



INFORMAČNÍ LISTY 96

www.sam95.wz.cz

DUBEN

2007/2

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: **František DVORÁK**
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

Jaro je již na dohled a tak brzy ožijí naše stále se zmenšující letové placky půvabným letem historiků. Vzhledem k letošnímu průběhu zimy již mnozí mají tento zážitek určitě za sebou.

Toto číslo IL věnuji po trochu experimentálnímu obsahu čísla minulého opět modelářské klasice – tichému letu. Je to trochu nesourodý přehled různých kategorií, ale snad všechny modely stojí za připomenutí.

Ještě něco k organizačním záležitostem. Naše řady opustilo několik členů, jejichž jména uvádím jinde. Upravte si proto laskavě seznam členů.

Pokud jste zaznamenali, že z našich internetových stránek zmizel archiv IL, chtěl bych sdělit, že se jedná o prozatímní opatření. Poté co se rozhodnutím sněmu o zrušení hesla se tento archiv přístupný komukoliv, začal tento archiv obíhat po světě. Poté co jsem obdržel několik e-mailů například až s Portugalska, jsem si uvědomil, že v IL přetiskujeme plánky z některých i když většinou již neexistujících modelářských časopisů. Pokud plánky zasláme formou osobního dopisu se z hlediska autorských práv nic neděje, ale s uveřejňováním plánek na internetu by již mohli být problémy. Archiv je samozřejmě zachován a bude průběžně doplňován. Ti z vás, kteří si IL stahují z internetu obdrží nové číslo po zaslání své e-mailové adresy na adresu . Na této adrese obdrží jakékoliv číslo z archivu každý náš člen, který má e-mail a o číslo si požádá. Až přístupnost k archivu opět nějak zaheslujeme, budu vás informovat o dalším postupu.

Balej

Pozvánka na Memoriál Radoslava Čížka

Letecko-modelářský klub Kamenné Žehrovice a klub historických modelů SAM 95 Bohemia Vás zvou na druhý ročník Memoriálu Radoslava Čížka. V sobotu 19.května se budou léhat dvě kategorie motorových modelů **CRC a CRC – E** na ploše soukromého letiště RC Model klubu Kladno a v neděli 20. května větroně kategorie **ARC** na spodní polovině letiště aeroklubu Kladno. Prezentace soutěžících končí v 9.00 a první starty se uskuteční v 9.30. Obě soutěže jsou opět sponzorsky zajištěny, takže první tři v každé kategorii získají poháry a s drobnými cenami se počítá i pro ty, kteří se na stupně vítězů nedostanou. V kategorii větronů se bude soutěžit už podruhé o putovní Pohár R. Čížka.

Doufáme, že letos k nám jako pořadatelům i k Vám jako soutěžícím bude počasí příznivější než bylo vloni a že hodnotnými sportovními výkony všichni uctíme památku Radoslava Čížka.

Za oba pořádající kluby Vladimír Kostečka

Jak jsem stavěl Taxi VI

Vláda Kostečka z Kamenných Žehrovic mi nedávno přinesl několik fotografií svých nových modelů. Mezi nimi byla i fotografie modelu TAXI VI, který Vláda postavil ze stavebnice firmy Classic Models. Napadlo mě, že informace o stavebnici by zajímala i ostatní členy a tak jsem Vládu požádal o krátký článek o stavbě modelů. Zde jsou jeho dojmy:

Před loňskými vánočními mi zazvonil telefon a ozvalo se: „Tady Mareš, Classic Models. Vybrali jsme Vás a chceme Vám poslat dárek“. Ptal jsem se o co se jedná a bylo mi řečeno, že o stavebnici větroně TAXI VI, belgického modeláře M. Ferbera. Vzpomněl jsem si, že na ME historiků 2005 ve Dvoře Králové se s tímto modelem umístil Petr Svoboda na druhém místě. Ačkoliv nejsem zrovna příznivcem stavebnic, bylo mi jasné, že je to zajímavá nabídka.

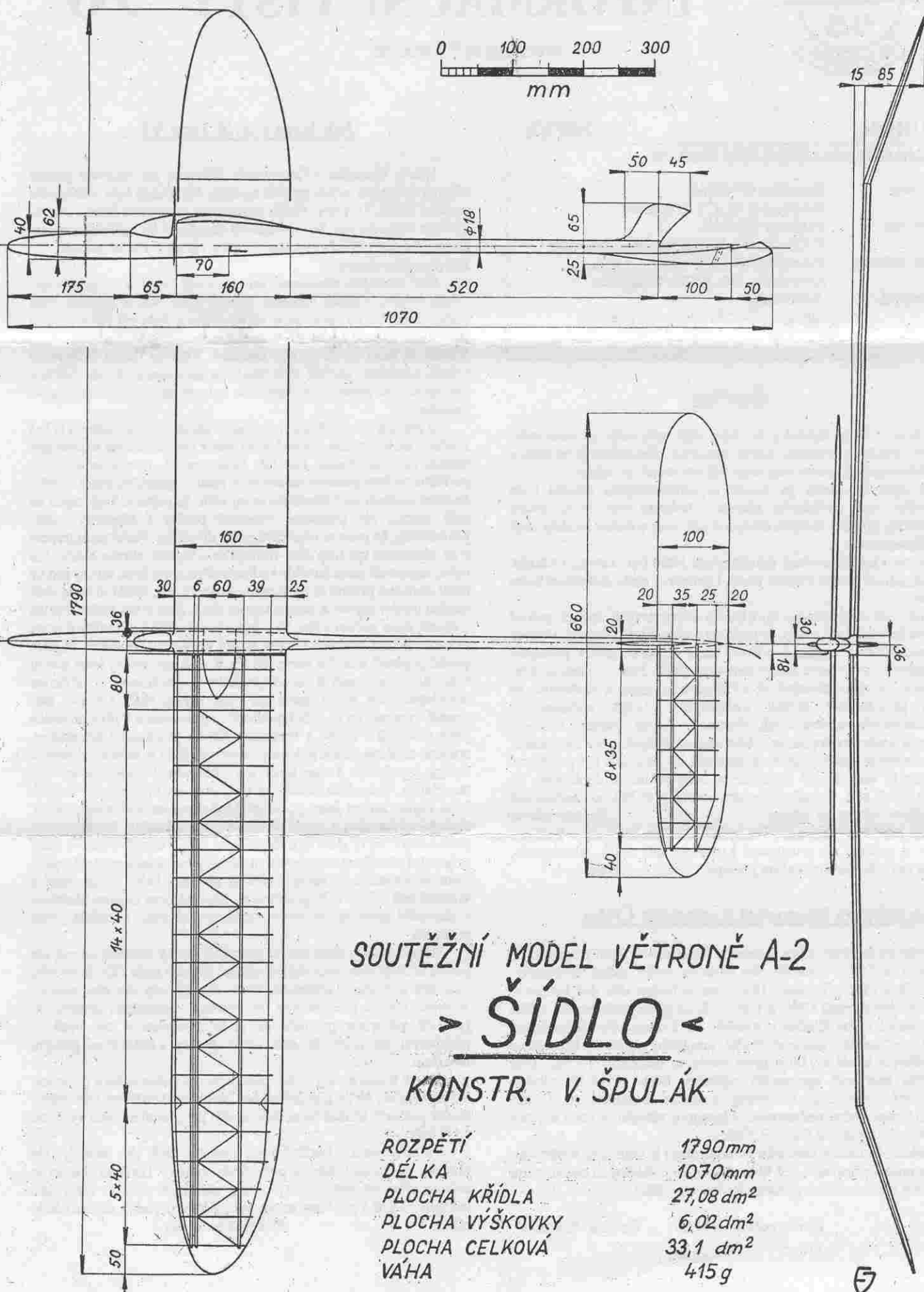
Za pár dní skutečně pošta dopravila asi metrovou krabici a já byl zvědavý na její obsah. Uklidil jsem stůl a vysypal obsah papírového tubusu na jeho desku. Pár listů, blok profilů, hotové odtokovky, perfektní výřezy koncových oblouků křídla i přepážek trupu. Z toho že mám postavit éro? Nechtělo se mi věřit, že materiál bude stačit na celý model, ale perfektně vyřezané profily i přepážky mne přesvědčily, že jsem se okamžitě pustil do stavby. Začal jsem trupem a za odpoledne byl trup díky vteřinovému lepidlu, zhruba hotov. Ale ouha, zapomněl jsem na táhla ke kormidlům a tak jsem otvory pro ně dělal zbytečně pracně až na skoro hotovém trupu. Příště to bude chřtít napřed trochu myslet a potom teprve dělat. Kdo z vás bude „Taxika“, stavět, musí počítat s tím, že v trupu je poměrně málo místa a proto je nutné použít přijímač i serva pokud možno co nejmenší. Já jsem použil přijímač Rex 5 a serva HS 55. K zasklení kabiny jsem použil folii, která se používá do diaprojektoru a orámoval ji stříbrnou samolepicí folií, takže lepení ani spoje nejsou vidět. Celkově trup dopadl výborně, co se týče hmotnosti i zpracování a v příštích dnech jsem dokončil i křídla a kormidla. Křídlo je klasické konstrukce, spojené ze dvou půlek jednou plochou spojkou a jedním ocelovým drátem o průměru 3 mm, který je i s příslušnou trubičkou součástí stavebnice. Kupodivu materiálu bylo dost na celý model, naopak ještě zbylo. Model jsem potáhnul Modelspanem z vlastních zásob, protože ve stavebnici žádný potahový materiál nebyl. Po dokončení povrchové úpravy jsem si uvědomil, že díky Petru Svobodovi mám originální plánec ve svém archivu. Když jsem plánec rozbalil, zjistil jsem, že kormidla ve stavebnici jsou plochá z balzy 5 mm tlusté a originál měl SOP i VOP profilované. Zavola jsem to panu Marešovi a dozvěděl jsem se, že nové stavebnice už mají kormidla podle originálu.

Během stavby jsem trochu postrádal nějaký stavební návod, ale jen do té doby než jsem objevil na dně krabice malé CD. Je na něm více než sedmdesát fotografií, které ukazují celý stavební postup. Výrobce zřejmě předpokládá, že všechny modelářské domácnosti jsou už vybaveny počítači. Já si to nemyslím a tak bych se přimlouval za jeden či dva archy papíru s klasickým psaným návodem.

Stavba trvala necelý týden byla poměrně jednoduchá a příjemná. Domnívám se, že by ji zvládnul bez problémů každý, už kdo nějaký model postavil. Možná by se dalo ušetřit pár gramů na váze výběrem lehčí balzy.

Od dokončení „Taxika“ jsem postavil další dva modely, ale přiznám se, že se těším na první létání právě s Taxikem. Počasí je celkem příznivé, teď ještě ty ostatní náležitosti jako je volný čas, schopný vlekař a půjdeme na to. Jak zalétání dopadlo, napíšu někdy příště.

Dokončení na str. 3



Šídlo

Při listování Leteckým modelářem ročníku 1956 jsem narazil na pohlednou A dvojku Vladimíra Špuláka, které se zatím nedostalo dostatečné publicity a i když je „bezprůřezová“ má průřez trupu takový, že by při dnešních rozměrech RC soupravy byla postavitelná.

Pro doplnění plánu otiskuji částečný popis konstrukce modelu jeho konstruktérem:

Větroň ŠÍDLO vznikl počátkem roku 1955 jako moje první „bezprůřezová“ konstrukce. Je prakticky dalším typem po známé Andromedě, s níž má mnoho společného. Podotýkám, že model je určen pro pokročilejší modeláře a proto nepopisuji podrobnosti, které si jistě každý upraví podle svých možností a zkušeností.

Trup modelu je v přední části celobalzový, zadní část tvoří pertinaxová trubka průměru 18/16 mm. Předek je vytvořen na „páteři“, zalepené v trubce. Kabinka modelu, tvarem shodná s Andromedou, je vylisována z celulóidu. V hlavici trupu, zhotovené z balzy 5 mm, je schránka na jemné dovážení modelu. Ve střední části jsou na boky pertinaxové trubky přilepeny a přišroubovány 2 destičky z překližky 3 mm pro uložení spojovacího duralového jazyku děleného křídla.

Model má horní normální směrovku s výřezem pro odklopení výškovky (determalizátor) a spodní „ploutev“, ukončenou nanýťovanou duralovou směrovou klapkou pro seřízení kroužení. Ukončení trubky a uložení výškovky je z balzy. Rovněž obě části směrovky jsou balzové, s vložkou z překližky 0,8 mm.

Křídlo modelu je v podstatě normální konstrukce. Profil vlastní, žebra na prototypu jsou z 1,5 mm silné vrbové dýhy. Ta se dá nahradit překližkou buď 0,8 mm, nebo balzou 2 mm. Výhodou vrbové dýhy je velká houževnatost při malé váze. Odtoková hrana křídla je z tvrdé balzy 25 x 2,5 mm. Mezi žebry jsou diagonální výztuhy z balzy 2 mm průřezu 5 x 2 mm. Je důležité, aby obě půlky křídla, zejména „uši“ byly již v kostce dokonale rovné. Nikdy se nesmíme spoléhat na vyrovnání při potahování a vypínání. Skříňka pro spojovací duralový jazyk 1,5 mm silný je vytvořena vylepením balzou mezi středními žebry, která jsou z překližky 2 mm. Okrajový oblouk křídla je plný, z balzy 6 mm.

Výškovka je rovněž běžné konstrukce. Střední dvě žebra jsou z překližky 2 mm, ostatní z vrby nebo balzy 2 mm, či překližky 0,8 mm. Odtoková hrana je z tvrdé balzy 20 x 2,5 mm, okrajový oblouk plný, z balzy 5 mm. Profil výškovky je vlastní.

Křídlo i výškovka modelu jsou potaženy středním papírem Kablo a třikrát důkladně lakovány. Do laku pro poslední nátěr je dobré přidat několik kapek ricinového oleje, aby lak zůstal pružný a vlivem povětrnosti nepraskal.

Seřízení modelu: křídlo + 3°, výškovka - 1°.

Model „Šídlo“ je velmi citlivý na termiku. Jeho průměrné lety bez termiky jsou 2'30". Model prokázal nejlepší výkony při čtvrté přípravné soutěži našeho reprezentačního družstva v Kralupích, když dne 21. 5. 1955 večer měl časy 180" 180" 165" 134" 180" a druhý den ráno 180" 180" 180" 176" 180" (při 4. startu fungoval předčasně determalizátor).

Tolik Vladimír Špulák v roce 1956. Myslím si, že jméno konstruktéra je zárukou létavého modelu, který by stál za realizací.

Opravte si seznam členů

Podle informací pokladníka zrušili členství v klubu následující kolegové:

Cintherhof Petr (SAM 48), Černý Rudolf (SAM 60), Horák Čestmír (SAM 83), Kinitz Karlheinz (SAM 105) a Potůček Miroslav (SAM 114).

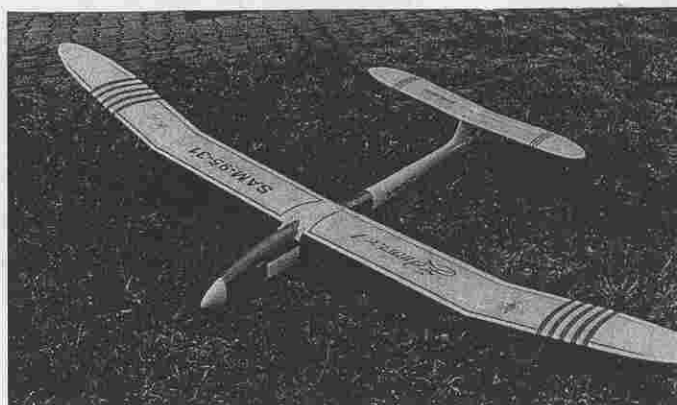
Jak jsem stavěl Taxi VI - dokončení

Rozpětí modelu je	1400 mm
Délka	905 mm
Hmotnost originálu	155 g
Hmotnost RC verze	420 g

Tolik dojmy stavitele modelu. Doufám, že letové dojmy budou stejně příznivé jako stavební.



Dohotovný TAXI VI připravený k záletu.

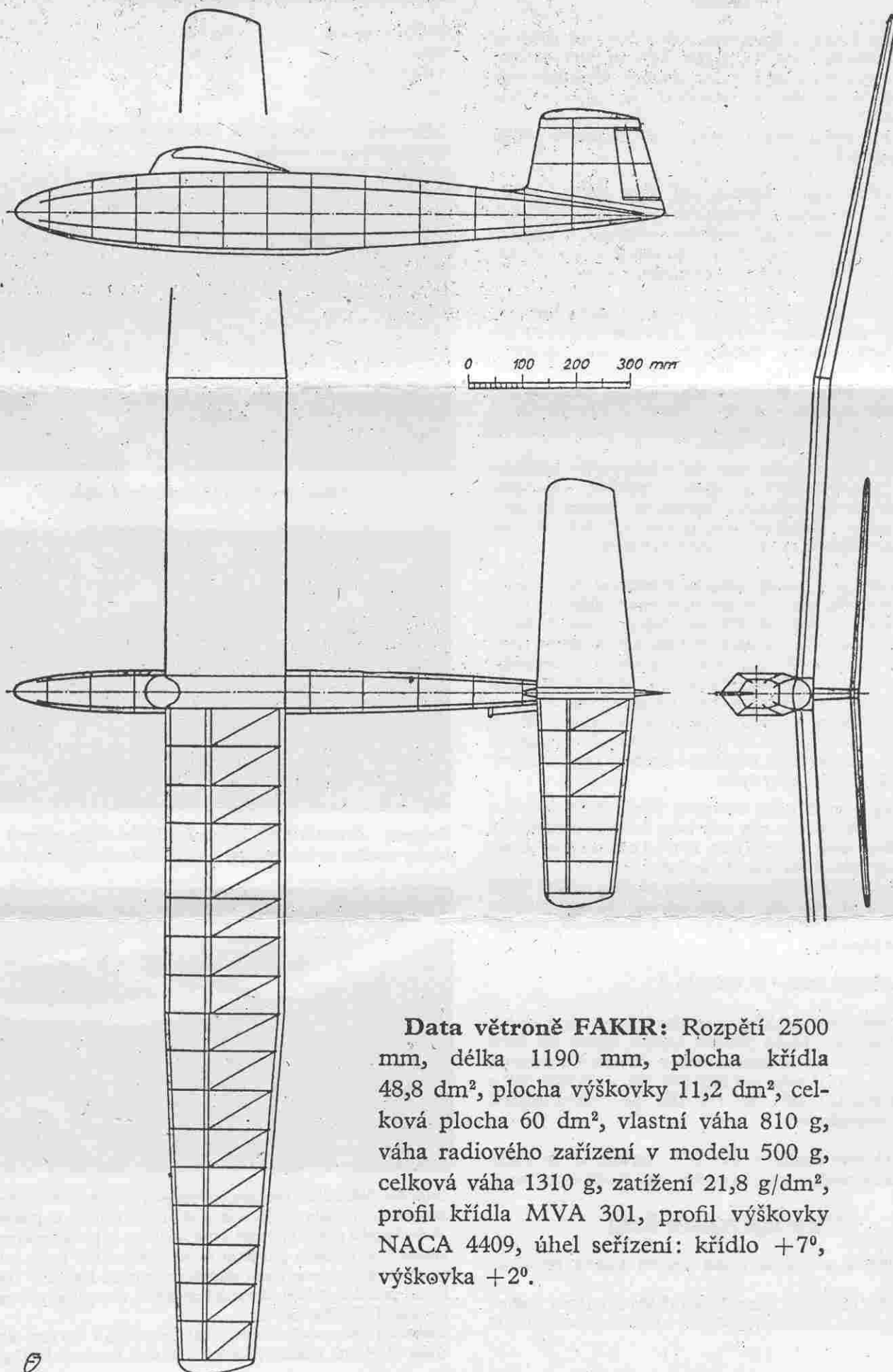


Elegantní ŽEHROVICE I konstrukce Radka Čížka postavil pro letošní soutěžní sezónu Vladimír Kostečka z Kamenných Žehrovic.

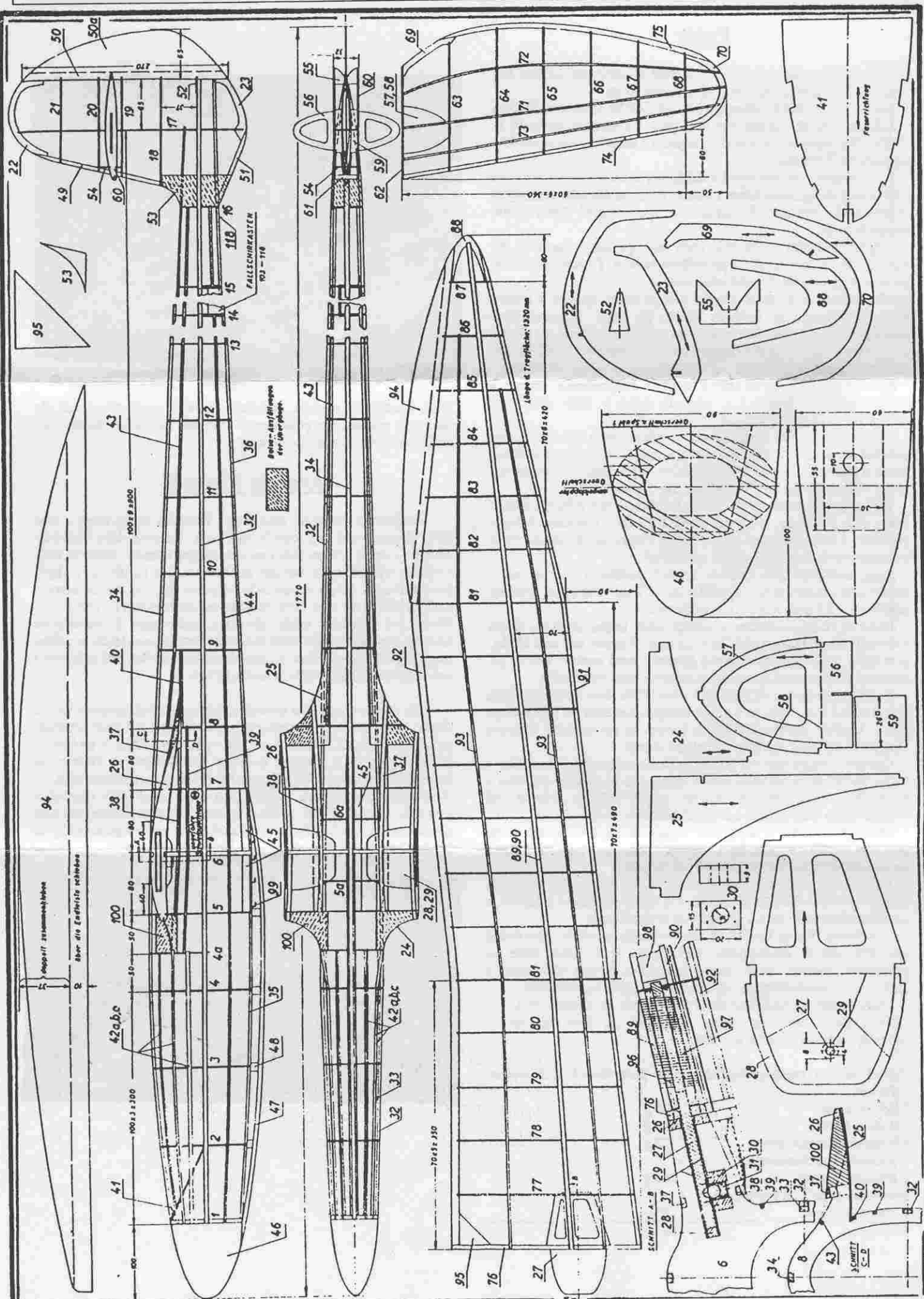


Bronislav Sokolíček z Olomouce představuje repliku své konstrukce motorového modelu EROS z let 1949-1950. Replika je postavena identicky jako před 57 lety jen s tím rozdílem, že plocha směrového kormidla je zvětšena pro lepší ovladatelnost v RC verzi. Letová hmotnost je upravena podle stávajících pravidel kategorie Tesací. Model prozatím pohání historická detonační dvaapůlka, plánuje se ale použití silnějšího motoru.

Technická data modelu: rozpětí 2.286 mm, délka 1.318 mm, plocha křídla 46,94 dm², plocha výškovky 10,35 dm², hmotnost 1.435 g.



Data větroně FAKIR: Rozpětí 2500 mm, délka 1190 mm, plocha křídla 48,8 dm², plocha výškovky 11,2 dm², celková plocha 60 dm², vlastní váha 810 g, váha radiového zařízení v modelu 500 g, celková váha 1310 g, zatížení 21,8 g/dm², profil křídla MVA 301, profil výškovky NACA 4409, úhel seřízení: křídlo +7°, výškovka +2°.



Fakir

Uveřejněním tohoto modelu bych chtěl připomenout začátky RC létání u nás od kterých uplynulo již více než 50 let.

Jedním z prvních RC větroňů u nás byl FAKIR Vladimíra Štefana z Vrchlabí. Plánek modelu byl uveřejněn v Leteckém modeláři č. 4/1956. Pro připomenutí této doby uvádím i technický popis modelu napsaný V. Štefanem:

Tento model jsem navrhoval v době, kdy náš kolektiv ve Vrchlabí ještě neměl zkušenosti z létání s radiem řízenými modely, takže jsme museli řešit problémy konstrukce a mechanismu řízení podle vlastních úvah.

Křídlo má profil MVA-301, který má optimální vlastnosti při značně velkém úhlu náběhu a při velkém vztaku. To zaručuje malou rychlost a i při poměrně velké váze modelu.

Křídlo sestává ze tří částí. Střední část je pevně spojena s ložem, které se posunuje na vodících lištách po trupu. Koncové části lichoběžníkového tvaru se nasazují na jazyky, zaklížené ve střední části. Koncové části mají aerodynamické i geometrické křížení pro zlepšení stability

Materiál střední části: nosníky z lišty 3 x 8 mm, náběžná hrana 3 x 5 mm, odtoková hrana 3 x 12 mm, žebra z 3mm překližky, důkladně vylehčená. Diagonály z lišty 2 x 2 mm.

Materiál koncových částí: hlavní nosník ze dvou lišt 3 x 5 mm, náběžná hrana 2 x 5 mm, odtoková hrana 2 x 8 mm, vylehčená žebra z překližky 1 mm. Okrajová žebra z překližky 3 mm, konce křídla z balzy. Křídlo se připevňuje k trupu gumou.

Výškovka má profil NACA 4409. Náběžná hrana a hlavní nosník jsou z lišty 2 x 5 mm, odtoková hrana 2 x 8 mm, vylehčená žebra z překližky 1 mm, koncové kapky z balzy. Připevnění šroubkem M 3 ke směrovce je dostatečně tuhé a spolehlivé.

Trup sedmihranného průřezu sestává podélníků 4 x 4 mm a vylehčovaných přepážek z překližky 3mm. V ose trupu jsou ještě dva podélníky 2 x 8 mm, které končí u stevenu.

Radiové řízení, umístěné v přední části trupu, je kryto shora snímatelným jazykem z překližky 1,2 mm. V místě, kde sedí křídlo, je v krytu podélná drážka, kterou prochází svod antény. Ten se po nasazení křídla zasune do zdířky na spodní straně lože křídla.

Anténa je zastavěna do jedné poloviny křídla. Je z měděného drátu průměru 0,7 mm, který je v křídle přilepen acetónovým lepidlem na žebra. V místě jazyku je kontakt, kterým se po nasazení koncové části křídla na jazyk anténa automaticky zapojí.

Gumový svazek pro náhon mechanismu směrovky je umístěn v trupu. Natáčí se ze zadního konce trupu, kde je zavěšen na očku z ocelového drátu. Svazek se dá podle potřeby vypojit od vybavovacího mechanismu a nahradit pérovým strojkem.

Mezi přijímačem a anodovou baterií je na levé straně trupu panelová destička s vypínačem, měřicími kontakty a potenciometrem na nastavení předpětí a tím klidové polohy relé.

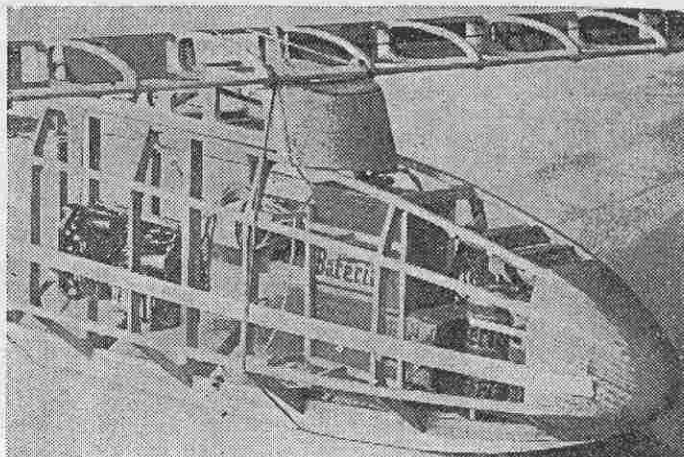
Potah trupu, směrovky a střední části křídla je z papíru Kablo III, potah koncových částí křídla Kablo II a výškovky Kablo I. Model je nastříkan dvakrát krycím a dvakrát čirým nitrolakem.

Zalétávání. Větroň FAKIR se zalétává nejprve s ruky, jako každý normální větroň, pochopitelně bez řízení. Je k tomu třeba co největšího prostoru, neboť model má velmi dobrou klouzavost a jelikož je poměrně těžký, je i choulostivý na náraz na překážku.

Zatím jsme s FAKIREM létali jen v zimě, za mrazu - 6° C. Zjistili jsme, že i za těchto podmínek se létat dá, ale pravděpodobnost poruchy je velká.

Pro zajímavost uvádím přehled o váze jednotlivých dílů celého vybavení:

Přijímač a relé	94 g
Anodová baterie	205 g
Měřicová a žhavicí baterie	72 g
Vybavovací mechanismus a příslušná baterie	100 g
Rozvodná destička s vypínačem a potenciometrem	30 g
Celkem asi	500 g



Na snímku je kostra trupu s instalovaným RC vybavením.

Tolik konstruktér modelu. Stavební plánec je pouze orientační, ale přesto si myslím, že připomenutí začátků RC létání postavením repliky by bylo docela zajímavé.

Austria Meise II

Představuji elegantní model tzv. Vídeňské školy, který v roce 1949 zkonstruoval ing. Rudolf Salzmann. Na svou dobu obrovský model o rozpětí 2,74 m dobyl ve své kategorii mnoho vítězství vždy s výkony výrazně převyšujících konkurenci. Tak na příklad nejlepší čas dosažený v Grazu v roce 1950 41 minut byl ozdoben dosažením výšky 2.500 m a v roce 1951 ve Vídni časem 1 hodina 20 minut. Model byl postaven tehdy obvyklou technologií tj. borovicové nosníky a překližka. Zvláštní bylo plankování nosu křídla a celého trupu papírovou lepenkou. K jeho dobré klouzavosti jistě přispíval i modifikovaný profil křídla Benedek 8556 b.

Na snímku je replika modelu upravená in. Salzmannem na RC řízení. Tento model má zmenšené vzepětí křídla z 12° na 6°. Změněn je i profil křídla na Epler 214 a profil výškovky z Clark Y na NACA 0009. Výškovka je plovoucí ovládaná úhlovou pákou. Fletnery na koncích křídla u volné verze jsou u RC řešeny jako malá křídélka. K uveřejněnému plánu zřejmě patří ještě jedna část obsahující přepážky trupu a profily křídla a výškovky. Bohužel jsem tuto část nikde nesehnal, pokud by ji někdo měl, ať dá vědět a případně by se uveřejnila dodatečně.

