouze 76 g. Trochu málo na tak malý model (trup 10 balových lišt 4x4), 11 předžek trupu, hlavice, členitý podvozek.

Už jen pár slov závěrem. Profil na třípohledovém plánu neodpovídá popisu. Křídlo i výškovka sedí drátěnými trženy na trupu a je přitažena gumou pod trupem. Regulace úhlu seřízení byla v obou případech snadná.

Doufám, že jsme ve vašich očích předchozím rozbořem nesnížil hodnotu toho 55 let starého stroje, v žádném případě to nebyl můj záměr. Všechny takové stroje píší naši modelářskou historii - a my z té doby toho máme dokumentačně velmi málo. Můj cíl byl: aby jste si sami mohli ověřit, jak se věci mají ...

R. Čížek

SHÁNÍTE - NABÍZÍME :

Dobrý výběr modelářských potřeb : Kubeš - Model-Sport, Dr. Steinera 22, 272 01 Kladno 2

- Nabízím : Kompletní ročníky časopisu "Letecký modelář" a "Modelář" od roku 1956 až do konce roku 1993. Cena dohodou.

Čestmír Vaněk, SAM 95-15

Koupím do sbírky modelářské motorky a RC serva (originál, nepoškozená a neupravená) -

R. METZ, M. Horákové č. 2065
272 01 Kladno 2

Potřebujete kvalitní zpracování dřevní hmoty ?

Potom na kotoučové pile LAMET 120 u firmy KALIGRA, Toužimská 356, BOCHOV 364 71 - prodej řeziva, hranolů a latí, zakázkový pořez kulatiny. Možná v budoucnu i kvalitních modelářských lišt.

Proč ta reklama ? Karel Kalina (26) už druhým rokem podporuje SAM 95. Tedy díky za všechny členy.



CO KDO STAVÍ, OPRAVUJE, ZALÉTAVAL ?

Tahle rubrika nám chybí. Je vám jasné, že ale může fungovat jen vašim přispěním? Neváhejte a pochlubte se!

Vláda HORÁK - se přestěhoval zpět do K. Žehrovice a
(11) brzy zalétá své druhé "Káně" - po 45 letech - teď jako ARC, pro Káně Cup

Jirka BALEJ - má doma "Delfina" ARC, novou "Sluku"
(03) v kostce a rozdělané "Žehrovice II"

"Zimní ROSICE 1994"

Rosičtí členové SAM 78 vypisují na měsíc únor korespondenční soutěž volně létajících větroňů a samokřidel. Zvou tímto k účasti i členy SAM 95.

Ačkoliv vedení SAM 78 odmítlo při upřesnění svých sportovních pravidel možnost, aby i větroně ARC (tedy rádiem vybavené původní volně větroně) mohly létat jako volně v rozmezí vypnutí z vlečné šňůry do první korekce letu rádiem, kvítujeme s uznáním, že Rosičtí tuto zkoušku umožní. Nepochybujeme, že ti, kteří se staví k tomuto způsobu létání naprosto negativně to sami nikdy nevyzkoušeli. Jen znovu opakují: ARC větroně mají oproti "volným" hmotnostní handicap. Ale my, kteří s ARC poletíme zdůrazňujeme: nejde nám o vítězství, ale o účast a porovnání a o podporu soutěže samé.

Tato korespondenční soutěž se bude létat takto:

AV 1 - do r. 1952 - 3 lety, max. = 120 s, šňůra 50 m
AV 2 - " - 3 lety, max. = 150 s, šňůra 50 m
samokřídla - " - 3 lety, max. = 120 s, šňůra 50 m

ARC (do r. 1952) poletí pochopitelně na stejnou délku šňůry

- model vleká pomocník, soutěžící řídí model pouze do okamžiku jeho vypnutí ze šňůry
- od této chvíle začíná volný měřený let bez jakékoliv rádiové korekce letu
- měření volného času je ukončeno přistáním, nebo prvním rádiovým zásahem do letu modelu

Létání organizujete po skupinách, nejde-li to, potom i jako jednotlivci. Je ale nutné, aby lety byly měřeny zkušeným časoměřičem, že to bude všude probíhat sportovně a poctivě, o tom nechci ani zapochybovat.

Létat se může kdykoliv v průběhu měsíce února, termín si zvolte podle vhodného počasí - ale pouze 1x. Výsledek, nebo výsledkovou listinu je nutno zaslat nejpozději do 10.3.1994 na adresu:

Ing. Milan Drnec, Husova 1085, 665 01 Rosice u Brna

Uveďte: kdy létáno, kde, kategorií, název modelu, konstruktéra modelu, rok vzniku, počasí

Podpořme svoji účastí snahu o dobrou spolupráci.

Rad. Čížek sport. ref.
SAM 95