



INFORMAČNÍ LISTY 97

www.sam95.wz.cz

ČERVEN

2007/3

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: **František BROŽ**
Karlovarská 180, 273 02 Tuchlovice
Redakce IL: **Jiří BALEJ**
Libušina 194, 273 09 Kladno Švermov

Úvodem

Vítám vás opět na stránkách IL. Soutěžní sezóna se rozběhla rychlým tempem, takže i při stručných zprávách o jednotlivých soutěžích bude tentokrát tato část poněkud masivnější.

Nyní ještě stručně k organizačním záležitostem. Omluvit bych se chtěl za výpadek adresy správce našich www stránek. On ale počítač má někdy navrch. Co se týče zpřístupnění archivu IL na našich www stránkách vymyslel správce „trezorové“ heslo, kterým se archiv zpřístupní. Takže pro přístup do archivu je třeba zadat přihlašovací jméno: **SAM** a heslo: **H68JG12CAX**. Pokud by pro někoho bylo heslo těžko zapamatovatelné může si na e-mailové adrese správce **ondra.super@volny.cz** objednat své osobní heslo, např. své číslo telefonu.

V minulém čísle byl uveden seznam členů, kteří naše řady opustili. Vzhledem k tomu, že si svůj úmysl nakonec rozmysleli ponechte v seznamu členů kolegy Citerhova Petra a Potůčka Miroslava.

Balej

Soutěž ARC+ARC-A2 15.4.2007 na letišti

Kladno

Již tradičně otevřela soutěžní sezónu dvojsoutěž větroňářských kategorií, pořádaná rodinným týmem Františka a Libora Dvořákových. Na rozdíl od minulých ročníků kdy mrzly prsty na vysílačích bylo tentokrát dokonalé větroňářské počasí s teplotou přes 20 °C sluncem a mírným vánkem. O tom že i termiky bylo dost svědčí i počet soutěžících kteří se probojovali do finále.

Celkové výsledky kategorie ARC:

1. Pergler Vladimír	Archenopteryx	1020 + 340 + 336
2. Plaček Tomáš	Žehrovice II	1020 + 340 + 329
3. Ing. Stříteský Jan	Kondor	1020 + 337
4. Dvořák František	Luňák	1020 + 334
5. Ing. Vyskočil Lad.	Falke	1020 + 298
6. Hořava Miloslav	Šídlo	1020 + 293
7. Dvořák Jakub	Luňák	1010
8. Plaček Jiří	Žehrovice II	987
9. Plaček Ondřej	Žehrovice II	986
10. Balej Jiří	Žehrovice II	975
11. Ing. Vyskočil Jan	Falke	884
12. Dvořák Libor	Moswey	881
13. Brož František	Ferda	695
14. Ing. Vyskočil Zdeněk	Aurikel	195

Celkové výsledky kategorie ARC-A2:

1. Plaček Tomáš	Saturn B	840
2. Pergler Vladimír	Expe	826
3. Hořava Miloslav	La Mouette	804
4. Plaček Jiří	Saturn B	792
5. Dvořák Jakub	Topadze	790
6. Plaček Ondřej	Saturn B	760
7. Svoboda Petr	Helios	756
8. Brož František	Ferda	564

Smolařem soutěže byl Vlad'a Pergler kterému Expe pro poruchu rádia odlétla do blízké vesnice, bohužel ale model nenašel.

Soutěž volných historiků 21.4.2007 na letišti

v Kladně

Za příznivého „volňáckářského“ počasí proběhla soutěž volných historiků, kterou tradičně zajišťuje LMK Kladno. Díky jim za to.

Celkové výsledky:

AV 1

1. Plaček Tomáš	Šohaj	270
2. Paulík Adam	Straka	270
3. Plaček Jiří	Šohaj	132

AV 2

1. Pekárek Vojtěch	Straka	348
2. Dvořák Tomáš	Sluka	119
3. Ing. Drnec Jaroslav	Straka	94

BV 25

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

BV 1a

1. Švarc František	Letná	96
--------------------	-------	----

BV 2a

1. Vodička Jan	Moskyt	258
----------------	--------	-----

BV 2b

1. Ing. Drnec Jaroslav	XL 59	360
2. Vodička Jan	Korda	360
3. Bělohávek Jiří	VJ 6	161

Soutěž motorových modelů 28.4.2007 v Lánech

Za stále výborného slunečného počasí se létala na modelářském letišti v Lánech soutěž motorových kategorií.

Celkové výsledky:

Kategorie CRC – EHS

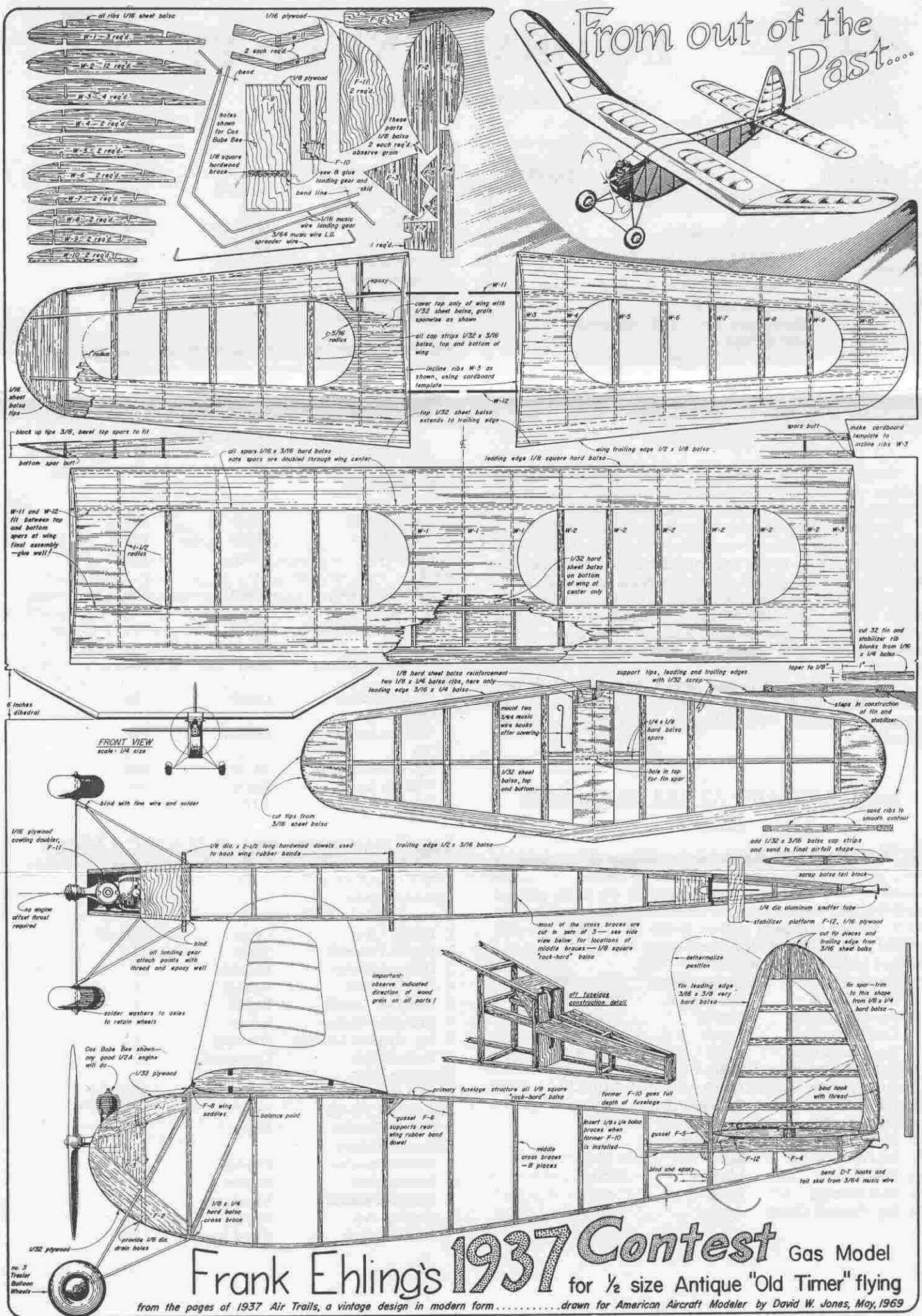
1. Dvořák Libor	Letmo	27 bodů
2. Dvořák František	Vážka	23
3. Hořava Miloslav	Padáček	20
4. Brož František	Rytmus	9
5. Andrýsek Zdeněk	Kejhák	8
6. Kostečka Vladimír	Letmo	7
7. Ing. Vyskočil Ladislav	Cumulus	2
8. Svoboda Petr	Cormorant	0

Kategorie CRC

1. Brož František	Vega	1001
2. Andrýsek Zdeněk	Vega	810
3. Netáhlo Jaroslav	Raketa	580

Kategorie Texaco

1. Netáhlo Jaroslav	Playboy	2138
2. Svoboda Petr	Bomber	1816
3. Andrýsek Zdeněk	Vagabund	1685
4. Svoboda Petr	Playboy	1666
5. Brož František	Cloud Snooper	1353



Soutěžní motorový model

Uvádím osvědčenou konstrukci Franka Ehlinga, která pravidelně vyhrávala na mnoha soutěžích. Model vznikl v roce 1937 a byl uveřejněn v časopise Air Trails. Jeho tehdejší editoři neměli moc rádi bombastické názvy, takže je škoda že pro tento model nebylo vybráno nějaké pěkné jméno a do historie vstoupil jako „Soutěžní motorový model“. Plánek je přetištěn s časopisu American Aircraft Modeler z roku 1969 a představuje model v poloviční velikosti původního modelu určený pro kategorii 1/2 size Antique. V doprovodném článku jsou přetištěny některé zkušenosti Franka Ehlinga z roku 1937 kde píše:

Motorový model musí mít pevnou konstrukci a být důkladně postaven, aby přestál zatížení a opotřebení při létání. Frank tento model doporučuje, takže je jasné, že model splňuje výše uvedený požadavek.

Kromě jednoduchosti a trvanlivosti konstrukce doporučuje Ehling pro motoráky následující: kola podvozku mají být umístěna před vrtulí, aby se zabránilo poškození při špatném přistání. Měl by se použít středně tlustý profil křídla. Zpomaluje motorový let a poskytuje lepší kluz než příliš tenké nebo tlusté profily. Systém zapalování má být dole v trupu, aby bylo nízko těžiště. Model by měl být natřen čirým lakem, aby křídlo bylo průsvitné, obrys křídla by měl být natřen barevným lakem. S touto barevnou kombinací bude model viditelný z velké dálky. Model vyvažte tak, aby těžiště bylo v místě největší tloušťky profilu. Stabilizátor má nulový úhel nastavení, křídlo má úhel nastavení +1°. Model byl seřízen tak, aby při chodu motoru točil proti klopivému momentu od vrtule a při kluzu točil na druhou stranu.

Na závěr ještě informaci o tom, že poloviční verze tohoto modelu je vystavena ve Smithsonian Institutu ve Washingtonu jako zástupce úspěšných předválečných modelů.

Memoriál Radka Čížka - podruhé

Tuto poněkud obsáhlejší zprávu o průběhu druhého ročníku Memoriálu Radka Čížka sepsal hlavní pořadatel této akce Vladá Kostečka, který píše:

Uběhl rok a sešli jsme se na již tradičních plochách, to znamená v sobotu, 19.5. na soukromém letišti RC Model klubu Kladno s motorovými modely a modely s elektropohonem a v neděli 20.5. na spodní polovině letiště Aeroklubu Kladno s modely větroňů. Sobotní program letošního „Memoriálu“ obohatila kategorie Texaco, která se, pokud se nemýlím, létala na Kladně poprvé a doufám, že ne naposledy. Na tyto velké motoráky, které se majestátně plíží vzduchem, je skutečně impozantní pohled. Škoda, že soutěžily pouze čtyři stroje a to ještě Petr Svoboda soutěžil se dvěma modely, s Playboyem a Lanzo Bomberem a obsadil s nimi druhé a třetí místo.

S přehledem vyhrál Jarda Netáhlo s modelem Ethy, jehož obrázky jste mohli vidět na stránkách IL. Statečně těmto třem modelům sekundoval Fanda Brož s Cloud Snooperem.

Soutěž v kategorii CRC-T, hned od počátku poznamenaly havárie modelů Zdeňka Andryška a Jardy Macháčka. Zdeňkova Vega 7, „to odnesla“ naplno na tvrdé ploše letiště a Jardův model JX-0656 od poškození zachránilo pole řepky, hned vedle místa startu. S převahou tedy zvítězil opět Jarda Netáhlo s modelem konstrukce Vládi Hájků, Raketa. Druhé místo obsadil Fanda Brož s Vegou 7.

Hromadný start modelů s elektropohonem je vždy zážitek pro všechny přihlížející. Pro soutěžící, v prvních sekundách po vypuštění je to určitě dost stresová záležitost, takže si třeba ani nevšimnou, že jim například nefunguje výškovkové servo, jako v mém případě, nebo že pilot zapomněl připojit táhlo od výškovky, jako se to stalo Fandovi Brožovi. Jeden z horkých favoritů, Franta Dvořák, při přistání ve druhém startu byl na svoji motorizovanou Vážku, tak

tvrdý, že musel svoje účinkování na letošním ročníku elektor předčasně ukončit. Stejný osud potkal jeho vnuka Jakuba, kterého postihlo totéž, jenže až v kole čtvrtém. Čest rodiny Dvořáků zachránil Libor s modelem Letmo 17 a s celkovým ziskem 29 bodů s velikou převahou zvítězil. Fanda Brož i díky bonifikaci za let delší deseti minut, obsadil místo druhé. Pro všechny bylo tak trochu překvapením třetí místo Karla Kaliny z Bochova, který nelétal závratné výšky jako ostatní, ale velmi dobře věděl, že přistát do vyznačeného prostoru, je někdy lepší, než loudit na nebi vteřinky a potom se nedotáhnout na letiště.

Při zahájení soutěže, jsem slíbil, že poháry pro vítěze jednotlivých kategorií, předá starostka Kamenných Žebrovic, paní Hana Jirkalová, jak bylo předem domluveno. Bohužel, tentokrát asi zklamala „mobilní technika“ a zatím se mi nepodařilo zjistit, proč jsem se na paní starostku nedovolal. Je to škoda, protože obec Kamenné Žebrovce byla hlavním sponzorem a věnovala na tuto akci 5000,- Kč. Stejně jako loni, poslal pan Petr Mareš, majitel firmy Classic Models, která vyrábí stavebnice historických modelů, tři stavebnice z jejich produkce. Richard Metz z Kladna věnoval do soutěže stavebnici Čížkova Sokola a Almanach plánek R. Čížka. Firma Kaligra z Kam. Žebrovic, věnovala trička s nápisy „Memoriál R. Čížka 2007, kalkulačky, nářadí, přívěsky a několik dalších drobností. Všem sponzorům srdečně děkujeme.

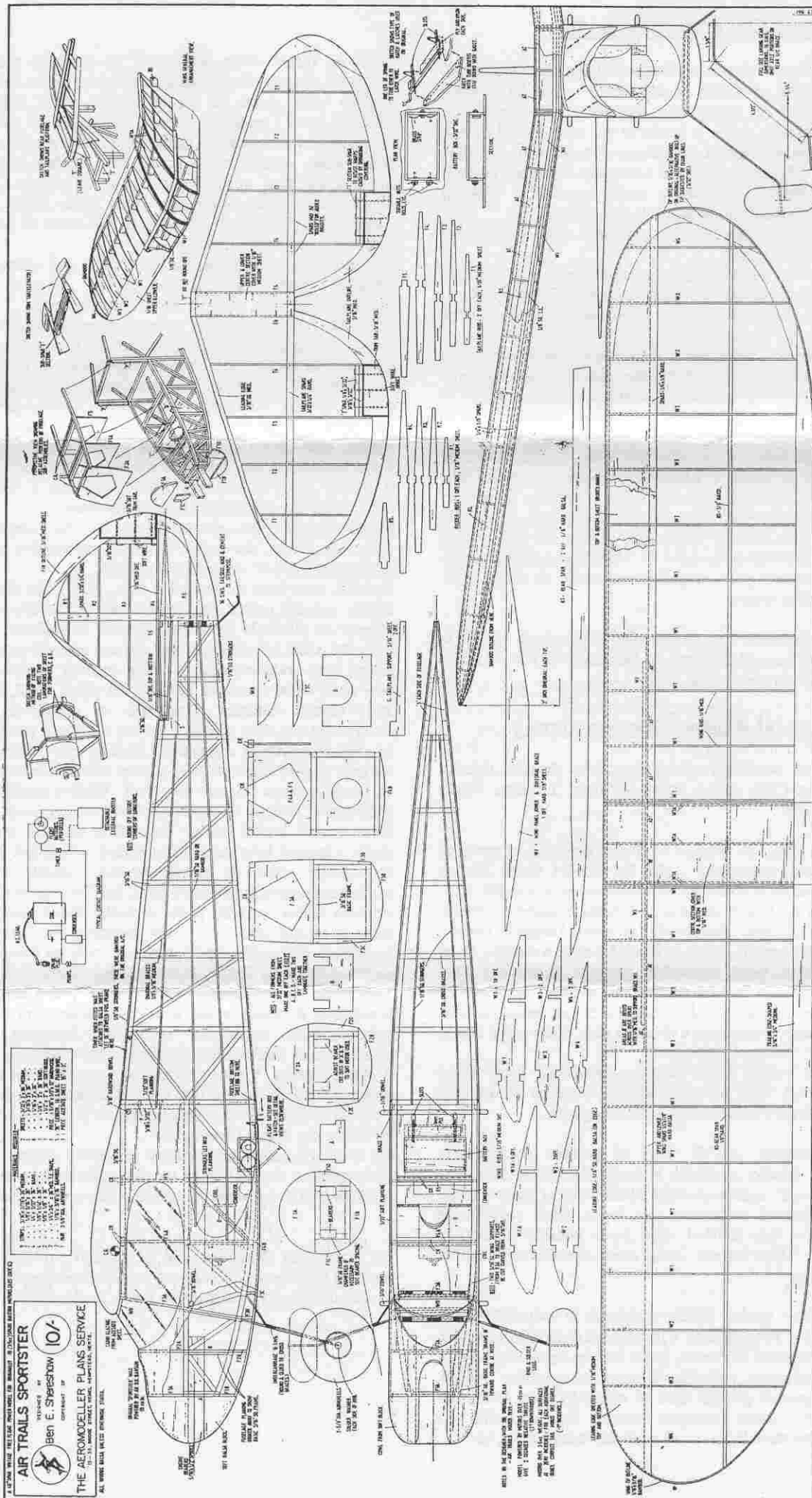
Kolem půl druhé jsme sobotní program ukončili a rozjeli se do svých domovů s přáním, aby počasí vydrželo i na neděli a soutěž větroňů proběhla alespoň ve stejných podmínkách.

V neděli ráno jsme meditovali o tom, kdo z nás obětoval černou slepici, protože počasí bylo ještě lepší, než v sobotu. Do soutěže větroňů se přihlásilo čtrnáct soutěžících se šestnácti modely. Ing. Střítecký, vítěz minulého ročníku, přivezl putovní pohár, pořadatelé přidali další hodnotné ceny a mohlo se začít. Milým překvapením byla účast členů i nečlenů klubu, kteří přijeli měřit, když nestačili svoje modely dokončit. Startovalo se „proudovou metodou“ na elektrickém navijáku, někteří soutěžící volili start gumicukem. Víím, že elektrický naviják a historické modely moc nejdu dohromady, ale když se podíváte na věkové složení soutěžících, musíme být rádi, že pravidla Samu 95 toto umožňují. Většinu soutěžících bylo už padesát pryč, někteří už oslavili šedesátku a byli i tací, kteří mají na svých zádech křížků sedm. Časoměřiči odměřili sedmdesát čtyři startů, z kterých bylo téměř třicet delších pěti minut. Pouze přistání de velkého, místo do malého čtverce rozhodlo o tom, že do rozlétávání postoupili pouze tři borci, kteří se o místa na pomyslných stupních vítězů podělili podle výsledku šestého startu. Na pátém místě se umístil jeden z té mladší generace, ing. Ladislav Vyskočil s modelem Falke. Těsně pod „bednou“, tedy na čtvrtém místě jsme mohli vidět Jirku Baleje, který létal s Čížkovými Žebrovicemi 2. Třetí místo po rozlétávání obsadil Fanda Brož s Kánětem, rovněž konstrukce R. Čížka a stal se tak asi za oba dva soutěžní dny, nejúspěšnějším soutěžícím. Ze čtyřech kategorií, třikrát mezi prvními třemi. Druhé místo vybojoval Vladá Pergler s jeho známým Archeopteryxem. Vítězem větroňářské soutěže a na rok majitelem putovního poháru se stal ing. Karel Kleimond s modelem Taxi VI, z produkce firmy Classic Models. Putovní pohár předala vítězi dcera R. Čížka, ing. Alena Hesslerová.

Co dodat závěrem? Ještě jednou poděkovat sponzorům a šepem vyslovit přání, aby na příštím ročníku vyšlo stejně pěkné počasí, aby nikdo neubyl a aby se nás za rok sešlo zase o pár více než letos.

V. Kostečka

Na závěr bych chtěl dodat, že stejně jako v ročníku prvním bylo zajištění soutěže cenami hlavním pořadatelem na opravdu neobvyklé vysoké úrovni, opravdu hodných jména Radka Čížka.



Sportster

Plánek tohoto modelu je přetištěn z časopisu Aero Modeler z roku 1968 kde byl model uveřejněn jako tehdy trochu exotický historik. V doprovodném textu se píše toto:

Tento měsíc 29 let stará konstrukce představuje opravdu historický sportovní model pro 3.5cc motor (psáno v březnu 1968). Je to naše odpověď na nespočetné žádosti o zveřejnění plánů historiků. Sportster, který byl poprvé publikován v americkém časopise Air Trails blahé paměti, zavedl novou objemovou třídu motorů a byl prvním ze série atraktivních kabinových motoráků, které se v letech 1939-1944 používaly jak pro soutěže tak pro zábavu. Kdo by mohl říct, že jeho linie nejsou atraktivní? Tvar směrovky, který se později stal charakteristickým rysem mnoha konstrukcí Bena Shereshaw, trup s podélnými nosníky, velká zaoblená kabina a robustní konstrukce byly příznačné pro modely této éry, na kterou mnozí rádi vzpomínají.

V době svého zveřejnění v Air Trails byl Sportster malý motorák, hlavně když uvážíte, že se musel použít zážehový motor a model musel vézt cívku, kondenzátor a baterie. Ben Shereshaw vytvořil motor, který se tehdy označoval jako „s malým vrtáním“. Byla to konstrukce typu „udělej si sám“. Motor se jmenoval Bantam a byl tak populární a úspěšný, že ho Ben začal vyrábět sériově. Tento .19 (3.25cc) motor vytvořil novou objemovou třídu motorů a pro mnohé znamenal novou éru v konstrukci modelářských motorů. Když uvážíme poměr výkonu a hmotnosti, byl to výjimečný produkt. Byl to prakticky první masově vyráběný motor se šoupátkovým sáním. Velmi ochotně šel do vysokých otáček s vrtulemi malého průměru. A když byl v období 1945 použit v pylonových modelech jako třeba v Goldbergově Interceptoru, tak byl téměř neporazitelný, tedy dokud nepřišly Ardeny a žhavicí svíčky.

V mnoha ohledech byl tento letoun špička a jsme si jisti, že když do něj instalujete diesel, abyste využili krátký čumák a ušetřili váhu baterií a cívky, tak bude mít Sportster ještě dnes oslnivé výkony.

V plánu jsou všechny detaily, které zveřejnil Ben v Air Trails v březnu 1939. To znamená, že obsahuje instalaci boxu na baterie, cívky a příslušné přepážky a vzpěry – to kvůli puristům, kteří chtějí mít vše původní. Ti, kdo použijí diesel nebo žhavič, mohou tyto detaily vypustit.

Protože autor byl perfekcionista, jeho původní instrukce jsou obsáhlejší, než na jaké jsme dnes zvyklí. Například popisuje výrobu upínacího přípravku, který drží podélníky a úhlopříčné vzpěry přesně na svém místě během schnutí lepidla. Tento přípravek držel díly postranic trupu z obou stran – dnes jsme zvyklí použít měkkou pracovní desku a k ní díly prostě přišpendlit.

Původní model byl potažen světlým odstínem tkaniny, která se jmenovala „Bamboo tissue“ (=z bambusových vláken), dnešní nejbližší náhrada je Modelspan. Původní tkanina se natírala třemi vrstvami laku.

Nedochovály se žádné údaje o hmotnosti modelu, můžeme jenom říci, že byl podle současných měřítek lehký. Samozřejmě výkonnost modelu může být zvýšena dalšími úsporami hmotnosti a pečlivou konstrukcí. Model představuje velmi zajímavé konstrukční cvičení pro současného modeláře. Letoun se dá snadno seřadit pomocí trimovacích plošek na ocasních plochách a Benova empirického pravidla, které doporučuje úhel seřízení podle váhy motoru (u motorů nad 3.5 unce přidat 1° úhlu seřízení na každou další unci).

Z řady dopisů víme, že mnoho modelářů ocení nové zveřejnění tohoto pěkného modelu. Pochází z dob, kdy Douglas D.C.5 byl novinkou, kdy se ještě prodával motor Brown Junior (\$10 za kus), Ohlsson 23 byl právě uveden na trh za \$16.50 a nejmodernější dopravní letadlo byl Boeing Stratoliner. Na Pařížském aerosalonu byla k vidění nejnovější verze Hawker Hurricane a dvoumotorový dvoutrupý Fokker D.XXIII byl senzací měsíce. Megows z Chicaga uvedl na trh potahovací materiál „The Magic Covering“, který byl předchůdcem dnešního MonoKote. A smíme to zveřejnit? Ke každému ročnímu předplatnému časopisu Air Trails za \$1.50 dostal modelář zdarma stavebnici vítězného wakefieldu Jima Cahilla.

Časy se určitě změnily. Ale když si postavíte Sportster, tak můžete obrátit běh času a ocenit něco z dovedností dřívějších konstruktérů. Ben Shereshaw ještě dnes stále modelaří, během posledních několika let dovedl k dokonalosti svůj dvouválcový motor pro RC modely, jeho nejnovější verze s dvěma karburátory byla vystavena spolu se svými starými historickými předchůdci v ohromném hangáru v Los Alamitos v Kalifornii na 1967 American National Championships. Jsme Benovi zavázáni za povolení znovu otisknout jeho model a přejeme mu mnoho dalších úspěšných let modelaření.

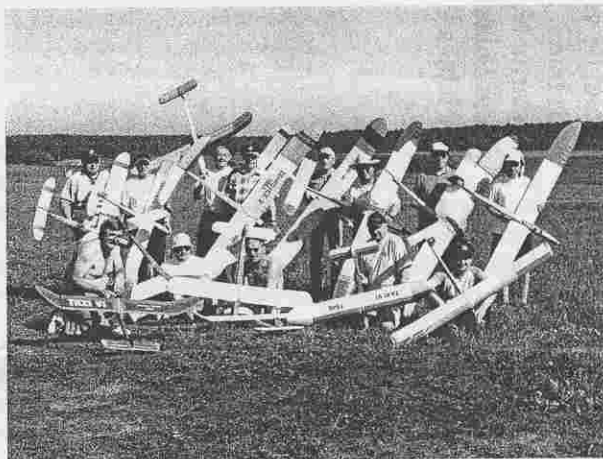
Tolik poněkud zkrácený popis k modelu odpovídající době před 40ti lety v Anglii.

Soutěž ARC-A2 5.5.2007 na letišti Kladno

Za stále přetrvávajícího pěkného počasí se uskutečnila další soutěž stále oblíbené kategorie A dvojek.

Celkové výsledky:

1. Dvořák Libor	Adebar	840
2. Hořava Miloslav	La Mouette	825
3. Plaček Jiří	Saturn B	813
4. Ing. Vyskočil Jan	Falke	800
5. Pergler Vladimír	Expe	774
6. Ing. Vyskočil Lad.	Falke	768
7. Dvořák Jakub	Topadze	759
8. Svoboda Petr	Helios	747
9. Plaček Tomáš	Saturn B	718
10. Dvořák František	Adebar	708
11. Plaček Ondřej	Saturn B	687
12. Ing. Vyskočil Zdeněk	Aurikel	643
13. Brož František	Ferda	627
14. Machulka Stanislav	Saturn B	507



Dva snímky z Memoriálu Radka Čížka

Vyprávění o Ethy

Pro zajímavost uvádím vyprávění našeho bývalého člena Dona Bekina o tom, jak klikatá může být cesta k vytvořenému modelu. Článek byl uveřejněn v časopise SAM SPEAKS v roce 1999 krátce před tím než Bekin s Ethy navštívil i naši soutěž.

V článku Don Bekin píše:

Stalo se v Sacramentu v Kalifornii na State Fair [název setkání/soutěže] v roce 1938. Letecké modelářství tenkrát bylo v módě a mnoho dychtivých a talentovaných mladých lidí sem přišlo, aby se zúčastnili State Championships [tj. mistrovství v rámci Kalifornie]. Byli mezi nimi Rod Doyle (co postavil slavnou Folly), Dick Schumacher (Hopalong, Sally Snarf) a Nick Sanford. Podle Nicka tam byla silná konkurence, bylo hodně dobrých letů.

Dick Schumacher přivezl úhledný hornoplošník, který pojmenoval Ethy. Model měl obrácený motor Brown Jr., kapotovaný a s kuzelem, prostě nádhera. Ale přístup k motoru nebyl snadný a Dick se strávil většinu dne tím, že se snažil nahodit motor. Konečně v půlce odpoledne se motor rozběhl a model odstartoval do velkého stoupáku. Byl to nejdelší let dne a Dick vyhrál California State Championship.

Po tomto úspěchu zveřejnil Frank Zaic třípohledový náčrt Ethy na straně 54 své Ročenky 1938, ale ta mně unikla. Jak jsem vlastně objevil Ethy? Bruce Abell, produktivní australský modelář ze SAMu a autor neobvyklých modelů, mi v roce 1997 poslal obrázek letadla, o kterém říkal, že je to zapomenutý model a je k vidění velmi zřídka. Jeho autorem byl Dick Schumacher a model se jmenoval Candid.

Bruce považoval model za příliš malý pro svůj motor O&R 60, tak jej zvětšil z 550 na 750 čtverečních palců a instaloval do něj v obrácené poloze motor 60 Special. Model byl velmi úspěšný v australských soutěžích a Bruce mi poslal kopii svých výkresů. Po tom, co jsem na '98 SAM Championships přišel o svůj Rambler, hledal jsem model s trupem, který by mohl létat na soutěžích „Ohlsson Sidesport“ a „Brown Jr.“ a který by současně také splnil podmínky soutěží historiků v původní velikosti „Pure Antique“ a „Pure Texaco“. Candid vypadal perfektně, ale v původní velikosti byl příliš malý. Bruce mi tedy navrhl, abych se podíval na Ethy - větší model od Schumachera s podobnými liniemi.

Podle Schváleného seznamu konstrukcí SAMu (SAM Approved Design List, ADL) měla Ethy z roku 1938 křídlo o rozpětí 72 palců a ploše 765 čtverečních palců. Bruce mi dokonce pověděl, kde sehnat Zaicovu Ročenku 1938. Výborně, pomyslel jsem si, ten hornoplošník má přesně rozměry, které potřebuji.

Zavolal jsem Johnovi Pondovi a pár dní nato jsem měl výkresy v plné velikosti. Ale plán od Ponda nebyl nic víc, než zvětšenina Zaicova třípohledového obrázku a obsahoval jen velmi málo informací o konstrukci modelu. Nebylo jasné, jestli má model plochý centropoplán nebo centropoplán do V, takže jsem začal shánět někoho, kdo model postavil. Spousta telefonátů nepřinesla žádný výsledek, tak jsem se rozhodl začít stavět podle vlastní interpretace plánů.

Pravidla SAMu říkají: zesilte konstrukci. Konstrukce křídla se nezdála být dost silná pro RC model. Vzal jsem si poučení z přestavby křídla modelu Playboy Sr., kterou provedl zesnulý Barnett Kernoff z Tyro Models, a použil jsem v křídle dva smrkové nosníky 1/8 x 3/8" - horní a dolní. Pak jsem přidal falešná žebra do náběžky, aby se zachoval správný tvar profilu. Pravidla SAMu také umožňují zastavět motor válcem nahoru, i když byl v původních výkresech motor instalován obráceně. Chtěl jsem v Ethy používat více různých motorů pro různé soutěže a instalace motoru obráceně by byla příliš složitá. Moje motory s válcem nahoru jdou vyměňovat snadno a rychle a nemám problémy se startováním.

Pořád jsem měl problém s centropoplánem - byl do V a nebo byl plochý? Po důkladném zkoumání Zaicova třípohledového náčrtu jsem dospěl k názoru, že byl plochý. Sekci centropoplánu jsem postavil zvlášť, aby bylo možné křídlo rozložit pro přepravu. Po tom jsem přemýšlel, jestli je rozpětí měřeno opravdu až od konců oblouků křídel, protože když se křídla postavená podle plánu zasunou k centropoplánu, tak je rozpětí 76" místo 72" uvedených na třípohledovém obrázku. Tak jsem začal počítat plochu křídla, abych

ji porovnal s údajem 765 čtverečních palců uvedených v ADL. Harry Klarich z Klarich Custom Kits používá jednoduchý vzorec pro výpočet plochy křídla typu Playboy, které je podobné křídlu Ethy (koncový oblouk 1/3, 2/3 paraboly). Harry používá „opravný faktor na oblouk křídla“ 0,913 krát rozpětí krát hloubka křídla. Pokud jsem použil hodnotu 76", tak plocha vyšla 763 čtv. palců, čili skoro jako plocha 765 čtv. palců uvedená v ADL. Při použití hodnoty 72" vychází 723 čtv. palců, což je o 40 miň (tj. o plochu centropoplánu). Zaicův třípohledový výkres udává 72" rozpětí včetně centropoplánu. Která plocha je správná? Kdyby byl na Zaicově obrázku rozměr 36" od konce křídla k boku trupu, pak by byl údaj z ADL správný. Ještě jsem zkusil metodu Gena Wallocka, jak zjistit plochu křídla: vystříhl jsem z kartónu obdélník okolo oblouku křídla a zvažil jsem jej. Pak jsem z obdélníku vystříhl tvar oblouku křídla a z podílu hmotností mi vyšla plocha křídla 765 čtv. palců. Tak která délka křídla je správná? Na jiných výkresech od Schumachera je rozměr křídla uváděn od konce oblouku k boku trupu. Originální výkres by dal odpověď. Zavolal jsem Franku Zaicovi, ale nepamatoval si to a ani už neměl původní výkres. Ale měl adresu na vdovu po Schumacherovi. Kontaktoval jsem Betty Schumacherovou a ta mi sdělila, že potom, co se Dick zabil v letadle, dala jeho výkresy Russovi Berreroovi, který tehdy zakládal leteckomodelářské muzeum. Ale některé výkresy měl také její syn Karl. Zjistil jsem, že Russ také zemřel a všechny výkresy byly předány Johnu Pondovi. Zavolal jsem Johnovi a on obětavě prošel velký stoh Dickových výkresů, ale Ethy nenašel. Syn Karel měl také svazek otcových výkresů, ale plán Ethy taky nenašel. Tak jsem byl v koncích. Už jsem měl postavená křídla o délce 36", jejichž plocha odpovídala údajům z ADL. Jim O'Reilly začínal na počítači kreslit výkresy a Bob Holman se připravoval na vyřezání dílů laserem pro stavebnici Ethy. Jediný zdroj informací, který zůstal, byl Gene Wallock a SAM Design Review Committee (=výbor SAMU pro schvalování modelů). Po dlouhé korespondenci a mnoha rozhovorech se mnou Gene rozhodnul, že kóta na Zaicově obrázku od osy trupu je správná, čili křídlo má rozpětí 72" a plochu 723 čtverečních palců. Takže O'Reillyho počítačové výkresy a stavebnice od Holmana budou mít menší křídlo, než můj model, který jsem už postavil, potáhl a zalétal. Jim O'Reilly ve svých výkresech použil řadu z mých úprav pro RC ovládání a také návod, jak vyrobit laminátový kryt motoru. Model se dá úplně rozebrat, směrovka a výškovka jdou odmontovat, křídlo má tři části, je možné sundat motorovou přepážku a z ní sundat motor. Dosud jsem do Ethy nainstaloval a v letu vyzkoušel pět různých motorů, plánuji šestý.

Jak Ethy létá? Děkuji za optání, velmi dobře. Po prvních pokusech, kdy jsem hledal správnou polohu těžiště, jsem začal zkoušet různé motory a dokonale jsem nacvičil proces výměny motoru. Teď to zvládnou asi za pět minut. Chvilí trvalo, než jsem si zvyknul na chování Ethy v letu. Rozhodně to „nelítá samo“ jako třeba Playboy nebo Bomber. Pilot musí pořád dávat pozor.

Model krásně klouže a s motory Ohlsson sidesport stoupá jako raketa. Motor McCoy 49 je tak akorát. Ve studeném klidném vzduchu létá Ethy pravidelně 9 až 11 minutové časy po 35s chodu motoru.

Soutěže s Ethy dopadají dobře, ale zatím nebyla „ostrá“ konkurence jako obvykle bývá SAM Championships.

U nás provozuje již druhou Ethy Jarda Netáhlo který o modelu píše:

Má asi tak stejný kluz jako PLAYBOY nebo BOMBER, oproti nim se ale musí trochu více řídit. Má také díky tvaru lepší prostupnost prostředím, což je v dnešním stále větrném počasí výhoda. Trup je postaven z nosníků, spodní část z 4x4 a horní z 2x8 mm. Přepážky z březové překližky 2,5mm. Křídlo dle Dona Benkinse ještě s položebry, přední nosníky 3x8 dva nad sebou, od náběžné hrany 85mm. Zadní 3x5 od náběžné hrany 185 mm. Ve střední části (plánek od Radka Cížka) jsou na duralových spojkách nasazena křídla, zajištěna proti vysunutí pružinou. Tato střední část křídla je k trupu přišroubována silonovými šrouby M5. Výškovka je zhotovena z důvodu lehké váhy plovoucí. Model létá velmi hezky.