

SRPEN

2005/4

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

Léto vstoupilo do druhé poloviny a čas pro naše příjemné zážitky s historií se poněkud krátí. I když soutěžní sezóna má prázdninovou přestávku, doufám, že k létání využíváte každý hezký den.

V červnu proběhlo ve Dvoře Králové ME historických modelů. Dá se říci že rovněž historicky se do výsledků tohoto mistrovství zapsali i členové našeho klubu. Ať je to titul mistra Evropy Vládi Kostečky a stříbrná medaile Petra Svobody v kategorii větroňů, nebo bronzový stupínek Jardy Netáhla v kategorii Texaco. Blahopřejeme jim určitě všichni.

Oficiální zprávy o průběhu ME jste jistě četli v modelářských časopisech, takže jsem zvolil informaci očima soutěžícího, řekl bych toho nejpovolanějšího.

Co se týče obsahu tohoto čísla věnuji ho modelu i mužům kteří psali modelářskou historii v dálkovém řízení modelů. Myslím si, že informace o tom, kdo stál na samém počátku rádiového řízení ve světě je docela zajímavá.

Trochu si musím na závěr postěžovat, že ani třetí dodatečně naplánovaná soutěž CRC se nesetkala se zájmem soutěžících. Škoda, že to ale jistá zkušenost do dalších plánů soutěžení.

Balej



ME historiků očima účastníka.

Jak jste se jistě již dočetli z modelářského tisku, dopadlo ME historiků velmi úspěšně pro náš klub díky Vládovi Kostečkovi, který dobyl titulu mistra Evropy v kategorii větroňů a pěkné třetí místo obsadil v kategorii Elektrik Old Timer. Požádal jsem ho o článek k průběhu mistrovství očima přímého účastníka.

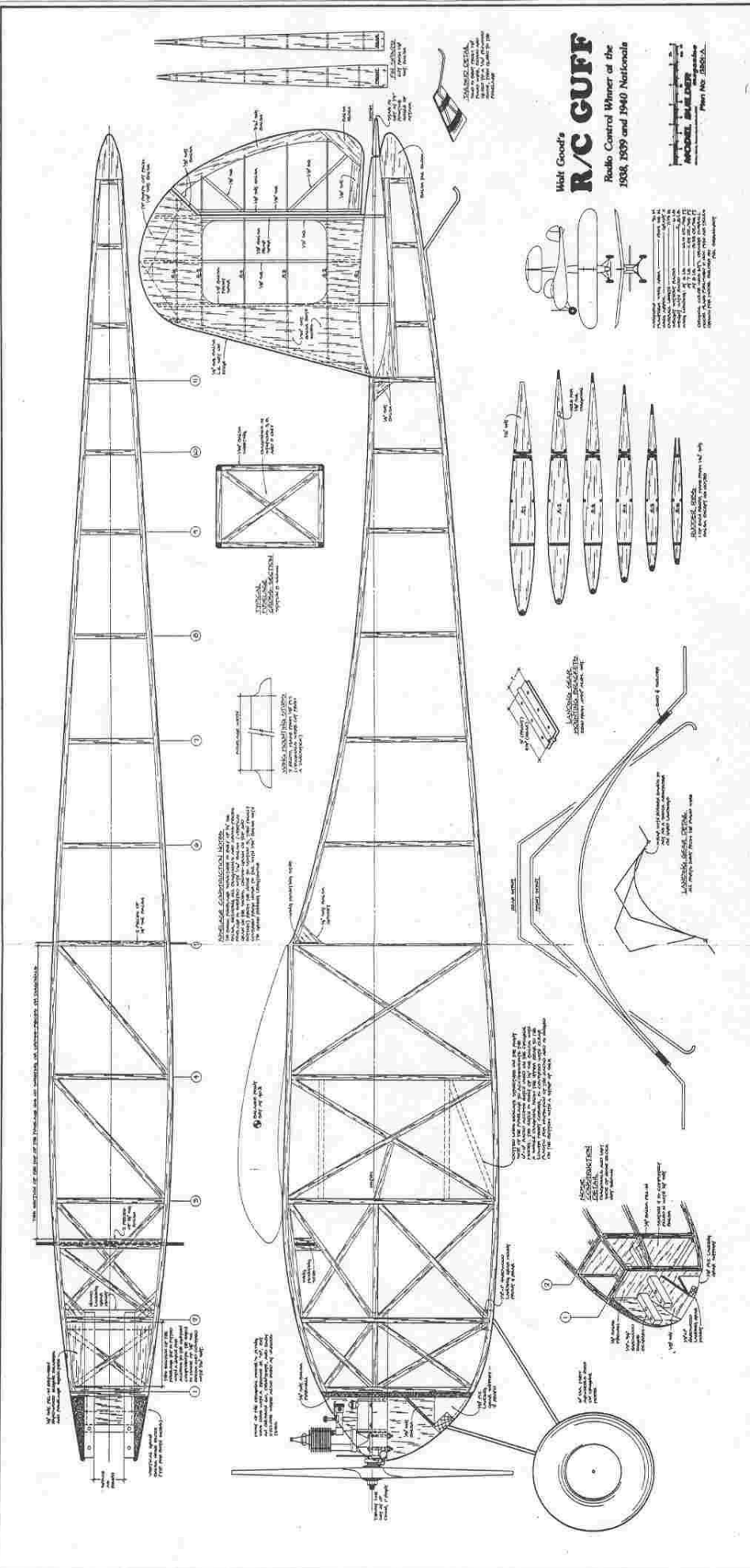
Zde je jeho pohled na dění:

Ve dnech 9. – 12. 6. 2005 uspořádal SAM 78, na letišti poblíž Dvora Králové třetí ME historiků v sedmi kategoriích. Ale pěkně popořádku. Ve čtvrtek 9. června se začalo přejímkou modelů, která vesměs dopadla dobře, i když se chvílemi zdálo, že na zahraniční účastníky byl brán trochu jiný metr než na domácí. „Inu na chudej lid musí být příslost“, jak říkal Josef Švejk.

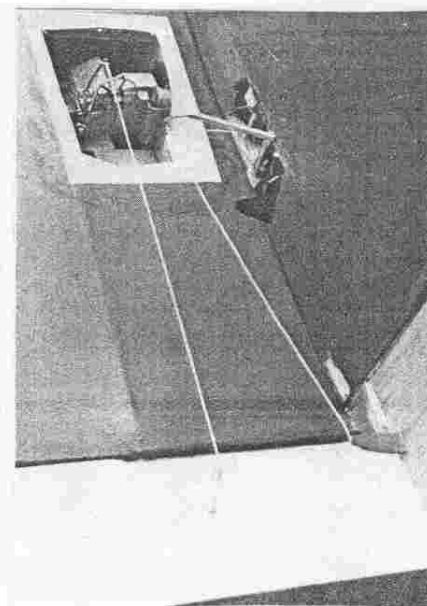
Pátek začal slavnostním nástupem, kde organizátoři spolu se starostou Dvora Králové, panem ing. J. Rainem přivítali asi 45 soutěžících. Pokud se vám zdá tento počet malý, mohlo to být i špatným počasím v předcházejících dnech. Většina soutěžících ale létala s více modely, takže počet modelů se blížil stovce. S malým časovým skluzem začala soutěž větroňů kategorie ARC. Lety připomínaly soutěž v tom, kdo bude dřív na zemi. Vlivem větru, který foukal napříč letiště a vytvářel za kopcem jakýsi větrný rotor, to chvílemi vypadalo, že místy není vzduch. Starty kolem dvou minut, ze stometrové šňůry se počítaly mezi průměrné. Na konec se na výsledkové listině objevila pouze dvě maxima, moje a Petra Svobody. To zřejmě rozhodlo o konečném pořadí. Na třetím místě se umístil velice sympatický „děda“, sedmdesát osmi letý Luigi Binelli z Itálie, s velmi pěkně létajícím modelem Montagne. Po větroních nastoupili borci s modely kat. 1/2 A Texaco. Zesilující vítr, byl příčinou poškození několika modelů v začátku soutěže a tak bylo rozhodnuto odložit další starty na sobotu. Ráno se počasí změnilo na téměř bezvětří, ale zato začalo drobně pršet. Jak ustával déšť, znovu zesiloval vítr. Na to doplatil Zdeněk Andryšek, náš jediný zástupce v této kategorii. Jeho model v prvním startu vlivem větru přistál mimo letiště a tak Zdeněk zapsal nulu a bylo po nadějích. Kategorii vyhrál Mett Ulf z Německa s modelem ETB 41. Druhý byl „tančící“, Ital, Tiziano Bortolai a třetí jeden ze tří hostujících Američanů Ed Hamler.

Trochu mne mrzelo, že jsem svého Lanzo Bombera nechal doma, protože je potažen folií a to prý se na historika nehodí. Nechci o tom polemizovat, ale několik zahraničních účastníků létalo se stejným potahem. Po obědě konečně vysvitlo sluníčko a šlo se na elektry. V zájmu urychlení soutěže se létaly obě elektro kategorie na střídačku, aby byla větší šance na kvalitní nabití akumulátorů. Od kategorie 1/2 Elektrik Old Timer jsem si sliboval asi nejvíc, protože Korzár Radouše Čížka chodil před ME jak z partesu. Bohužel závada na servu výškovky mi přinutila vzdát tuto kategorii. Měnil jsem před soutěží motor Permax 400 za Speed 400, který je prý podle pravidel jediný možný. Po soutěži se ukázalo, že několik soutěžících použilo s tichým souhlasem pořadatelů Permaxy a šlo to. Motory jsou prakticky totožné, tak o co jde. Ve větší elektro kategorii jsem spoléhal na XL – 43 a jako druhý model bylo připraveno Letmo 17 Z. Husičky. Po sečtení výsledků se Letmo zvětšené o 10 % umístilo na nečekaném třetím místě. Kategorii vyhrál fenomenální Mett Ulf s Playboyem a druhý náš B. Heczeko s modelem Ichabod. Po elektrách přišla na řadu kat. CRC-1 Old Timer, čili motoráci. Z Česka létal jen Petr Svoboda. Po rozlétávání

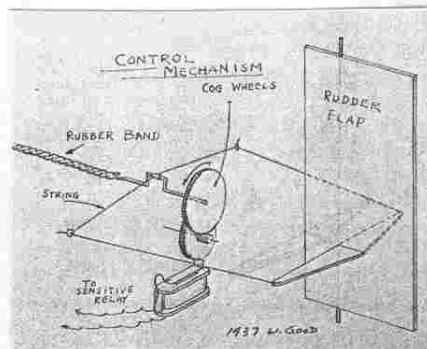
Pokračování na str. 5



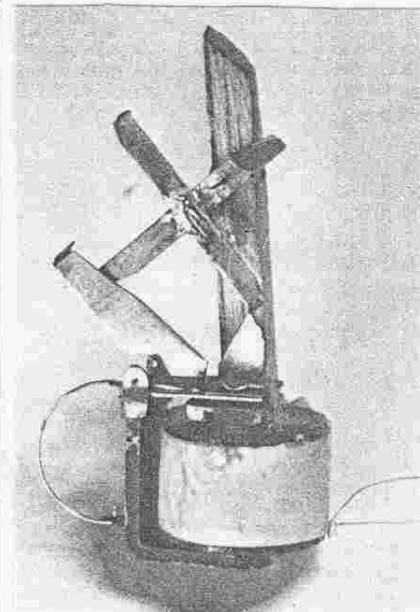
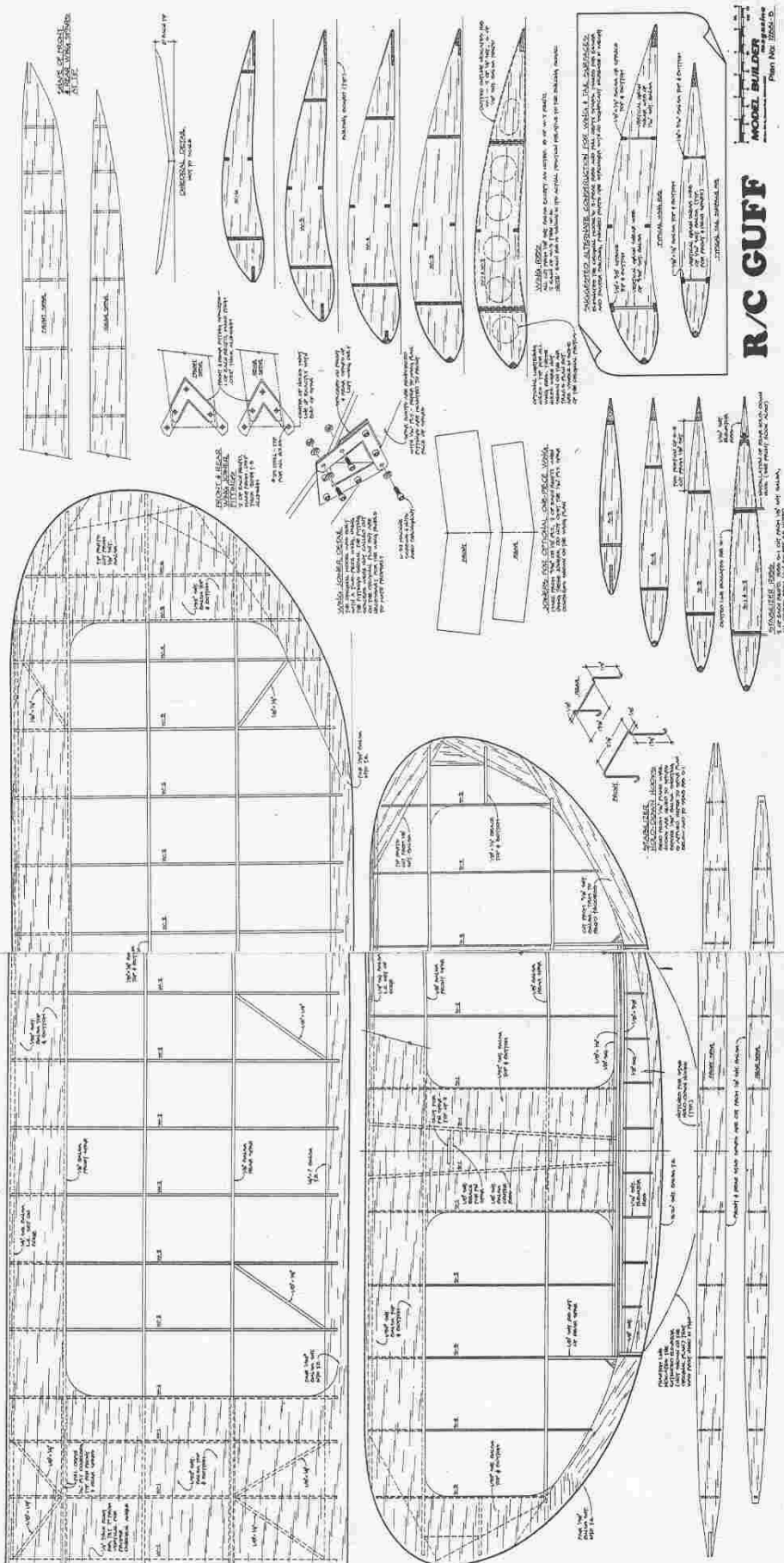
Bratři Goodové v roce 1937 s prvním RC přijímačem a modelem KG upraveným pro RC aparaturu.



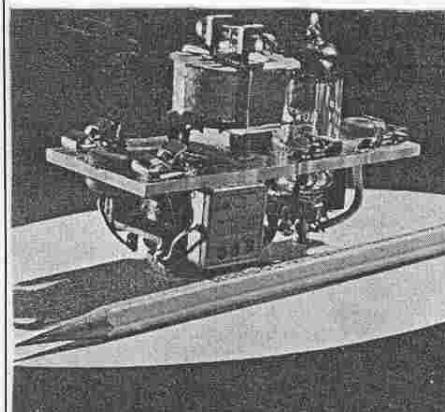
Úprava pro ovládání obou kormidel



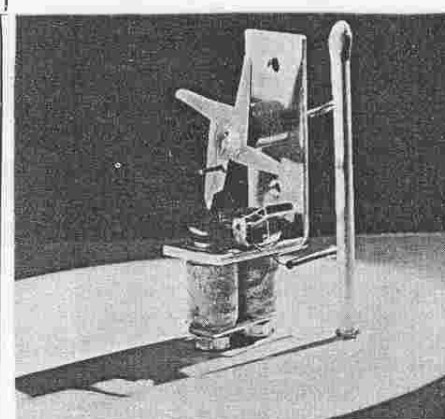
Mechanismus ovládání směrovky použitý v roce 1937. Stálý signál dovolil gumovému svazku otáčet převody a pohybovat směrovkou dokud signál neskončil. Pak zůstala směrovka v poslední poloze.



Nový, rychlejší vybavovač směrůvky z roku 1938.



Přijímač Beacon kterým byl GUFF vybaven v roce 1947. Váha 140 g.



Klasický rohatkový vybavovač soupravy Beacon.

R/C GUFF

Tentokrát bych vás rád seznámil s jedním z nejslavnějších modelů kterému se dostalo cti být umístěn v roce 1960 ve Smithsonianově muzeu letectví a vesmíru, kde je vystaven dosud. Jedná se o model na kterém bylo poprvé realizováno funkční dálkové ovládání jak jej známe dnes.

V polovině třicátých let 20. století, bylo řízení rádiem termínem, kterému rozuměla pouze hrstka lidí. Tehdy se používalo řízení rádiem jen u skutečných letadel a lodí.

Skutečnými průkopníky rádiového řízení modelů byli bratři Goodové – dvojčata Walt a Bill, kteří byli součástí malé skupiny nadšenců, kteří experimentovali, vyvíjeli a létali s funkčními rádiem řízenými modely. Walt a Bill Goodové bydleli v Kalamazoo v Michiganu. Studovali na Kalamazoo College a v roce 1937 graduovali z fyziky. Potom pokračovali v doktorských studiích. Billovým koníčkem bylo amatérské rádio, Waltovým modely letadel. Takže své zájmy zkombinovali dohromady a pokusili se postavit funkční rádiem řízený model. Prvé pokusy o rádiové řízení ještě nebyly s GUFFEM ale s modelem KG-1.

První funkční přijímač s jednou elektronkou byl postaven Billem v roce 1937, Walt zatím řešil citlivé relé a ovládací mechanismus směrovky. Prvních šest řízených letů bylo uskutečněno v květnu 1937 na letišti v Kalamazoo. Na začátku června 1937 přidali mechanismus výškovky. Ovládání bylo na dvou frekvencích 56 MHz pro směrovku a 60 MHz pro výškovku. Udělali šest cvičných letů, fungovalo to, ale zjistili, že důležité je jenom směrové kormidlo, výškovku použili pouze ve stavu nouze. V roce 1938 byl zhotoven nový vybavovač směrovky, aby šlo velmi rychle nastavovat určité pozice směrovky. Plná výchylka byla za 1/10 sekundy! Mechanismus vážil 28 g a byl namontován v základně směrovky a přímo spojen s pákou kormidla. V roce 1938 též zvětšili plochu klapky na směrovce a vypustili ovládání výškovky aby se mohli koncentrovat na učení letu s řízenou směrovkou. Vysílač měl výkon 100W a napájen 110 V střídavých přivedených k vysílači kabelem z hangáru.

Zajímavostí je, že číselné označení modelu NC 7388 není identifikační číslo AMA, ale v Billově jazyku radioamaterů znamenalo 73 „s vřelými pozdravy“ a 88 „s láskou a polibkem“. Doufali, že jim to přinese štěstí a myslím, že se přání vyplnilo. S modelem GUFF byli bratři Goodové vítězi Národního mistrovství v roce 1938, 1939 a 1940.

Po válce přestavce byl GUFF v roce 1947 opatřen továrně vyráběnou RC soupravou Beacon a výkonnějším motorem Ohlsson

Plánek modelu GUFF byl překreslen Philipem Bernhardtem přímo z původní prezentace modelu v trojdílné serii v časopise Air Trails z listopadu 1940. Některé detaily byly konzultovány přímo s Waltem, aby se nepřenese žádná chyby z původní prezentace do nových výkresů. Model o rozpětí téměř 2,5 metru byl klasické celobalzóvé konstrukce zřejmě z plánu. Pozoruhodné je, že model vážil s rádiem asi 3,6 kg a dokázal letět s motorem Brown Jr. s výkonem odpovídajícím dnešní žhavici čtyřce, i když s ruční asistencí při vzletu. Nabízí se použití šestapůlky, nebo většího čtyřtaktu, ale je potřeba dbát na to, že to byl pomalý a majestátní letoun, který psal historii. Replika modelu zhotovená Richem Bonnellem je poháněna čtyřtakterem Enya .46.

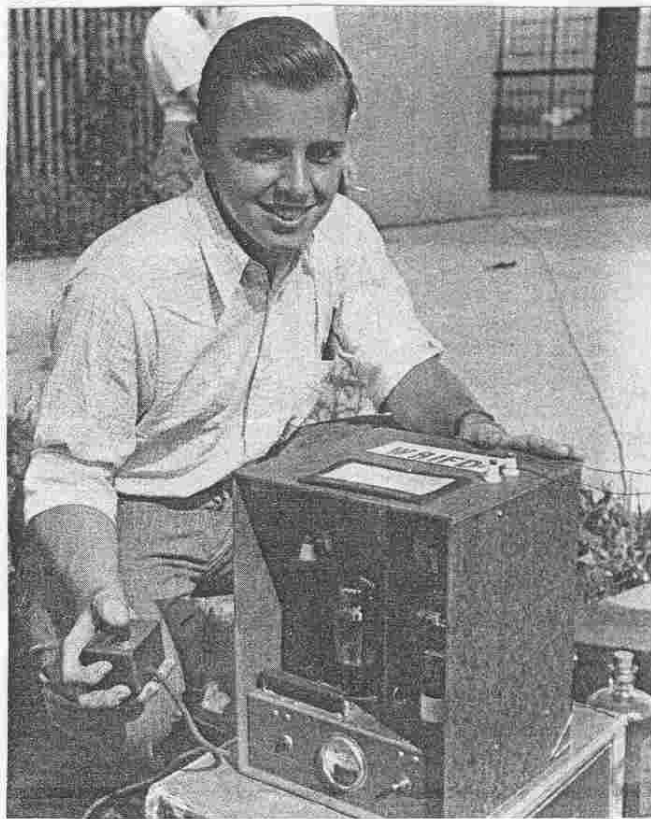
Na závěr bych uvedl původní úvod k popisu stavby modelu jak jej v roce 1940 v Air Trails uveřejnil Walter A. Good:

„Dálkové ovládání modelu letadla je nový a fascinující koníček. Každý modelář sní o ovládání svých vlastních modelů a doufáme, že toto nadšení bude přizíváno prezentací tohoto důkladně prověřeného

radiem řízeného modelu. S popsáním vybavením jsme provedli přes 150 letů, takže obsahuje jen věci vyzkoušené a úspěšné. V mnoha případech se letoun vrátil a přistál několik stop od místa startu. to je opravdu senzační, zvláště když jej řídíte Vy. Nynější letoun má ovládanou směrovku a výškovku. Nicméně se doporučuje začít pouze s ovládanou směrovkou. Komplikace spojené se dvěma ovládacími prvky vám mohou začátek znechutit. Je dost zajímavé, že soutěž Nationals 1939 jsme vyhráli s letadlem ovládaným pouze směrovkou. Jednoduchost je základní myšlenka celé konstrukce. Většina modelářů prahne po supersložité konstrukci s rádiem. Zkuste nejdříve jednoduchou.

Několik roků experimentování nám ukázalo, že sám letoun je stejně důležitý, jako rádio, které nese. Přirozeně s váhou se musí šetřit. Klouzavý a motorový let ba měly být skoro stejně rychlé, aby byla během obou stejná odezva na řízení. A nakonec, správná velikost řídicích ploch je opravdu podstatná“.

Tolik v roce 1940 W.A.Good. Je celkem zajímavé číst tyto názory po 65 letech a uvědomovat si, že většina z nich má platnost dodnes.



Bill Good se 100 Wattovým vysílačem použitým v roce 1937 a 1938. Napájení je kabelem plazícím se do hangáru.



Předchůdce GUFFu model KG – 1 upravený pro zkoušky RC ovládání.

ME historiků očima účastníka.

Pokračování se str. 1

zvítězil Heinrich Dabrowski z Německa, muž s nejpevnějšími nervy. Druhý se umístil D. Bruschi ze San Marina a třetí místo na bedně vybojoval Leo Bussmeier, prezident historiků z Německa. Kategorie CRC- 2 Nostalgia je také nádherná. Sám se věnuji hlavně elektrům, ale velký motorák to je moc pěkná podívaná. S modelem Herky po zásluze zvítězil D. Bruschi ze San Marina, který jediný nalétal všechna maxima a s Heinrichem Dabrowským si vyměnili místa oproti předcházející kategorii. Jako třetí je na stupních vítězů doplnil Ed Hamler z USA. Parádní stroje, parádní výkony a to nás čekala ještě v neděli ta pověstná trešnička na dortu, kategorie Texaco. Začalo se ráno podle programu a byla to skutečně paráda. Moc se mi líbil model Il Duca, už zmiňovaného „dědy“ Binelliho, který s ním obsadil páté místo. Těsně pod stupni vítězů zůstal ing. Karel Kleimond, s nádhernou Miss Amerika. V rozlétávání si svou trošku smůly vybral i Jarda Netáhlo s Playboyem a získal pro sebe a tudíž pro Česko „pouze“ bronzovou, ačkoliv přítomní diváci drželi palce právě jemu. Stříbrnou získal D. Bruschi z RSM a stal se tak druhým nejúspěšnějším účastníkem mistrovství. Nejúspěšnější byl Mett Ulf z Německa, který získal medaile celkem čtyři. „Královskou“, kategorii Texaco ale vyhrál Ital Tiziano Bortolai, který řídil snad celým tělem. Při řízení svých modelů dokonce předváděl i holubičku a byl podle diváků i soutěžících určitě největším šoumenem mistrovství.

Sečteno a podtrženo. Myslím, že se nedá pořadatelům nic podstatného vytknout, naopak je třeba jim poděkovat. Co dodat závěrem? Získali jsme pro Česko šest medailí. Je to hodně nebo málo? Když si uvědomím, kolik pěkných modelů, které známe z domácích soutěží, zůstalo doma na skříních, mohlo to být lepší. Příští rok je ME v San Marinu a v roce 2007 na Slovensku, kam nás pozval osobně prezident slovenského Samu, Dušan Sedlár. Co vy na to? Myslím, že já osobně si koupím palivo a začnu ho pomalu fetovat, protože jsem řádně nahladaný na nějakého toho motoráka.

V. Kostečka



Nový Mistr Evropy startuje svého LUNÁKA k dalšímu z úspěšných startů. Paradoxem je, že na poslední ARC soutěži o tomto modelu Vláďa prohlásil, že vůbec nelétá. I takové věci se dějí.

Stručné výsledky ME

Kategorie:

ARC

1. Kostečka V.	Luňák	CZE	455
2. Svoboda P.	Taxi 6	CZE	447
3. Binelli L.	Montagne	ITA	421

CRC-1 Old Timer

1. Dabrowski H.	Playboy	GER	1260 + 10,29
2. Bruschi D.	Sailplane	SMR	1260 + 8,40
3. Bussmeier L.	Sailplane	GER	820

CRC-2 Nostalgia

1. Bruschi D.	Herky	SMR	600
2. Dabrowski H.	Gool	GER	556
3. Hamler E.	Airborn	USA	524

1/2 A Texaco

1. Mett U.	ETB 41	GER	1200
2. Bortolai T.	New Looker	ITA	1177
3. Hamler E.	Airborn	USA	1160

Texaco

1. Bortolai T.	Bomber	ITA	1800 + 15,09
2. Bruschi D.	Bomber	SMR	1800 + 9,57
3. Netáhlo J.	Playboy	CZE	1800 + 9,20

1/2 Electric Old Timer

1. Mett U.	ETB 41	GER	1200 + 18,15
2. Heczko B.	Ichabod	CZE	1200 + 16,36
3. Mett U.	Kerswap	GER	1200 + 11,01

Electric Old Timer

1. Mett U.	Playboy	GER	1200
2. Heczko B.	Ichabod	CZE	1143
3. Kostečka V.	Letmo 17	CZE	1112

Soutěž CRC show

Soutěž se konala v plánovaném termínu 5. června. Tak jak je tradicí posledních let, je krásné letové počasí v průběhu týdne a o víkendu škoda mluvit. Podobné to bylo i tentokrát. Poměrně silný vítr v pofrontálním proudění ztěžoval lehkým historikům náležitě vykreslování jednotlivých obrátů. Přes tyto podmínky nastoupila čtveřice bojovníků k soutěži.

Soutěž se létala podle poslední platných pravidel této kategorie. Bez protestu soutěžících bodovali ing. Vyskočil a Balej.

Celkové výsledky:

1. Plaček Jiří	Ostříž	1073 bodů
2. Andryšek Zdeněk	Bručoun	998
3. Netáhlo Jaroslav	Orel	984
4. Hořava Miloslav	Běžník pocestný	802

Letové vystoupení Milý Hořavy bylo ovlivněno závadou v řízení ve druhém letu a přerušením třetího letu pro silný déšť.

Oproti účasti v loňském roce došlo letos k výraznému úbytku soutěžících. Snad je to jen přechodný jev.

Bonbonkem soutěže bylo předvedení aerovleku OSTŘÍŽE a A2 SPARTAK v podání Jiřího a Tomáše Plačků. Bylo to ve větrném počasí velmi pěkné.



Vítězný model OSTŘÍŽ Jiřího Plačka. Model je konstrukcí dvojice Vyskočil Bušek z roku 1941. Replika je poháněna motorem MVVS 3,5 ccm. S tímto motorem je model schopen aerovleku.

Pozvánka na soutěž

Tradiční létání v Žichlicích u Plzně bude obohaceno o další elektro kategorii historiků.

Informaci poskytl ing. Kleinmond který píše:

Na podzimní Žichlické soutěži chceme pokusně uspořádat soutěž elektrifikovaných historických větroňů a motoráků. Je to proto, že většina našich penzistů už měla, nebo postavila Radoušovy konstrukce jako Káně, Orlík, Luňák apod. a ze stejných důvodů (už toho moc nenaběhají) je opatřila elektropohonem.

Pravidla jsou proto velmi jednoduchá:

- jednotný pohon – Speed, Power, Mig ve velikosti 600 + 7 čl. Nicd nebo NiMh.
- model (publikovaný) s dobou vzniku do 31.12.1960.
- startuje se hromadně s délkou motorového chodu 40 sec. kdo přistane předposlední dostane 1 bod, předposlední 2 body a poslední 3 body.
- létají se 3 kola, v každém kole 2 po sobě jdoucí rozlety na stejné akumulátory (mezi rozlety nelze dobíjet, mezi koly ano).
- kdo získá v rozletech body, postupuje do finále.
- finále se létá rovněž na 40 sec motorového chodu.

Termín konání podzimního Žichlického létání je 25.9. a 2.10. 2005.

Technická rubrika

V této nepravidelné rubrice bych vás chtěl seznamovat s některými dobrými řešeními našich „problémů“ na která někteří z nás již přišli. Tato snaha vyjde ale pouze s vaší účastí. Takže, pokud máte nějaké řešení o kterém se domníváte, že by mohlo ostatním pomoci, sdělte ho na adresu redaktora. Tentokrát se věnujeme koruně stavby – potahu modelu.

Potáhnout historika tak, aby potah působil trochu historickým dojmem, ale zároveň něco vydržel je stále obtížnější. Po spatření potahu modelů Miss America ing. Karla Kleinmonda a K-6 Franty Brože si myslím, že takový potahový materiál tu je. Jen vědět jak na to. Požádal jsem proto ing. Kleinmonda jest-li by pro ostatní nese-psal trochu rad jak s tímto materiálem pracovat, abychom jeho vlastností mohli využít i my ostatní.

Zde je jeho příspěvek:

Vlies je moderní potahový materiál, který díky struktuře a vzhledu lze s výhodou použít k potahování historických modelů letadel. Důvod je prostý, na první pohled je tento materiál téměř k nerozeznání od Mikalenty. Způsob aplikace, zejména vypínání potahu se však liší. Vlies se lépe hodí k potahování balzové kostry než klasické (smrk, překližka). Má i výrazně patrnější „léta“, která klademe vždy rovnoběžně s delší stranou potahované plochy. Rovněž má patrný rub (matný) a líc (lesklý). Potah klademe na kostru tak, aby lícová strana (lesklá) byla omývána vzduchem.

Vlastní aplikace:

Kostru modelu vybrousíme a opatříme dvojitým nátěrem lepicího laku (1. vrstva řidší, 2. vrstva hustší). Na nalakovanou plochu přiložíme potřebný díl potahového materiálu s mírným přesahem po obvodu. K nalakované kostře Vlies fixujeme čistým acetonem. Jde to lépe než přilakování řídkým lepicím lakem, které je ovšem také možné. K zafixování potahu přes hrany používáme mírně teplou žehličku a poté přilakujeme teplem ohnutý materiál. Žehličku lze použít i na nezaschlý lepicí lak (pouze to trochu zasyčí). Plné plochy přilakováváme acetonem po celé ploše. Otevřené plochy, jako je např. kostra křídla, přilakováváme jen po obvodu (žebra nikoliv). Potah vypínáme teplou žehličkou. Začínáme s mírně teplou, když se nedaří potah dostatečně vypnout, teplotu zvyšujeme. Po vypnutí potahu aplikujeme několik vrstev (2 – 5) vypínacího laku.

Materiál o šíři 1 metr v délce jaké chcete dodává za cca 65 Kč/metr firma ing. Hořejšího z Plzně.

Eventuelní dotazy na číslo telefonu 608522942.

Ing. Karel Kleinmond

Společenská rubrika

Významného životního jubilea se v těchto měsících dožívají někteří naši členové.

60 ti let se 12.června dožil Michal Pavlík z Prahy.

70 ti let se dožívají 11. srpna Ing. Antonín Hoffmann ze Žatce a 29. srpna Mirek Kasal z Pšovan.

Všem upřímně blahopřejeme a přejeme do dalšího života mnoho zdraví, štěstí a chuti k modelaření.

Smutnější jsou zprávy o tom kdo nedobrovolně naše řady opustil.

28. března ve věku 70 let Ing. Josef Trefný z Děčína a 30. května dlouholetý německý člen klubu Wolfgang Ilg ze Schwäbis Hall.

Námět k diskuzi

Při rozhovorech s účastníky ME historiků se většinou jako velmi pěkná jevila kategorie Texaco. Létali v ní velké, dobře viditelné modely, jistá spravedlnost daná vazbou mezi hmotností modelu a množstvím paliva tedy dobou motorového letu i možností taktického létání.

Plánuji oslovit přímé účastníky této kategorie na ME, zda by se s námi nepodělili o získané zkušenosti.

Domnívám se, že tato kategorie by mohla být v létání s motoráky perspektivní, odstraňující dlouhodobé problémy s délkou motorového chodu v CRC kategorii.

Zkuste se vy, potenciální soutěžící vyjádřit, zda takový typ soutěže zařadit do soutěžního kalendáře příštího roku.