



INFORMAČNÍ LISTY 85

ČERVEN

2005/3

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

Vítám vás opět na stránkách IL. Tentokrát již můžeme přinést informace o zahájení tolik očekávané soutěžní sezóny. Soutěže RC modelů se létaly podle trochu upravených pravidel, které by měly zvýšit spád soutěže. Myslím si že to není špatné řešení. Účast na soutěžích je poměrně slušná v RC větroních, kategorie CRC jsou prakticky bez zájmu soutěžících.

Co se uveřejněných plánek týče věnujeme toto číslo IL z části větronům a z části motorákům. Představujeme zde modely skutečně realizované našimi členy.

Řady členů našeho klubu opustili nezaplacením příspěvku tito kolegové: Müller (20), Kalina (26), Weisgerber (36), Cajthaml (62), Ing. Bulín (65), Ing. Trefný (69), Mikuš (92), Mužík (97) upravte si proto seznam členů klubu.

Novu adresu má Ing. Jaroslav Drnec: Kladenská 146, 252 18 Úhonice.

Dvojsoutěž ARC a ARC-A2

V poněkud brzkém termínu 10. dubna se sešlo 12 nejstatečnějších na kladenském letišti k této dvojsoutěži. Zima po ránu byla slušná, prsty na kníplech docela záblý. Ale ani tyto náročné podmínky nezabránily účastníkům odlétat kvalitní soutěž.

Jak jsem se již v úvodu zmínil, zvolil se pro zvýšení spádu soutěže systém pěti startů bez opravy se započtením tří nejlepších letů do celkového výsledku. V případě tří maxim rozhodovalo o vítězi rozlétávání. Zde se létalo na přesný čas 300 sec + body za přistání. V případě přelétaných 300 sec se čas odečítal a v případě překročení mrtvého času 30 sec se nehodnotilo přistání.

Celkové výsledky:

1. Pergler Vladimír	Archenopterix	1020 + 313
2. Hořava Miloslav	Kondor	1020 + 173
3. Ing. Vyskočil Zdeněk	Žebrovice II	1010
4. Plaček Ondřej	Žebrovice II	987
5. Ing. Střítecký Jan	Kondor	982
6. Netáhlo Jaroslav	Vážka	927
7. Plaček Tomáš	Žebrovice II	919
8. Balej Jiří	Káně	873
9. Plaček Jiří	Žebrovice II	858
10. Ing. Vyskočil Ladislav	Falke	853
11. Brož František	Kondor	831
12. Kostečka Vladimír	Luňák	808

Po poledni přezbrojili účastníci stroje a odlétala se soutěž A dvojek. Zde se létalo podle platných pravidel ale bez oprav. Ani proti tomuto rozhodnutí nikdo neprotestoval a soutěži to přidalo na průběhu.

Celkové výsledky:

1. Pergler Vladimír	Expe	704
2. Plaček Jiří	Saturn B	683
3. Svoboda Petr	Hélios	663
4. Hořava Miloslav	La Mouette	641
5. Plaček Tomáš	Saturn B	613
6. Ing. Vyskočil Ladislav	Falke	612
7. Netáhlo Jaroslav	Expe	582
8. Machulka Stanislav	Saturn B	469
9. Brož František	Ferda 2	414
10. Plaček Ondřej	Saturn B 297(havárie)	

Takto skončila úvodní soutěž této sezóny. Systém dvojsoutěže má výhodu, že si za projetí benzin účastníci více zalétají, ale chce to přeci jenom teplejší počasí.

Soutěž volných historiků

Soutěž se konala 17. dubna na kladenském letišti. Pořadatelem soutěže byl již tradičně LMK Kladno za což mu děkujeme. Účast, snad i díky deštivému počasí, byla na standartu posledních let.

Celkové výsledky:

AV 1

1. Plaček Tomáš	Ikar	261
2. Slavík Zdeněk	Straka	258
3. Plaček Jiří	Šohaj	251
4. Pekárek Vojtěch	Ledňáček	226
5. Plaček Tomáš	Šohaj	225
6. Braha Jiří	Včelka	205
7. Plaček Ondřej	Šohaj	183
8. Hořava Miloslav	Flugan	144

AV 2

1. Tichý František	Niké	329
2. Braha Zdeněk	Seveřan	325
3. Pekárek Karel	Sup	271
4. Kodad Martin	Seveřan	211
5. Hořava Miloslav	vlast. konstr.	207
6. Cívín Václav	Neptun	55

BV1

1. Švarc František	Letná	96
2. Kalina Jiří	Dudek	92

BV 25

1. Rajnošek Alois	Wasp	180
-------------------	------	-----

Jak jsem uvedl v úvodu, soutěžení s volnými historiky více vyznávají nečlenové klubu. Převažovaly větroně slánského LMK. Účast v ostatních kategoriích nestojí za řeč. Nevím jak ztraktivnit létání s volnými modely a přitáhnout více soutěžících. Pokud někdo máte dobrý nápad podělte se s námi.



Životní dílo Richarda Metze z Kladna, replika Goldbergovy VALKÝRIE je dokončeno. O stavbě modelu jsme informovali v únorovém čísle IL. Model je potažen hedvábím z výtažných padáček. Trup modelu je modrý, křídla bílá s červenými doplňky. Při rozpětí 3.050 mm, délce 1.825 mm, ploše křídla 93 dm² je celková hmotnost 4.200 g. Pohon elektromotorem Phasor 45/3, baterie 12 článků SANYO 1600 mAh. O záletu modelu budeme informovat.



Bud Romak z Kalifornie úspěšně provozuje Čížkův XL- 56.



Na snímku je replika modelu K-6 o které píšeme na dalších stránkách. Model ve žluto-červeném zbarvení s modrým hřbetem trupu s „pilotem“ působí velmi elegantně.



Pěkný vzlet modelu HRBÁČ z desky na soutěži v Žebráku někdy v roce 1952. Autorem modelu byl Fr. Kratina.

ARC-A2

Soutěžní sezona RC historiků pokračovala 7.května soutěží ARC-A2 na letišti v Kladně. Ačkoli počátkem května dosahovaly teploty rekordních hodnot, vpád studeného vzduchu soutěžní podmínky výrazně zhoršil. Přesto se osm statečných postavilo na start. Po dobrých zkušenostech z dubnové soutěže a přiblížení systému létání volným A dvojkám bylo dohodnuto létat 5 letů bez oprav se zápočtem všech letů do celkového výsledku. Dosažené výsledky tak nejsou svojí výší srovnatelné s výsledky dubnové soutěže.

Celkové výsledky:

1. Pergler Vladimír	Expe	1112
2. Svoboda Petr	Hélios	1009
3. Hořava Miloslav	Aloš 9	977
4. Plaček Ondřej	Saturn B	930
5. Brož František	Ferda 2	835
6. Plaček Tomáš	Saturn B	797
7. Machulka Stanislav	Saturn B	796
8. Plaček Jiří	Saturn B	635

Třetí soutěž RC větroňů potvrdila velmi dobrou formu Vládi Perglera, vítěze všech soutěží.

CRC

Dodatečně plánovaná soutěž v kategorii CRC-T měla zvětšit možnost soutěžního využití motorářů. Létat se měla 22.května na ploše u Nového Strašecí. Bohužel na ploše se sešly pouze 3 soutěžící s elektry. Tak jsme si vlastně volně, v příjemném teplém bezvětrném počasí zalétali „hromadné“ starty a marně vyhlíželi soutěžící motoráře.

Bohužel snaha o poskytnutí možnosti zasoutěžit si s motoráky vyšla naprázdno a výsledkem je pouze ztráta peněz pořadatele. Pravděpodobně po těchto zkušenostech zrušíme i ostatní dodatečně plánované soutěže.

Abych nezapomněl na tři obětavé účastníky. Po bojovném výkonu skončila minisoutěž takto:

1. Hořava Miloslav
2. Brož František
3. Vitner Karel

Větroň F1A-S

B 7463 **FALKE**Konstrukce: Gerhard Böhme
1954

Profil:

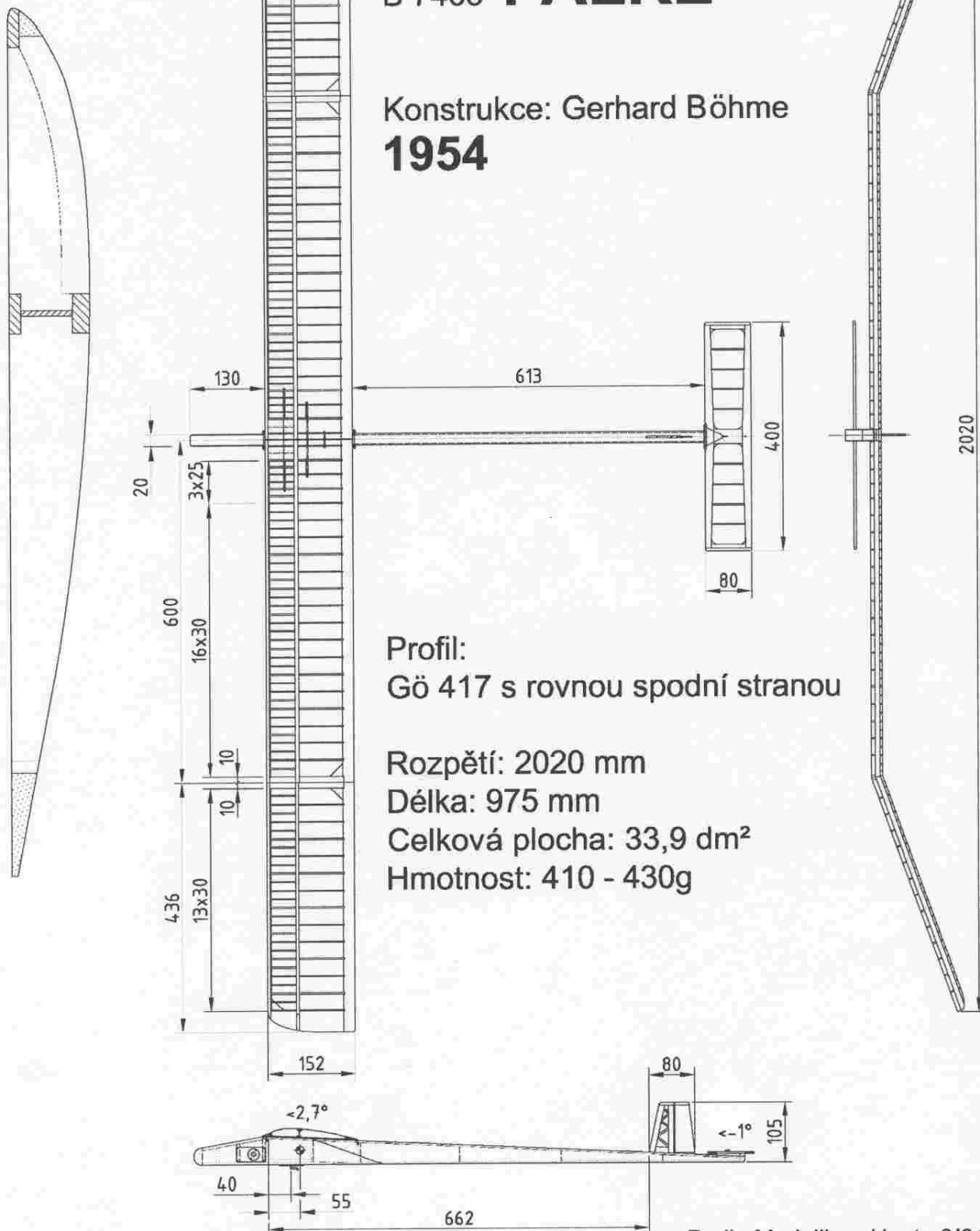
Gö 417 s rovnou spodní stranou

Rozpětí: 2020 mm

Délka: 975 mm

Celková plocha: 33,9 dm²

Hmotnost: 410 - 430g

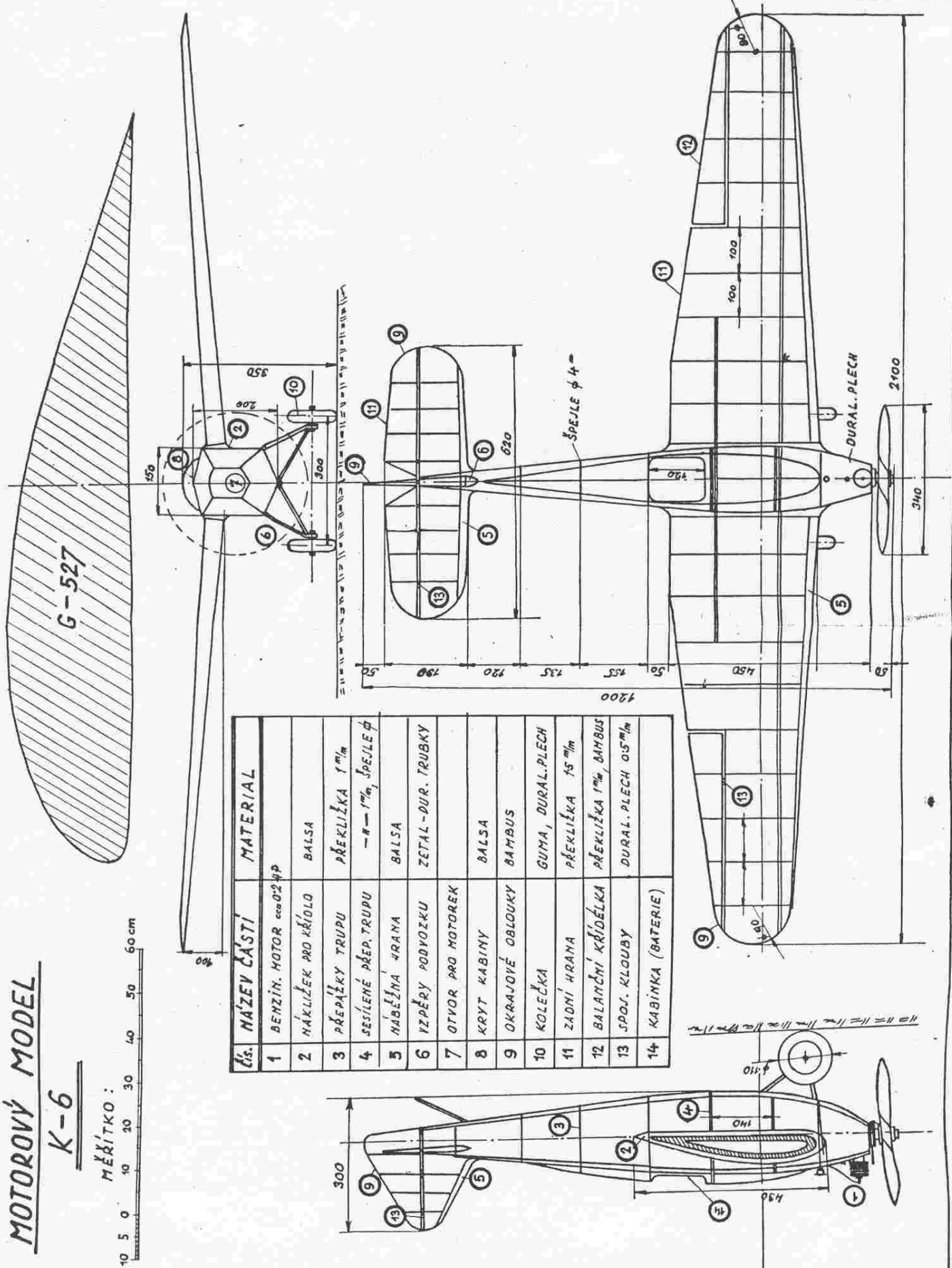


MOTOROVÝ MODEL

K-6

MĚŘÍTKO:

10 5 0 10 20 30 40 50 60 cm



B 7463 „Falke“ (ARC-A2)

Článek i plánec zpracovaný na počítači své nové velmi dobře létající A2 samostatně zpracoval a zpracovaný e-mailem zaslal do redakce Ing. Ladislav Vyskočil. Pokud by takto přispělo více členů, byla by redakce IL neskutečnou rozkoší.

K modelu jeho autor píše:

Po dvou sezónách mě již omrzel ADEBAR, tak jsem se rozhodl postavit novou A2. Volba nakonec padla na FALKE od Gerharda Böhmeho z roku 1954. Plánek v měřítku 1:1 byl vydán v roce 1981 ve východoněmeckém modelářském časopise Modellbau Heute č.3

Stručný technický popis:

Křídlo je klasické konstrukce. Nosník tvoří smrkové lišty 3x7 (horní) a 2x7mm nad sebou, v uších pak 3x5 a 2x5. Stojiny jsou z 1mm překližky. Náběžka a odtokovka jsou balzové. Středové profily jsou z překližky 1,2mm, ostatní profily z balzy 2mm. Poloviny křídla se v originále spojují ocelovými dráty Ø3. Já jsem použil duralovou spojku tloušťky 4mm a ocelový drát Ø2. Křídlo se k trupu přivazuje gumou.

Trup je velmi štíhlý a navíc má krátký nos. Zástavba RC vybavení (přijímač REX 5 plus, 2 serva HS-55, 4 články NiMH 250mAh Ø10x23) a olova si vynutila rozšíření trupu z 20mm na 22mm a prodloužení nosu o 3cm. I tak je potřeba na vyvážení zhruba 110g olova. Bočnice přední části trupu jsou z překližky 0,8mm, dno a celá zadní část z balzy 2mm. V zadní části trupu jsou 4 balzové přepážky, ve kterých jsou uchyceny bowdeny pro ovládání kormidel. Klapku na směrovce jsem zvětšil – osa otáčení klapky je oproti originálu posunuta o 1cm dopředu.

Výškovka pro RC verzi bylo nutné upravit. Použil jsem 3cm širokou klapku a ve střední části balzové zesílení. Výškovka se k trupu připevňuje 2 silonovými šrouby M4.

Kompletní model váží 570g – stavěl jsem radši bytelněji, plně si vědom svého pilotního „umění“.

Zalétání proběhlo bez problémů, FALKE létalo hned na první pokus bez jakýchkoli úprav. Je to velmi hodný a stabilní model, létá i bez řízení.

FALKE mohu vřele doporučit, stavba není náročná a výsledek rozhodně stojí za to.

Ing. Ladislav Vyskočil

Motorový model K – 6

Uvedený motorový model vznikl v roce 1937. Konstrukteřem modelu je Jan Knop odborný učitel průmyslové školy v Kutné Hoře kde působil v letech 1930 až 1951. O jeho předválečných konstrukcích toho není mnoho známo. Model K – 6 však ukazuje pozoruhodnou vyzrálou konstrukci, protože model byl vybaven všemi pohyblivými kormidly, tedy i křídélky i když pouze na hliníkových páscích. Jako by konstruktér předpokládal, že jednou bude možnost tyto plochy ovládat. Pan Knop již v roce 1937 řešil model jako středoplošník s odnímatelnými polovinami křídla. Jako profil použil 16% Göttingen G – 527, tehdy též dost používaný při stavbě skutečných letadel.

Plánek modelu byl uveřejněn jednak v knížce J. Vyskočila „Jak zhotovím letadélko s benzinovým motorem“ z roku 1939 který přetiskujeme a jednak zpracovaný Z. Kalábem v „RC modelech“ č.2/2000.

Model o tehdy účtuhodném rozpětí 2100 mm a délce 1200 mm byl poháněn motorem o obsahu 10 ccm zhotoveným panem Knopem podle amerického motoru Brown Junior. Motor byl uchycen na

jednoduché motorové lože připevněné k trupu gumou 1x4 jako ochrana motoru při nárazu.

Konstrukce modelu byla klasická, překližkové přepážky a žebra, smrkové nosníky a bambusové doplňky. Potah modelu byl z japonského hedvábí.

Jako volný měl model nosnou plochu 48,3 dm², hmotnost 1270 g a plošné zatížení 26,2 g/dm². Stoupavost byla údajně 100 m/min, klouzavost pak 1 : 15.

Plánek modelu uveřejněný v RC modelech byl inspirací pro Františka Brože z Tuchlovic k realizaci repliky tohoto jistě zajímavého modelu.

Model je řešen z balzy, překližky z bedniček od pomerančů a smrkových nosníků. Potah modelu je ze žlutého Vliesu s červenými doplňky. Hmotnost modelu je 3300 g.

Zalétávání modelu bylo trochu dramatické a František o něm píše:

Po dokončení povrchové úpravy jsem měl do modelu připravený motor Super Tiger 8,5 ccm. Na návštěvě u přítele přes motory jsem byl přesvědčen o vhodnosti použití 4 taktu. Výhodná cena ASP 65 – 10,6 ccm a jeho vhodná váha na dovážení modelu (600 g) rozhodlo. Po zabudování, zaběhnutí i s osekávanými prsty (zlatý elektry) došlo na zalétnutí.

Vzhledem k tomu, že moje levá ruka není zvyklá na směrovku, nebyl jsem schopen odstartovat. Prvního letu se tedy chopil zkušenější kolega. Po odstartování a maximálním potlačením trimu výškovky motor stále táhl nahoru. Po několika průletech když motor zhasl zatrnulo nám, protože model byl dosti vzdálený. Pomalým kluzem však lehce doplachtíl až na letiště. Vyhodnocení letu bylo jasné, potlačit a více vyosít motor a potlačit výškovku.

Po provedení těchto úprav jsem se vydal na zalétávání sám pod dohledem kolegy Hořavy. Několik chvil jsem trénoval se zkušební model s křídélky. Poučen jak na to, jsem s K-6 odstartoval. Model se rozjel, vzlétl, ale při vychýlení křídélek se vzeplal a na ztrátě rychlosti spadl. Naštěstí dopad nebyl katastrofální – srovnání trubek, a podvozku. Odzkoušení řízení však přineslo šok! Křídélka pracovala jako klapky. Tím bylo jasné proč model nezatočil, ale vzeplal se. Jak je to možné, když jsem to kontroloval.

Po přeprogramování vysílače jsem šel na nový start. Rozjezd, srovnání jízdy, lehký vzlet, pozvolné stoupání, zatáčky, průlety, pomalý let na 1/2 plynu, plný plyn, zkrátka majestátní let. Po zhasnutí motoru přiblížení a pлавné přistání. Jen blížící se mraky a první kapky deště pokazily možnost pokračovat v této modelářské pohodě. Velmi se těším na další létání s K- šestkou.

Tolik František a jeho dojmy z prvních letů nového modelu. Je jistě dobře, že řadu realizovaných replik obohatil tento elegantní model českého konstruktéra z předválečného období.

Privateer (Korzár)

Tento malý, ale pohledný model je konstrukcí Američana Bena Shereshawa jehož konstrukce jsou proslulé elegantními tvary. Tento model má sice tvary trochu účelové, ale eliptický průřez trupu si Ben neodpustil. Model byl uveřejněn v roce 1939 v časopise Air Trails. Svým rozpětím 44" (asi 1100 mm) by byl vhodný pro elektrifikaci čtyřstovkou.

Konstrukce modelu je zcela zřejmá s uveřejněného výkresu. Trup byl stavěn na klasické páteři a měl přední část potaženou balzou, zadní část pak tvořenou 16ti podélníky pravidelně rozloženými po obvodu elipsy trupu. Křídlo bylo uloženo na nízkém baldachýnu. Velikost použitého motoru není známa, ale každý si ji zvolí vzhledem k velikosti modelu sám.

