



INFORMAČNÍ LISTY 94

www.sam95.wz.cz

PROSINEC

2006/6

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: František BROŽ
Karlovarská 180, 273 02 Tuchlovice

Redakce IL: Jiří BALEJ
Libušina 194, 273 09 Kladno Švermov

Úvodem

Dostáváte do rukou poslední letošní číslo již čtrnáctého ročníku IL. Ano, činnost našeho klubu trvá již 14 let. Probírá-li se staršími čísly IL je to nespočet příjemných modelářských zážitků při soutěžích i stavbě replik. Někteří během této doby naše řady dobrovolně i nedobrovolně opustili, někteří noví přišli, ale takové to „zdravé jádro“ stále zůstává a věřím, že bude rozvíjet činnost klubu i v budoucnu.

V tomto čísle IL přináším informaci o proběhlém Sněmu klubu a plán soutěží příštího roku.

Co se týče uveřejněných modelů jsou opět americké. Trochu se omlouvám, ale chtěl bych vytěžit maximum z podkladů, které mi na sklonku svého života předal Radek Čížek. Takže je to tak trochu i vzpomínka na jeho osobu.

Na závěr mého úvodu mi dovolu popřát vám příjemné prožití vánočních svátků a do Nového roku mnoho zdraví, štěstí a modelářského elánu.

Balej

Sněm SAMu 95

Tak jako každý rok se dne 25.11. sešlo v kladenském Labyrintu 20 zástupců našeho klubu, aby zhodnotili letošní činnost a probrali plány roku příštího.

V úvodním slovu prezident klubu František Dvořák přítomné uvítal a nastínil problémy, které je nutno vyřešit.

O tom co se v letošním roce v klubu událo referovali členové výboru.

Plán soutěží letošního roku: jsme až na soutěž CRC 17.6. (nikdo nepřijel) odlétali beze zbytku s účastí od 4 do 14 soutěžících. Nejvíce byly tradičně obsazeny soutěže RC větroňů. Na velmi dobré úrovni se podařilo odlétat 1. ročník Memoriálu Radka Čížka.

Pokladní zpráva: Ve stručnosti bylo naše hospodaření takovéto:

Stav pokladny ke 31.12.2005	3.785,50 Kč
Příjem z příspěvků	10.540,- Kč
Výdaje na IL 89 až 93	8.836,- Kč
Zůstatek v pokladně ke 25.11.2006	4.369,50 Kč

Vzhledem k tomu, že zatím hospodaříme s malým přebytkem, bylo rozhodnuto ponechat členský příspěvek do klubu na loňské výši tj.:

Příspěvek domácího člena s odběrem IL – 150,- Kč

Příspěvek domácího člena bez odběru IL – 20,- Kč

Příspěvek zahraničního člena s odběrem IL – 10 €

Členové klubu s věkem 80 a více let budou čestnými členy klubu se

všemi právy bez finančního příspěvku.

Příspěvek ve výši 20 Kč lze zaplatit třemi poštovními známkami. Příspěvek je nutné zaplatit do konce ledna. Pokud chcete ukončit členství v klubu sdělte to pokladníkovi klubu. Nefešte to nezaplacením.

Informační listy – nad obsahem letošního ročníku IL vyjádřili přítomní spokojenost. Chtěl bych poděkovat za iniciativní přístup k obsahu IL Jendovi Kypťovi který zajistil plánky větroňů a ing. Láďovi Vyskočilovi za překlady z angličtiny.

Soutěžní pravidla – pro sezonu 2007 zůstávají soutěžní pravidla stejná jako v letošním roce. Ke změně dochází pouze u kategorie CRC-E hromadný start kde se prodlužuje doba chodu motoru u stejnosměrných na 60 sec a střídavých na 30 sec.

Zavádí se nové kategorie – CRC-E Sport 400 s motorem SPEED 400 6V s 90 sec motorovým chodem a 420 sec maximem a CRC-E Open s motorem bez omezení s 45 sec motorovým chodem a 420 sec maximem.

Zkušebně se zavádí kategorie ARC-E tj. větroně s el. motorem bez omezení. Během pracovního času 8 min je nutné nalétat v kluzu s vypnutým motorem 6 min a přistát do konce pracovního času do vyznačeného prostoru. Kategorie se bude létat na soutěžích ARC.

Detailní změny soutěžních pravidel jsou uveřejněny na naší internetové stránce.

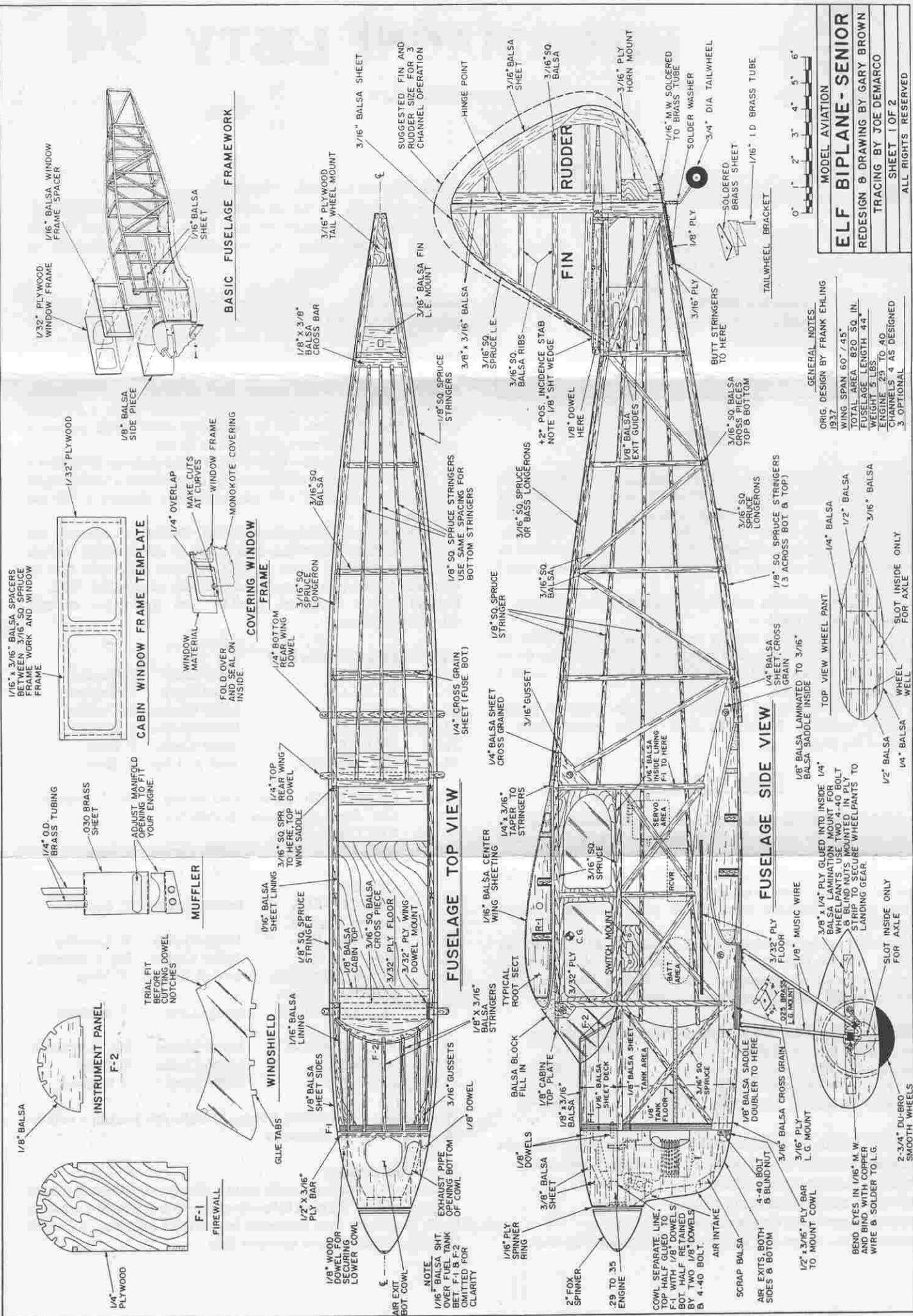
Soutěžní kalendář roku 2007

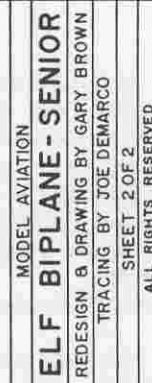
17.2.	AV,BV,CV	letišťe Slaný	J. Hammer
17.3.	AV,BV,CV	letišťe Slaný	J. Hammer
15.4.	ARC	letišťe Kladno	F. Dvořák
15.4.	ARC-A2	letišťe Kladno	L. Dvořák
21.4.	AV,BV,CV	letišťe Kladno	F. Švarc
28.4.	CRC,CRC-EHS, Texaco	mod. pl. Lány	F. Brož
1.5.	CRC-EHS,CRC show, CRC-Open, CRCAtom, CRC Clasic	mod. plocha Radobyčice	Dr. K. Slupský
5.5.	ARC-A2, ARC-E	letišťe Kladno	J. Balej
8.5.	CRC Atom, Clasic CRC-EHS	mod. pl. Lány	P. Svoboda
19.5.	CRC, CRC-EHS Texaco Mem.RČ	letišťe Kladno	V. Kostečka
20.5.	ARC Mem. RČ	letišťe Kladno	V. Kostečka
3.6.	ARC, ARC-E	letišťe Kladno	Ing. J. Střiteský
30.6.	CRC-E Sport, Open, CRC-EHS, Texaco	mod.pl. Kladno	R. Metz
15.7.	CRC Atom, Clasic CRC-EHS	mod.pl.Lány	P. Svoboda
9.9.	ARC-A2, ARC-E	letišťe Kladno	Ing. Z. Vyskočil
22.9.	AV,BV,CV	letišťe Kladno	F. Švarc
29.9.	AV,BV,CV	letišťe Slaný	J. Hammer

Připomínáme i Mistrovství Evropy historických modelů v termínu 15. – 17. 6. 2007 na Slovensku.

Internetové stránky

Plénem bylo rozhodnuto zrušit heslo k přístupu do archivu IL a tento zpřístupnit všem. Zároveň bylo odsouhlaseno zrušit heslo u seznamu členů, který bude nyní obsahovat jen základní informace o členech klubu, tj. jméno, adresu a telefonní číslo.





Elf Biplane Senior

První představovaný model byl uveřejněn v časopise Model Aviation v roce 1982. Již tehdy, když mi Radek tyto časopisy půjčoval jako nové k prohlédnutí, mě tento model zaujal. K realizaci ale nedošlo. Myslím si ale, že model v záplavě klasických hornoplošníků je trochu výjimečný a stojí za zveřejnění. Pro informaci přináším náčrtek původního Elf Biplanu od jeho konstruktéra Franka Ehlinga uveřejněný v roce 1938 v Zaicově ročence.

Stavitel představované repliky Gary Brown v popise k modelu píše:

Na podzim roku 1976 jsem se rozhodl projít „Old-Timer Plans Catalog“ od Johna Ponda, abych našel nějaký model, který bych pak v zimě mohl postavit. Mezi „Bombshelly“ a „Bucaneery“ mě jedna položka padla do oka. Byl to „Elf Biplane“ (=mrňavý dvouplošník) od chlapíka jménem Frank Ehling. To jméno asi většina z vás zná a spojuje jej s mnoha slavnými modely. Protože mám slabost pro historiky a dvouplošníky, tak jsem se rozhodl vsadit cenu pana Ponda (1.50 dolaru) na to, abych zjistil, jak Elf opravdu vypadá. Pro jistotu jsem ještě objednal pár plánů historiků, které už jsem znal.

Když o několik týdnů později obálka dorazila, byl jsem příjemně překvapen. Elf byl hezký kabinový dvouplošník s 39 palcovým horním a kratším dolním křídlem ve stylu Waco. Ocasní plochy měly klasické „historické“ tvary a čumák připomínal „Rearwin“. Okamžitě jsem zapomněl na záložní plány, které jsem také objednal.

Prepracoval jsem výkresy pro RC ovládání a moderní motor se žhavicí svíčkou. S rozpětím 39 palců to byl model přesně pro .049 motor a jednonábovou pulzní RC soupravu Ace, která mi ležela na polici. Elf byl výborný jednonábový model. S motorem Cox Golden Bee .049 a vrtulí 7-3 trval motorový let tři a půl minuty, dosažená výška byla několik set stop. Po vypnutí motoru Elf dobře klouzal, dokonce i na dvouplošník. A případný stoupavý proud ještě výrazně zomalil jeho klesání.

O pár let později jsem do Elfa nainstaloval motor Cox .09 a malou dvoukanálovou proporcionální aparaturu Ace pro ovládání výškovky a směrovky. Tím se Elf proměnil na malou „nadupanou“ bombu. Potom uměl dělat výkruť a lopinky, ale nedokázal už líně plachtit ve velkých kruzích, protože byl těžký.

Bylo jasné, že Elf musí být větší, aby dobře létal s vícekanálovou aparaturou. Takže jsem se rozhodl pro větší verzi a překreslil výkresy. Rozhodl jsem se udělat rozpětí horního křídla 60 palců a podle toho jsem přepočítal všechny rozměry. Snažil jsem se, aby konstrukce zůstala lehká, protože jsem chtěl použít motor v rozmezí .29 - .35 a tak zachovat pomalý let typický pro historiky. Do zvětšeného Elfa jsem zabudoval motor O.S. .30 a ten byl dostatečný pro pětilibrový model. Možná, že dobrý motor .25 typu Schnuerle by taky stačil. Určitě tam nedávejte nic většího než .40, Elf nepotřebuje moc výkonu, aby dobře létal.

Nejspíš jste si všimli, že tehle model má křídélka. Protože letoun má „polomaketový“ vzhled, tak jsem si myslel, že mu křídélka neubudou nic na jeho kráse. Křídélka určitě zlepšují ovladatelnost oproti modelu řízeného třemi kanály. Konzervativní modeláři mohou postavit model jako tříkanálový s tím, že zvětší plochu směrovky a vzepětí křidel. Ve výkresech jsem tyto změny zakreslil.

Ještě pár slov k létání.

Po té, co jste seřídili volnoběh a zkontrolovali výchylky řídicích ploch, můžete poprvé odstartovat. Při vzletu buďte připraveni korigovat směr letu malou výchylkou směrovky vpravo. Dejte plný plyn a model se po krátkém rozjezdu a mírném přitážení odpoutá od země. Vystoupejte do bezpečné výšky a seznamte se s reakcemi modelu na řízení. Protože je plocha křidel velká, poznáte, že letoun reaguje na výchylky křidélek velmi jemně. Současné vychýlení směrovky řízení docela oživí, ale není to nutné pokud máte diferenciována křídélka. Při přistání se nebojte Elfa zpomalit. Opět buďte připraveni korigovat směr letu směrovkou. Jakmile model začne na zemi zpomalovat, přitáhněte a tím přitlačíte ocas k zemi.

Pokud se vám líbí historické modely a kabinové dvouplošníky, vyzkoušejte Elfa. Asi nikdy nevyhraje na mistrovství SAMu, ale je s ním pěkné polétání.

Tolik Gary Brown

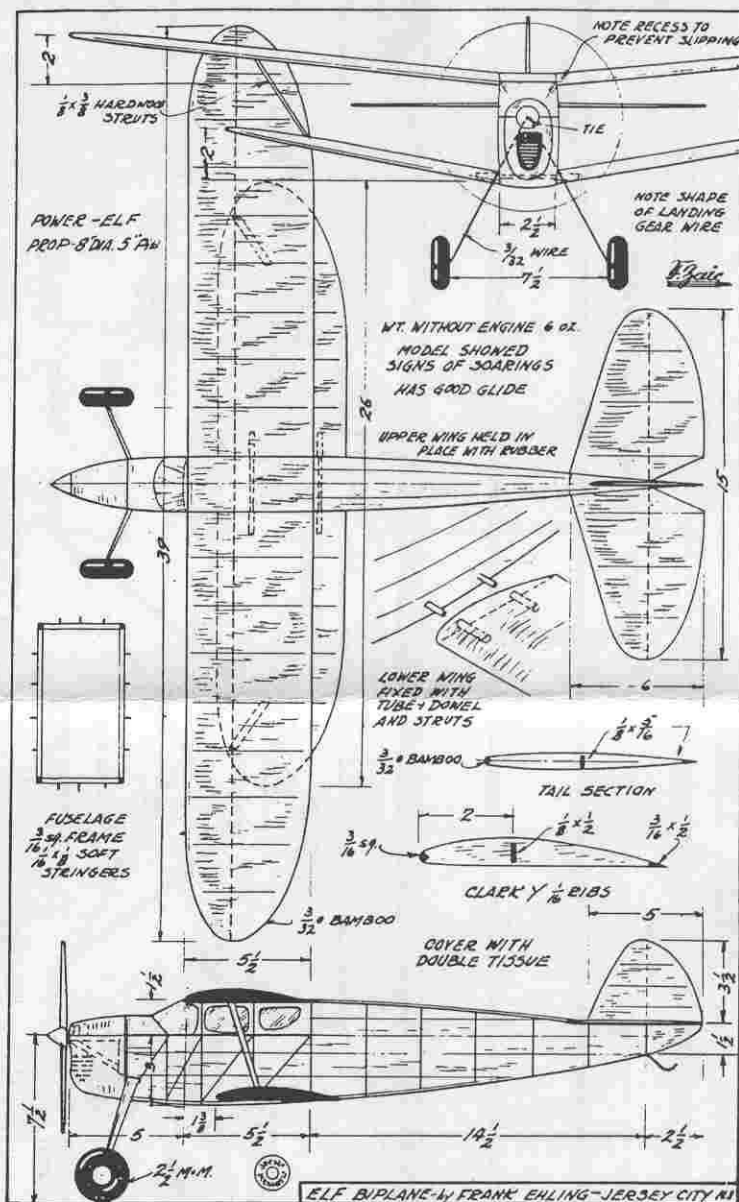
Představený model byl u nás, pokud vím, realizován v roce 2001 ve dvou provedeníích.

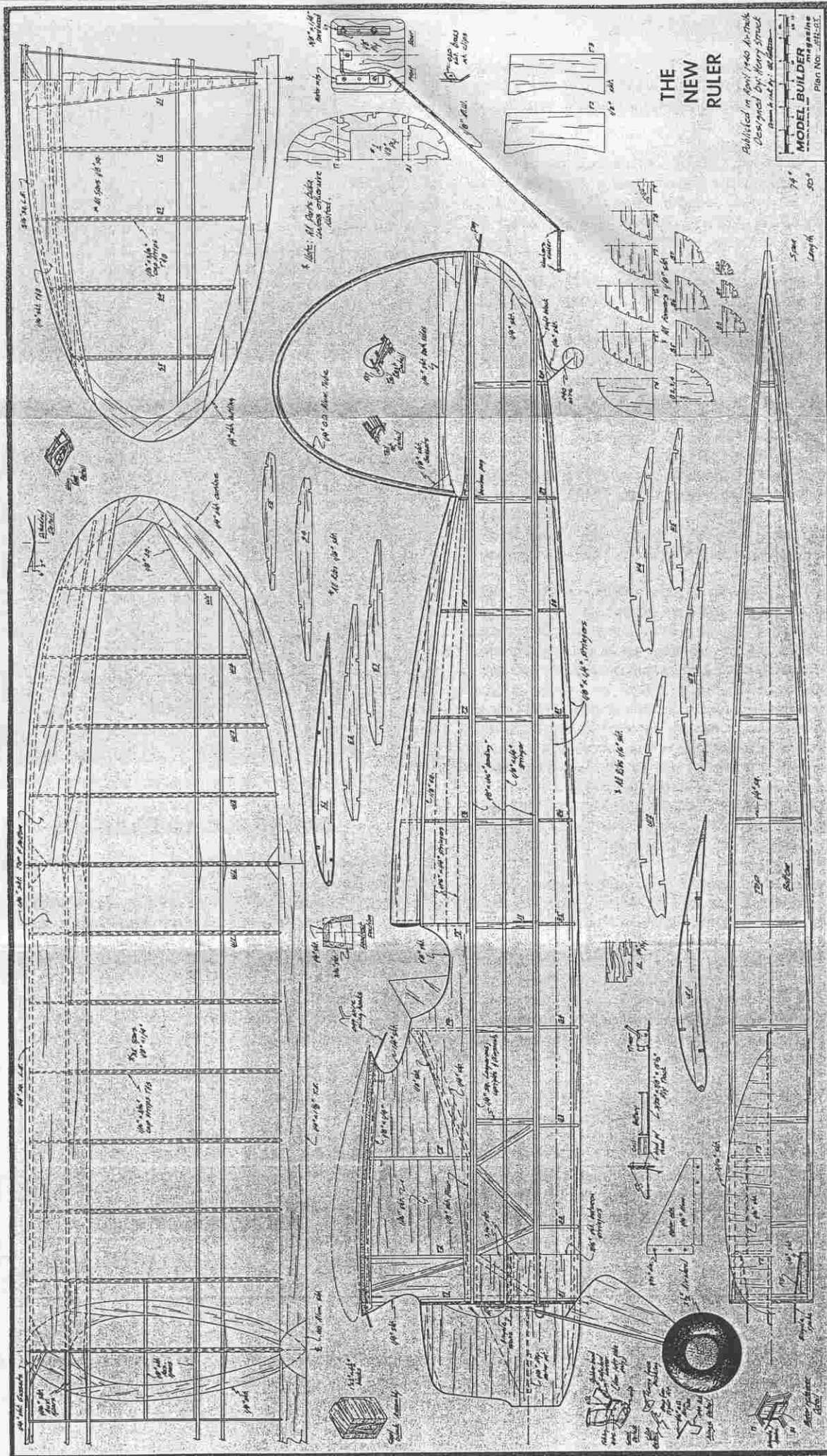
Jednak Richardem Metzem zmenšený na rozpětí horního křídla 1200 mm, hmotnosti 1300g, poháněný elektromotorem Mega AC.

Druhým stavitelem byl Míla Hořava, který model postavil naopak ve zvětšené verzi o rozpětí horního křídla 2000 mm, hmotnosti 3800g, poháněný spalovacím motorem Raduga o obsahu 10 ccm.

S modely oba stavitelé nějaký čas létali, laborovali s úhly náběhu křidel, ale letové vlastnosti byly stále dosti neuspokojivé. Větší model nakonec skončil totální havárií.

I když nejsou tyto poznatky příliš povzbudivé nechtěl bych tímto sdělením odradit případné zájemce o stavbu Elfa. Model ve vzduchu vypadal opravdu dobře.





New Ruler (Nový vládce)

Druhým představovaným modelem je ve stylu předválečných stíhaček koncipovaný model New Ruler od Henry Strucka. Plánek byl uveřejněn v časopise Model Builder ze kterého přetiskují i doprovodný text.

Nikdo jiný než Henry Struck asi nezkonstruoval více populárních modelů letadel, které určovaly nové směry vývoje. Jeho modelů je tolik, že z té spousty je těžké vybrat ten nejlepší. Jediný způsob, jak by se to dalo ulehčit, je rozdělit jeho konstrukce do podkategorií: motoráky, gumáky, modely pro let na čas, makety, sportovní modely

Struckovým modelům se dá snad vytknout jedině to, že odmítal obětovat funkčnost a estetičnost a raději volil složitou konstrukci. Zdá se, že nejdříve navrhoval aerodynamické rysy modelu, pak doplnil estetické linie a teprve potom vymýšlel, jak tu věc vlastně postavit. Stavba nebyla vždy snadná, KGS může být nejlepším příkladem ... těchto modelů se nikdy moc nepostavilo.

Jedním z modelů, který neodrazoval ani méně energické modeláře, byl New Ruler. I když je stavba místy trochu obtížná, na soutěžích se objevily stovky New Rulerů hned potom, co v časopise Air Trails (červen, květen 1940) vyšly plány.

Struck stavěl tento model podle nových pravidel NAA (National Aeronautic Association) pro motoráky pro rok 1940. Model musel vážit minimálně 80 uncí na každý kubický palec objemu motoru. Minimální zatížení bylo 8 uncí na čtvereční stopu plochy křídla. Tyto pravidla jasně diktovaly plochu křídla a celkovou hmotnost, jakmile se vybral motor.

V článku z dubnového čísla 1940 Struck píše: *Z aerodynamického hlediska je nejdůležitější stabilita. Model by měl stoupat plynule a v kruzích, aby se zabránilo houpání, když vypne motor. Kroužení v kluzu má být ustálené, bez houpání a tendence vybočovat. Model by neměl být citlivý na nastavení a mírná změna seřízení by neměla způsobit havárii. Křídlo na pylonu zabrání pádům po čumáku a zvětší příznivý účinek vzepětí. Velký nosný stabilizátor ztlumí tendenci pylonu zvedat čumák a zabrání tak nebezpečnému přetažení. Plocha směrovky a zadní části trupu je důležitá pro spirální stabilitu. Pokud tato plocha bude příliš malá, bude mít model snahu padat do úzké vývrtky. Pokud bude plocha moc velká, model bude zůstávat v jakékoli poloze, kterou zaujme, s možností lopingu nebo zužující se spirály. Podle našich zkušeností je nejlepší poloha geometrického středu průmětu boční plochy asi čtvrtinu délky trupu za těžištěm.*

Tvar modelu by měl umožnit použít různé konstrukce bez porušení čistých linií. Každá část má být snadno odpojitelná kvůli přepravě a také kvůli pohlcení nárazu při havárii. Celý motor má být snadno přístupný a to včetně časovače.

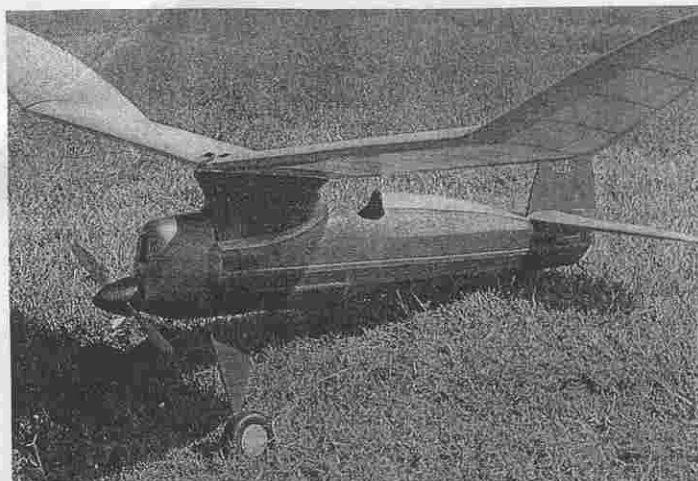
Všechny tyto požadavky splňuje New Ruler. Konsistentní výkony modelu to prokázaly. Pokud je poháněn silným motorem, tak je stoupání úžasné, letové časy jsou 2,5 až 3 minuty bez pomoci termiky při 20 sekundovém chodu motoru. Jeho kluz umožňuje se udržet ve stoupavém proudu, čímž zmenšuje výhody velkého výkonu a je tedy hrozbou pro soupeře při jakýchkoliv podmínkách.

Pokud si objednáte plány modelu v plné velikosti, obdržíte i podrobný návod od autora, který vám pomůže zdárně zvládnout složitější části konstrukce.

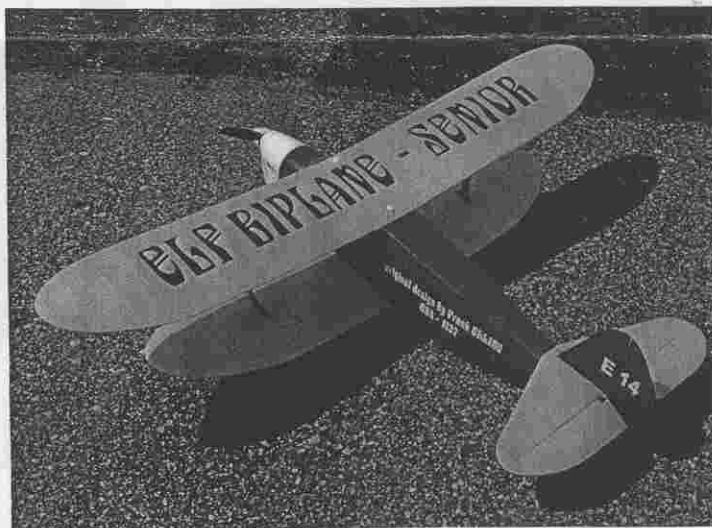
A prosím, pokud postavíte New Ruler, udělejte kryt motoru. Bez něj model nevypadá dobře. (Hmmm... doufám že přesvědčíme Toma Keelinga z TFD Fiberglass, aby kryty vyráběl. Pošleme mu plán. Vy mu napište, že jeden chcete.)

Tolik doprovodný text.

Model je velmi dobře aerodynamicky řešen, takže jeho letové vlastnosti by mohly být dobré. Jde jen o to aby to někdo vyzkoušel.



New Ruler poháněný čtyřtaktním motorem OS 61.



Zmenšený Elf Biplane – Senior postavený Richardem Metzerm

Podzimní soutěž volných historiků

Pro nedostatek místa v minulých IL uveřejňuji výsledkovku této soutěže až nyní.

Soutěž se letala 23.9. na letišti v Kladně za trochu větrného počasí. Účast soutěžících byla díky neúčasti slánských modelářů jenom symbolická

Celkové výsledky:

AV1

1. Slavík Zdeněk sen.	Straka	270
2. Slavík Zdeněk jun.	Straka	248
3. Machulka Stanislav	Straka	247

AV2 – Ing. Drnec Jaroslav	Straka	39
BV25 – Rajnošek Alois	Wasp	120

BV1A – Švarc František	Letná	96
BV2A – Bělohávek Jiří	Vlašťovka	99

V těchto kategoriích byl pouze jeden soutěžící.

Společenská kronika

Významného životního jubilea se dožili tito členové klubu:

Jiří Plaček se 21. listopadu dožil 50 let

Vlášťa Pergler se 28. srpna dožil 65 let

Oběma upřímně blahopřejeme a do dalšího života přejeme mnoho zdraví, štěstí a osobní spokojenosti.