

ÚNOR

2005/1

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**
Redakce IL: Libušina 194, 273 09 Kladno Švermov

Úvodem

Chtěl bych vás jménem výboru klubu přivítat v novém roce s přáním, aby se všechny plány, které jste si do nového roku dali se vám podařilo ve zdraví naplnit.

Ti pilnější z nás právě dokončují své nové stroje, kterými nás ostatní jistě překvapí. O jednom překvapení tohoto druhu informujeme na dalších stránkách.

My ostatní trochu línější ale máme vše teoreticky promyšleno a téměř víme jak na to.

První letošní číslo IL věnujeme opět větroňům. Dosud uveřejněné konstrukce byly docela seriózní a tak tentokrát je výběr modelů trochu netradiční, ale i takové modely k modelářské historii patří. Italský model jistě zaujme velmi neobvyklým tvarem křídla, německý pak rokem vzniku. Myslím si, že konstrukce vznikla před 80 lety je i v historických požehnání věk, stojící za představení.

Konec února jsme si stanovili jako datum do kterého by měli být zaplaceny klubovní příspěvky. Pokud jste tak dosud neučinili a chcete být i nadále členem klubu žádám vás o vyrovnání této záležitosti. IL se nedají vydávat bez peněz. Jak jsem se zmínil v posledním loňském čísle pokud již na další členství v klubu nereflektujete a máte na to právo, abyste to dali pokladníkovi nějakým kulturním způsobem na vědomí. (tel. 312658033, e-mail vladhor@centrum.cz)

Na závěr přeji do nové modelářské sezóny ještě jednou mnoho zdraví a příjemných chvil s historií.

Jiří Balej

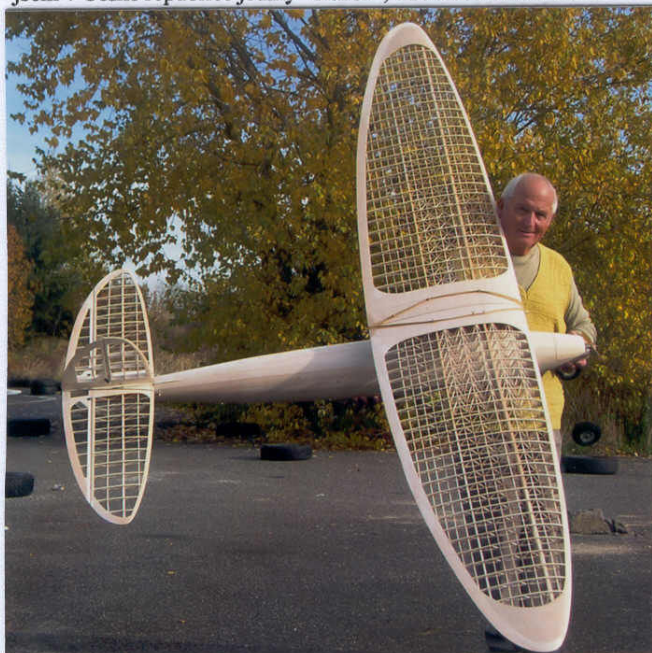
Jak stavím "VALKYRII"

Tak už je to tady! Mimořádně pracovitým rukám kladenského Richarda Metzke již neodolal ani určitě nejpracnější historik, Goldbergoval VALKYRIE. Ano je to tak. Jak dokumentuje snímek je VALKYRIE již v kostře a určitě ozdobí vzduch v letošní sezoně.

Abyste si udělali představu o rozsahu práce i problémech které při stavbě modelu vznikly dejme slovo tvůrci modelu:

Úvodem otázku? Proč stavím VALKYRII. Jistě každý z Vás zná touhu nebo posedlost po něčem co se mu líbí. Třeba filatelista touží po nějaké pěkné známce, léta jí shání, je dost drahá za kterou by sehnal deset jiných, ale on přece chce jen tu jedinou po které léta touží. Stejně je to s jinými sběrateli nebo lidmi se svými koníčky.

Také já toužím si postavit toto monstrum. Víím a každý mě to potvrdí, že z toho materiálu a doby stavby VALKYRIE bych postavil pět jiných modelů jistě stejně hezkých jako je VALKYRIE. Ale já chci VALKYRII a nebude tomu jinak. Dle různých zjištění, jsem v České republice jediný "blázen", kdo tento model staví.



Nejprve pro ty, kdo neznají model VALKYRIE. Je to historický motorový model, který v roce 1937 postavil známý americký konstruktér Carl Goldberg (mimořádně, je to on, který vynalezl známý detemalizátor pro volné modely - odklopení výškovky na cca 40°). Eliptické křídlo o rozpětí 10 foot, tj. na naše míry 3.048 mm, hloubka křídla u kořene 510 mm, délka trupu 1.829 mm, plocha křídla 93 dm², rozpětí výškovky 1.220 mm, trup kulatého průřezu o max. průměru 205 mm. V době vzniku měl model benzinový motor Brown Jr. o obsahu cca 10 cm³. Zajímavosti stavby a tím její obtížnost jsou konstrukční žebra křídla a výškovky, slepovaná z balsového nosníků 3x3mm. Celkem je na jedné polovině křídla 39 žebířek, každé o jiné hloubce (elipsa). Ti, co model znají, jistě mě odpustí že jsem model takto popsal.

Vše začalo v roce 1994, kdy jsem se SAMem 78 jel na soutěž volných historických modelů do Middle Wallop, kde dva soutěžící létali s modelem VALKYRIE. Pro zajímavost již tenkrát měl jeden model elektropohon. Oba modely létaly skvěle, ten majestátný pomalý let mě natolik učaroval, že již tenkrát jsem byl rozhodnut, že si VALKYRII někdy postavím také, ale bude to na RC ovládání. Od té doby uběhlo skoro 10 let, a moje rozhodnutí se uskutečnilo.

Loňského roku jsem se konečně začal ohlížet po stavebním plánu v měřítku 1 : 1. Měl jsem jen dva třípohledové plány, jeden z ročenky F.Zaice, druhý z nějakého modelářského časopisu. Na nich ale chybělo mnoho detailů, ať to byl profil křídla, konstrukce trupu,

Pokračování na straně 4.



Pro soutěž Evropského mistrovství historiků si souběžně s VALKYRII postavil Richard Metz z Kladna MISS FORTUNE z roku 1936. Model o rozpětí 1220 mm je zmenšen na 80 % originálu. Plocha křídla 24,9 dm², hmotnost 565 g. Pohon elektromotorem SPEED 400 se spínačem Jeti a sedmi článkovou baterií Sanyo 500 mAh.



Replika modelu LACKEY ZENITH s motorem Brown Junior.



Sympatickou maketku PIPERA J3 od svého jmenovce J. Brože si pro relaxační polétání postavil František Brož z Tuchlovic. Model o rozpětí 1100 mm je poháněn elektromotorem Mig 400 s vrtulí Günter 125/110. Hmotnost modelu je 600 g. Za příznivého počasí létá model velmi pěkně.



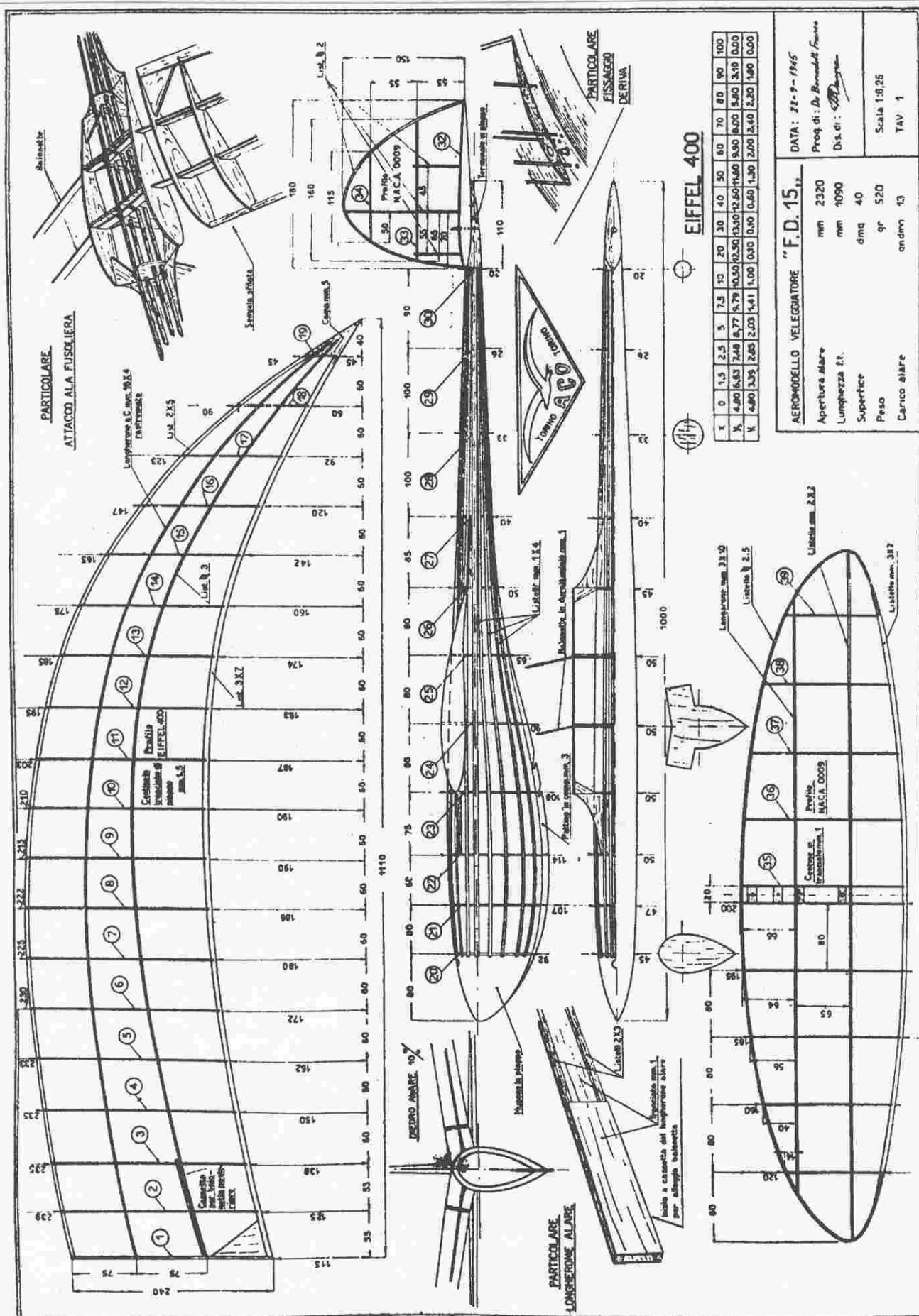
Luděk Kubeš z Kladna Švermova létal dobře nejen větroně A2, ale i upoutané makety jako Aero A 200, nebo Jak 18.



Družstvo Ak Brno na MČF 12.10.1947 v Kyjích. Zleva Vojtěch Bednář, Jan Duchoň, Pavel Lanštiak, Jan Stypa, Ervín Farský, Luboš Kočí a Vlad. Dufek



Radouš Čížek natáčí svazek školního gumáčka ČMELÁK



FD 15

Tentokrát představuji větroně pocházejícího z Itálie, který zaujme značně neobvyklým půdorysem křídla připomínajícím tureckou šavli.

Model zkonstruoval Franco De Benedetti v roce 1945 a model byl představen v časopise *Notiziario Aeromodellistico* č. 5 v témže roce.

Co vedlo konstruktéra k tomuto tvaru křídla přesně nevím, snad snaha o snížení odporu křídla. Fakt je, že i některé nejnovější „jéčka“ mají půdorys křídla trochu do oblouku, takže na tom něco bude. V posledních letech bylo v Itálii postaveno i několik replik tohoto modelu, ale letové výkony bohužel neznám.

Plánek modelu je poměrně dobře okótován takže nakreslit stavební plánek by nemělo být příliš obtížné. Někde je uveden i použitý materiál

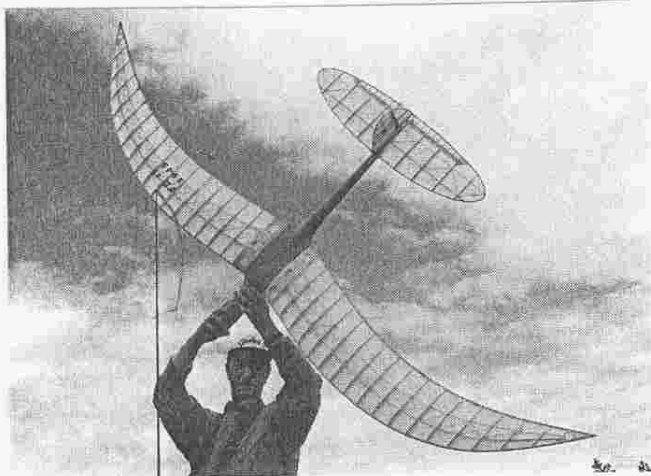
Trup vejčitého průřezu v přední části přecházel do kruhového zhruba v polovině délky. Stavěn byl klasicky z přepážek a nosníků. Partie uchycení křídla byla vykreslena v axonometrickém pohledu.

Kormidla byla klasické konstrukce, výškovka měla symetrický profil.

Křídlo s lomením do jednoduchého V je netradiční konstrukce svými ohnutými nosníky. Použitý profil křídla Eifel 400 má souřadnice uvedené na plánu. Rozměry nosníků jsou ve většině případů uvedeny na plánu.

Přiznám se, že nevím jak u takového modelu stanovit těžiště, jaké negativy a pod. Zřejmě je to otázka zkoušek.

Uvědomuji si že model svým tvarem je spíše modelářská kuriozita a nebude masově stavěn, ale pokud by si někdo liboval ve zvláštních modelech je tu příležitost vyzkoušet něco nového.



Jak stavím VALKYRII (pokračování ze str. 1)

pylonu, výškovky, křídla. Koncem loňského roku mě potěšil Jarda Pipek, který mě půjčil stavební plánek v měřítku 1:1. A tím vše teprve začalo. Plánek velikosti pokojového koberce (délka plánu přes tři metry, šířka víc jak jeden metr) jsem si nechal dvakrát okopírovat, abych jej mohl rozřezat na jednotlivé díly modelu (trup, křídlo, výškovku, směrovku, přepážky trupu, žebra křídla a výškovky). Musím ještě podotknout, že plánek není kreslen do detailu, chybí na příklad způsob spojení půlek křídla, konstrukce pylonu, uložení motoru je jen zakresleno přilepením dvou dřevěných špalíček na přepážku, způsob uchycení kormidel na trup apod. Takže jsem začal řešit některé detaily, které jsem si musel skreslit.

Vzhledem k tomu, že jsem již "skončil" s motory na metyl, benzin

a etér, tak samozřejmě bude model na elektromotor. Po konzultaci i Ing. Tinkou by měl stačit motor PHASOR 45-3, regulátor MASTER 40-3P OPTO, 12 článků 1.800 mAh.

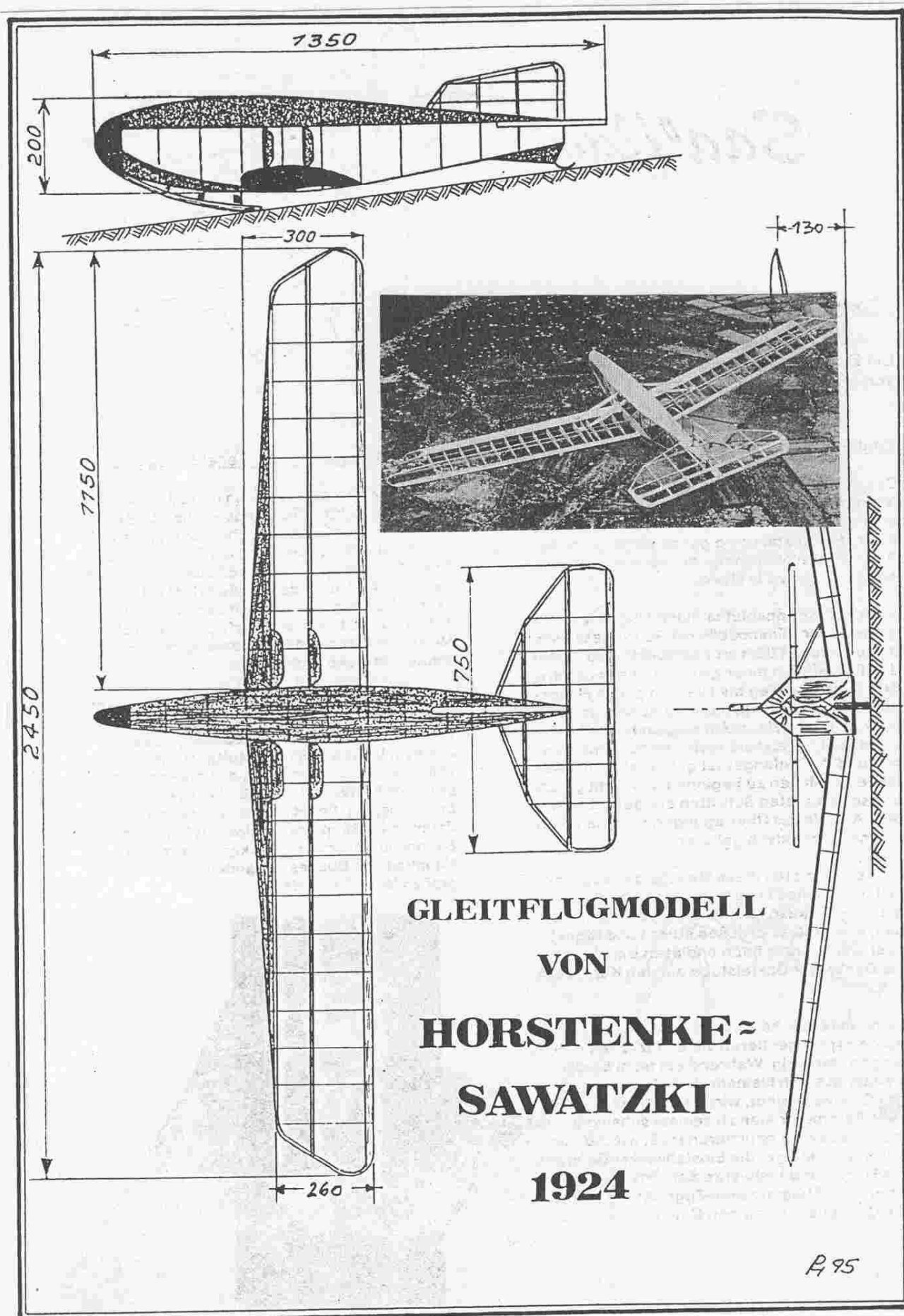
Další věcí stavby bylo sehnat materiál, především dobrou a lehkou balzu, protože chci model zhotovit poměrně lehký, uvažuji o celkové hmotnosti cca 4 kg. Obrátil jsem se na zpracovatele balzy pana Hvězdu z Neratovic, který mě vyšel vstříc a nechal mě balzu vybrat přímo ve výrobě. Jelikož výroba je součástí firmy, kde zhotovují nábytek, nechal jsem si také uříznout desku 1,6 x 0,6 m z laťovky, na kterém jsem stavěl křídlo.

Stavbu jsem chtěl začít slepováním žebírek křídla, ale narazil jsem na další nedostatek plánu - některá žebra neodpovídala středovému profilu, jak tvarem, tak přiměřenou velikostí sousedních žebírek. V tom mě pomohl Poldá Walek, kterému jsem dal přesný tvar středového žebra 1:1 a potřebné hloubky ostatních žebírek křídla a Poldá mě na počítači nakreslil všechny hloubky které jsem potřeboval. Mezi tím jsem začal s výškovkou, na kterou jsem si musel nakreslit 12 žebírek (výškovka je také eliptická) se symetrickým profilem, protože původní měla nosný profil podobný jako je na křídle (tenkrát jako volný model se nosný profil na výškovce dělal). Když už jsem dělal žebra na výškovku, tak jsem ji slepil celou a k tomu ještě směrovku a spodní ostruhu. Dále jsem na profily od Poldy Walka nakreslil jejich konstrukci z balsových nosníků 3x3 mm, nechat přesně mezi diagonály místo pro nosníky křídla, kterých je celkem 16 a jsou z balsových nosníků 3x3 mm. Poté jsem začal s výrobou žebírek křídla, jistou zkušenost jsem měl již z výroby žebírek na výškovku, které jsou také konstrukční. Protože každé žebro je jiné velikosti, nešlo udělat šablonu ve které by se žebra slepovala. Proto jsem každé žebro slepoval samostatně na plánu ve špendlíkové šabloně. Než jsem slepil všech 78 ks žebírek, měl jsem od špendlíků otlačené prsty. Ale povedlo se. Jen pro zajímavost - na slepení žebírek křídla a výškovky jsem spotřeboval 122 m. balsových nosníků 3x3 mm! Vše jsem lepil Kanagomem.

Konstrukce trupu jak v originále, tak jak jsem ji stavěl, je systémem trupu v trupu. Základem je trup o malém průřezu (75x75 mm), který je stavěn z balsových nosníků 5x5 mm způsobem, jako se stavěli trupy gumáků. Na tento trup jsou navlečeny jednotlivé přepážky kruhového průřezu. Výroba přepážek již byla jednoduchá, protože na ní jsem si zhotovil přípravek, ve kterém jsem přepážky slepoval z 3 mm balsových segmentů, přední přepážky v místě uchycení motoru, podvozku a pylonu jsem ještě zesílil překližkou 0,6 mm. Ovšem dalším oříškem bylo zhotovit do 18 přepážek celkem 288 zářezů 4x4 pro nosníky. To mě zase pomohl kamarád VI. Valenta, který si kdysi pro svojí potřebu zhotovil motorovou frézku na zářezy do balzy, překližky, nosníků apod. Se strojem jsem zářezy zhotovil za cca 20 minut. Samozřejmě jsem musel vyřešit ještě další detaily a to jak uchytím podvozek z ocelového drátu průměru 5 mm, aby se mohl demontovat, jak uložit serva, pohonné zdroje, zdroje pro přijímač, lože elektromotoru, uchycení pylonu v trupu apod. Teprve potom jsem mohl začít se slepováním trupu. Nebylo to jednoduché, protože trup je dlouhý 1.800 mm. a já model stavím v paneláku 2+1 v kuchyni. Jistě si dovedete představit kolik je tam místa na stavbu. Vše pokračovalo dobře také díky mojí manželce, která to zatím snáší dobře. Model je již v hrubé stavbě postaven, zbývá potah.

Další dilema, které řeším je čím potáhnout křídlo a výškovku, aby byla vidět konstrukce žebírek. Na tak velký model se již papír nehodí, folii jsem ihned zamítl, tak zbývá jen nějaká tkanina (monofil, hedvábí apod.) ale musí být trochu průhledná. Přislíbenu ji mám od Jardy Rybáka.

Pokračování na str. 6



Horstenke – Sawatzki 1924

Druhý poněkud nezvyklý model přetiskujeme z časopisu Antik Rundschau oficiálního časopisu německých přátel historických modelů.

Na modelu zkonstruovaném panem Horstenkem v roce 1924 pro konkurz námořnictva na model pro znázornění klouzavého letu. Model který konkurz vyhrál mne zaujal rokem vzniku. Vždyť modelu je 80 let a je i v historických slušným kmetem.

Model není žádný drobeček, rozpětí 2,50 metru, délka a průřez trupu je také slušný. Nezvyklé je dolnoplošné uspořádání křídla se vzpěrami ala Avic BH 1.

V roce 1995 byla Dr. Jürgenem Stengelem postavena radiem řízená replika tohoto modelu, který o modelu píše:

Tento model mne dráždil k replice již delší dobu. Existovaly ale pouze dva bokorysy a dvě fotografie. Na tomto základě jsem model zkonstruoval. Staré materiály jako bambus apod. jsem nechtěl užít. Zůstalo tedy u klasického druhu materiálu borovice, balzy, překližky a hliníkových trubek. Objemný trup je postaven z podélníků a příček. Horní strana je potažena 3 mm Depronem. V nose trupu je prostor pro zátěž a dvířka pro baterii 1200 mAh. Výškovka je pro model nezvykle velká. Směrovka vychází sice o něco menší ale jak zjistila letová zkouška úplně dostačující. Model netrpí tak jako většina tehdejších konstrukcí na malé ocasní plochy. Výškovka vzhledem ke své velikosti je dělená. Spojuje se dvěma svislými překližkovými jazyky, které se zasouvají do vidlicových protijazyků a zajišťují dvěma kolíky z tvrdého dřeva vepředu a vzadu tenkými nylonovými šrouby zespodu trupu. Kormidla jsou ovládána lanovody. Křídlo je dělené, nasazené na duralové spojky. Vzpěry jsou trupem spojeny vidličkami uchycenými v trupu na překližkových deskách. Křídlo má dva nosníky a náběžnou část k prvnímu nosníku potaženou balzou. Jako profil křídla jsem použil Göttingen 693. Papírový potah lakovaný napínacím a vrchním lakem je dostatečný pro vzhled i pevnost. Dvě miniserva a normální přijímač se v trupu skoro ztrácí.

První let tohoto neobyčejného modelu byl proveden v roce 1995 při setkání na Waserkuppe. Bez jakéhokoli seřizování letěl model přes pochyby na první pokus. Není to sice žádný model pro přebory, ale k obohacení rozmanitosti typů i jisté atraktivnosti je velmi vhodný. Stavební náklady na model se udržely poměrně nízké. Vyplácí se tedy stavba modelu se kterým létali naši předkové znovu postavit a létat.

Tolik tvůrce repliky Dr. Stengele.

Vím, že obdobně jako italský model je tento poněkud vyjimečný, ale pokud by ho někdo realizoval, byl by to vzhledem k roku vzniku slušný unikát. A naučit jej ještě slušně létat byla by to krása.

Něco o sbírce plánek

Samozřejmě že každý z nás za léta modelaření nějaké stavební plánky nashromáždil ale vždy asi obvyklé výši.

Kdykoliv se však probírám nabídkovým seznamem plánek Jardy Macháčka uvědomuji si jaké úsilí za tím stojí. Samozřejmě mě přitom napadají otázky jak a odkdy sbírka takového rozsahu vznikala. Po delší době naléhání na Jardu se mi konečně podařilo získat pár základních informací.

O své sbírce Jarda píše:

V roce 1971 po delší odmlce (asi 12 let) začínám znovu stavět modely a to RC. V té době vydávala redakce Modeláře číslovanou řadu plánek z nich se mě většina líbila a tak jsem je začal kupovat. Nejprve jen letecké, ale řada byla číselně děravá a tak jsem tedy

začal shánět všechny. Některá nízká čísla (byly vydávány od roku 1964) dala trochu práce, ale nakonec se zadařilo.

Protože jsem měl několik plánek z let 1953 až 1956, tak mi to nedalo a začal jsem se pít po dalších a to nejen z Modeláře, ale i od jiných firem jako Ipro, Moučka, Vyjalet, Ml. konstruktér, Procházka, Ml. technik, Naše vojsko, Svazarm apod.

Když se mi dostaly do ruky ceníčky některých starých firem s hrůzou jsem zjistil co mě ještě chybí. Něco mě půjčilo hodní modeláři k okopírování, takže jsem postupně svou sbírku úspěšně rozšiřoval. Některé plánky z předválečné a válečné doby se už asi nepodaří sehnat. Chybí pamětníci a mé síly ubývají.

Sbírka obsahuje plánky z let 1934 až 2001 a čítá cca 1600 kusů, většinou originály jak československé tak i několik německých, francouzských a amerických.

Vydání seznam plánek tedy obsahuje téměř všechno co mám doma a je zájemcům k dispozici, pro které zařídím i okopírování (xerox) plánek v jakémkoliv měřítku. Týká se však pouze plánek již historických, plánky vydané v posledních letech nekopíruji.

Původně jsem chtěl celý seznam znovu přepsat na počítači, ale vzhledem ke stále menšímu zájmu a minimálním přírůstkům to asi nemá cenu. Eventuelní novinky napíši jako dodatek ke stávajícímu seznamu.

Tolik zasloužilý sběratel Jarda Macháček.

Myslím si že vynaložit tolik osobního úsilí na zdokumentování modelářské historie je hodno ocenění. Pokud by se Jarda vyjádřil které plánky mu ještě do kompletní sbírky chybí, možná že by se mezi našimi členy některý našel a umožnit tak tuto unikátní sbírku co nejvíce zkompletovat.

Společenská kronika

Dodatečně blahopřejeme k významnému životnímu jubileu 60 let **Františkovi Brožovi** z Tuchlovic. Teprve dovršením tohoto věku se stal tím pravým historikem. Oslavil jej sice v závěru roku, ale v minulém čísle IL již opravdu nebylo místo.

Významného životního jubilea 70 let se počátkem roku dožívají dva naši členové **Ing. Pavel Hulák** z Českých Budějovic (15. ledna) a **Čestmír Horák** z Plzně (6. března).

Ještě významnějšího životního jubilea 80 let se dožívá **Pavel Lanštíak** z Brna (3. března).

Všem jubilantům přejeme ještě mnoho let ve zdraví, spokojenosti a zájmu o modelářské dění.

Až teprve po novém roce jsem se dozvěděl smutnou zprávu, že v červenci loňského roku zemřel náš člen **Miroslav Urban** z Kutné Hory. Čest jeho památce.

Jak stavím VALKYRII (pokračování ze str. 4)

Tolik zatím o stavbě. Až VALKYRIE okusí vzduch určitě napíši o jejích letových vlastnostech.

A abych se při schnutí lepidla nenudil, sem jen tak mimochodem, současně s VALKYRII postavil další historický model a to MISS FORTUNE na „400“ eL motor dle soutěžních pravidel pro III. Mistrovství Evropy kat. Electric OLD TIMER, které se bude konat v roce 2005 v naší republice.

Richard Metz