



INFORMAČNÍ LISTY 98

www.sam95.wz.cz

SRPEN

2007/4

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident:	František DVOŘÁK Osvobození 99, 273 03 Stochov
Pokladník:	Vladimir 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. Máme za sebou vrchol letošní soutěžní sezóny, Mistrovství Evropy historických RC modelů. O této soutěži jsem se pokusil udělat krátký článek.

Co se týče publikovaných modelů jsou to opět motoráky a ještě americké, takže se trochu omlouvám, ale plánek Commodora znám již dlouhá léta a model se mi hodně líbil. Bohužel časopis ve kterém byl uveřejněn, jsem před léty zapůjčil kolegovi ve kterém se až nyní hnulo svědomí a časopis vrátil, takže jsem neodolal a nabízím jej i vám.

Balej

Létali jsme na Mistrovství Evropy historických RC modelů.

Ve dnech 13. až 17. června se naše výprava SAMU 95 účastnila 5. Mistrovství Evropy historických RC modelů pořádaného Slovenským SAMem 119 na letišti Boleráz- Klčovany. Někteří z nás vyrazili již ve středu, aby na přejímku modelů bylo ve čtvrtek dostatek času. Při příjezdu do Bolerázu jsme v kopcovité krajině marně odhadovali nějaké letiště. O to větší překvapení byla naprostá rovná letištní plocha o šířce asi 300 m a délce 2500 m, kterou místní aeroklub dal od pátku zcela k dispozici modelářům.

Za slunečného velmi teplého počasí začala ve čtvrtek ráno v připravených páry přistřeších evidence soutěžících a přejimka modelů. Vzhledem k tomu, že se prezentovalo 125 soutěžících a přejímalo 216 modelů byla to záležitost do pozdního odpoledne. Součástí přejímky byla i kontrola vyzařovaného kmitočtu vysílačů.

Páteční ráno nás uvítalo opět slunečným, ale větrným počasím. Soutěžní den byl zahájen slavnostním nástupem osmi národních družstev a oficiálními projevy Ing. Mikuleš předsedy Trnavského samosprávного kraje který převzal nad mistrovstvím zástitu, představitelů Slovenského modelářského svazu a hlavního organizátora prezidenta slovenského SAMu ing. Dušana Sedlára. Již toto slavnostní zahájení proběhlo ve velmi přátelské atmosféře, která se táhla celou akcí.

Kategorie OTVR - Gliders létalo 15.6. – létalo 76 soutěžících

Trochu nás vystrašila zpráva, že do soutěže větroňů je přihlášeno 80 soutěžících. Odhadovali jsme, že je to létání na celý den. Naštěstí pořadatelé zajistili dostatečný počet časoměřiců takže se létalo na 8 startovišť a soutěž měla spád. Jedinou nevýhodou bylo, že převážná část časoměřic byla z Maďarska, kteří přijeli získávat

zkušenosti. Informace o tom kolik máte v průběhu letu nalétáno byla tak ve většině případů nemožná.

Co se týče samotného létání létalo se na guminuku i přímým vlekem, termika nějaká byla, ale ve větru 6-8 m/s bylo velmi obtížné se traverzováním v termice udržet. O to víc vyniká výkon nejmladšího účastníka Jakuba Dvořáka, který s napovídou svého děda Františka dokázal zalednit téměř 3 maxima. Předloňský mistr Vláďa Kostečka svůj titul sice neobhájil, ale i druhé místo je v těchto podmírkách úspěchem.

Celkové výsledky: (uvádím i výsledek všech účastníků ze SAMu 95)

1. Dvořák Jakub	CZE	Luňák	893 sec
2. Kostečka Vladimír	CZE	Taxi VI	791
3. Berkó Gyorgy	HUN	Gém	757
11. Kostečka Vladimír	CZE	Luňák	697
13. Balej Jiří		Delfin	642
15. Ing. Kleinmond Karel		Astrid	639
16. Macků Miroslav		Thermalist I	638
21. Potůček Miroslav		Delfin	580
25. Brož František		Káně	550
33. Hořava Miloslav		Šídlo	505
34. Ing. Vyskočil Zdeněk		Taxi VI	495
45. Ing. Vyskočil Jan		Káně	380
51. Macků Miroslav		Taxi VI	366
57. Ing. Kleinmond Karel		Taxi VI	287

Kategorie NMR – Nostalgia , OTMR Gas Models

Obě tyto kategorie se létaly v pátek v podvečer za stále silného větru. Pro diváky bylo téměř kolmě stoupání těchto velkých modelů opravdovým zážitkem.

Celkové výsledky:

Kategorie NMR – Nostalgia létalo 10 soutěžících

1. Bruschi Domenico	RSM	Ramrod	879 sec
2. Hamler Ed	USA	Airborn	719
3. Mett Ulf	GER	JX – 0656	662
8. Macháček Jaroslav	CZE	Ichabod	550

Kategorie OTMR Gas Models létalo 7 soutěžících

1. Hamler Ed	USA	Airborn	1220 sec
2. Dabrowski Heinrich	GER	Westeneer	840
3. Dabrowski Heinrich	GER	Playboy Sr.	840

Po poměrně bouřlivé noci dané přechodem fronty začal v sobotu další soutěžní den této kategorií:

Kategorie Texaco - létalo 27 soutěžících.

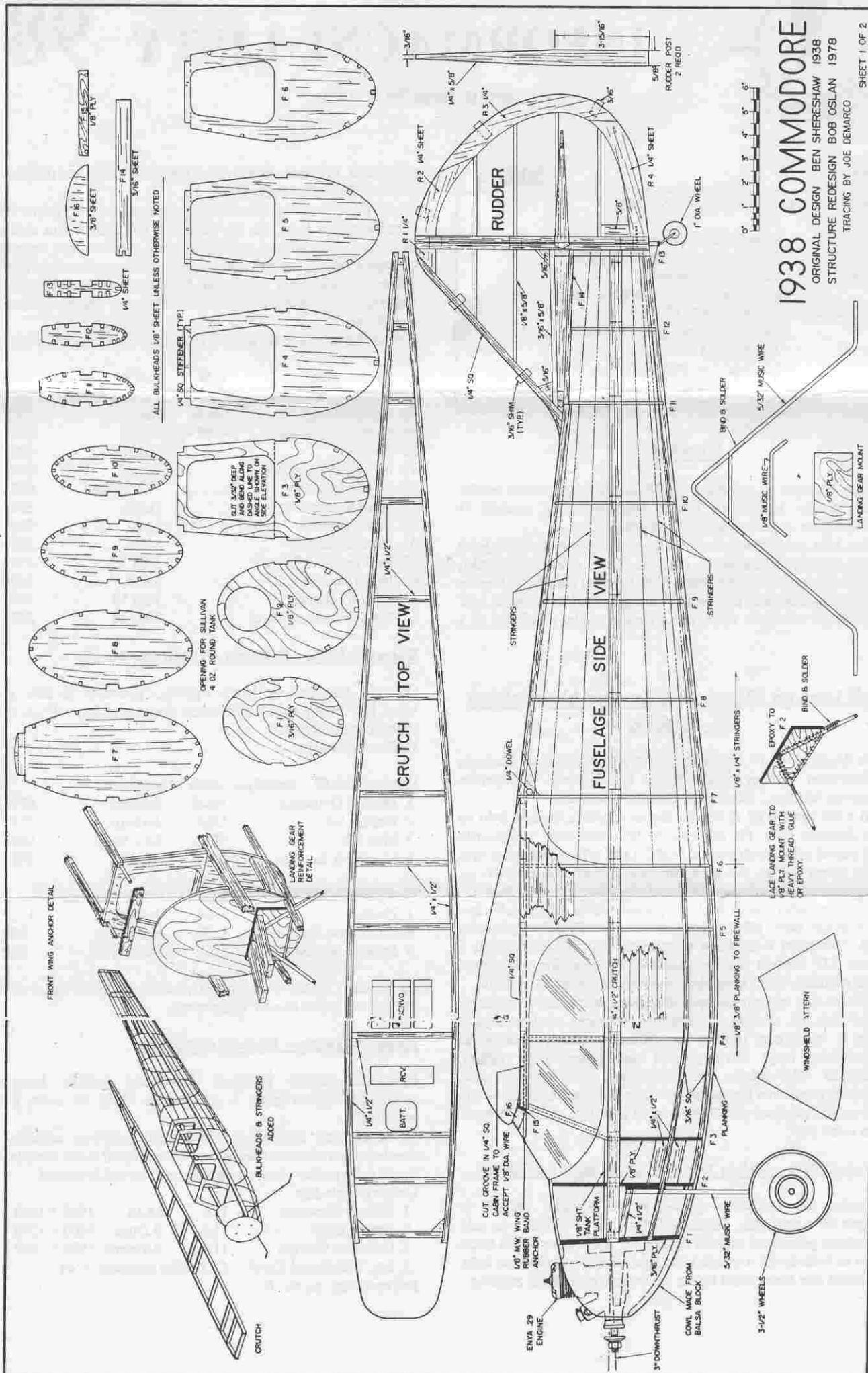
Kategorie nabídlá poměrně dramatický průběh korunovaný společným rozlétváním 4 soutěžících. Stala se zcela italskou záležitostí.

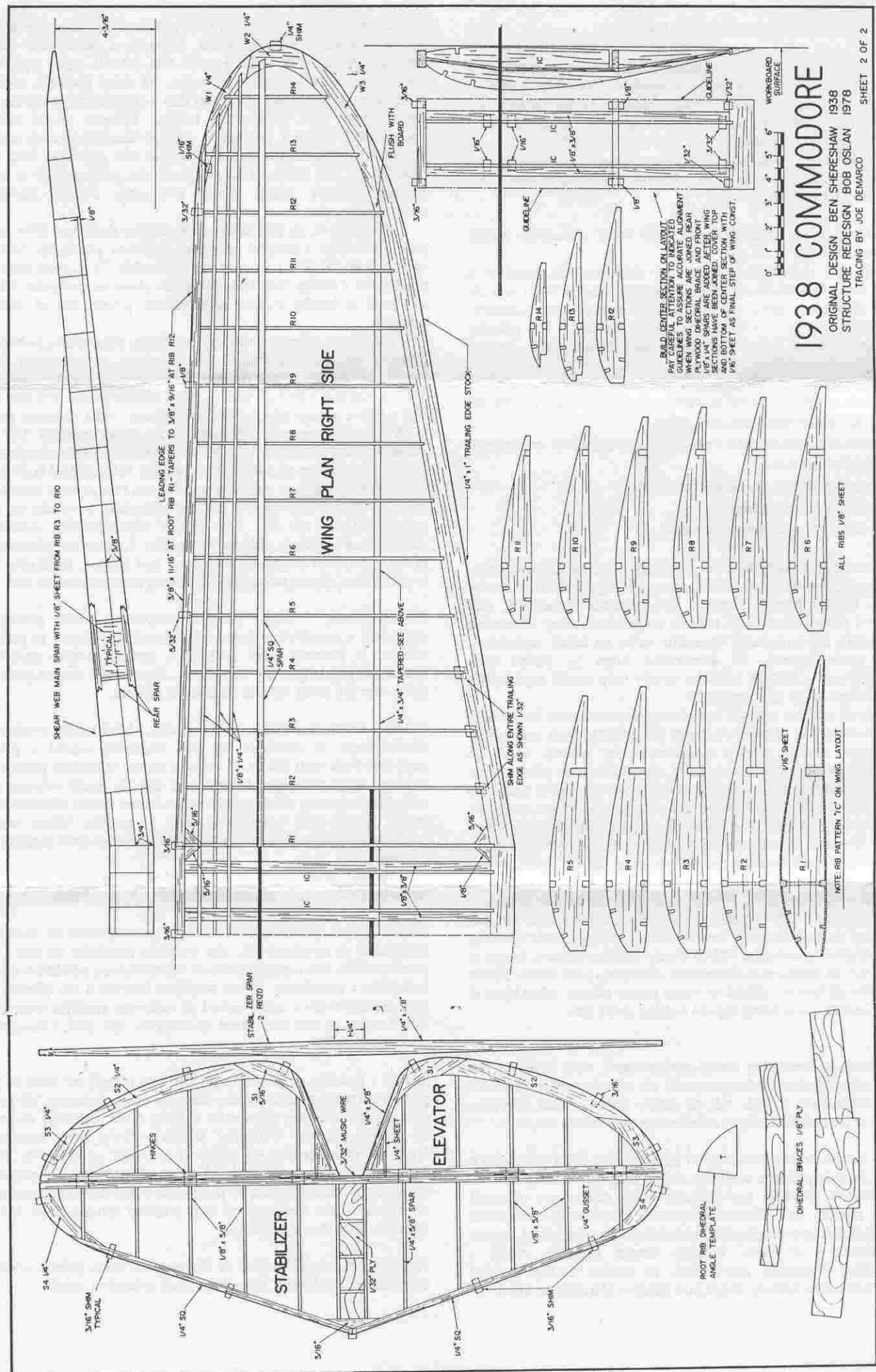
Škoda že Petr Svoboda pro technické problémy nezalétal svůj standart a pro zdravotní problémy se nezúčastnil Jarda Netáhlo, takto musel čelní pozice obhajovat pouze Ing. Karel Kleinmond.

Celkové výsledky:

1. Ridenti Giovanni	ITA	M 18	1800 + 1618
2. Binelli Luigi	ITA	Il Duca	1800 + 1554
3. Grismani Giorgio	ITA	Airborne	1800 + 567
5. Ing. Kleinmond Karel	CZE	Miss America	1744

Pokračování na str. 6





Commodore

Pro zajímavost uvádím původní popis k modelu.

Ben Shereshaw byl ve třicátých letech plodný konstruktér a zkonstruoval celou řadu klasických modelů jako třeba Cavalier, Nimbus, Mercury a Cloud Cruiser. Žádný z těchto modelů ale nezachycuje podstatu této doby s takovou elegancí jako Commodore. Podle mnohých to byl jeho vůbec nejlepší model. Zde otiskujeme Commodore s přepracovanou konstrukcí pro dálkové ovládání a motorem .29. Náramně se hodí na létání pro radost nebo pro soutěž Texaco.

Commodore začala vyrábět v roce 1938 firma „Scientific Model Airplane Company“.

Původně byla stavebnice nabízena ve dvou verzích, standard a deluxe. Ceny byly \$6.95 a \$7.95, rozdíl mezi verzemi byl v tom, že deluxe obsahovala navíc páru 3,5 palcových kol s pneumatikami. V krabici byly 2 archy s výkresy a zásoba dřevěných lišť, prkénka s potiskem, struna, kabel od zapalování, lepidlo, lak, kovové součástky a různé další díly.

Toto byly některé z proklamovaných vlastností:

- podvozek s jedinou vzpěrou navržený tak, aby zabránil převrácení na čumák na nerovných plochách.
- konstrukce zesílená tak, aby vydržela dvanáctinásobek zatížení při nejvážnějších nehodách.
- naprostě bez sklonů přecházet do vývrtky
- plochý kluz a malé opadání
- trimovací plošky pro jemná nastavení

Stavebnice Commodora se prodávala relativně krátkou dobu, brzy byla nahrazena stavebnici Mercury. Možná, že složitost stavby modelu brzdila prodej, Mercury byl mnohem jednodušší, měl krabicový trup. Pokud byste narazili na původní plány stavebnice Commodora od společnosti Scientific nebo na jejich reprodukci, rychle byste poznali, že konstrukce trupu je trochu moc zkomplikovaná a některé estetické detaily byly trochu nepraktické dokonce i pro volný let v roce 1938.

Letoun otištěný zde má kompletně přepracovanou konstrukci, ale zachovává tvar původní předlohy. Pro puristy, kteří mají zálibu ve vybíráni smíšek z pepře a nezměnili by jedinou špejli na originální „nedotknutelné“ konstrukci, zde uvádíme, že vršek kabiny byl mírně rozšířen kvůli zabudování RC vybavení. Podle toho byla rozšířena i centrální sekce křídla, aby pasovala na kabini, a vzepětí bylo mírně zmenšeno. Co je zajímavé, na původním plánu je udáno rozpětí 72 palců, ale odpovídající rozměr na výkrese měří pouze 71 palců. Verze modifikovaná pro RC je stále pod 72 palci, což ji dodává „autentičnost“.

Model s motorem Enya .29 váží $4 \frac{1}{4}$ libry, což se zdá být dobrá kombinace pro soutěž Texaco. Poměr výkon/úspornost je víc než dostatečný na to dostat se do termíky a Commodore klouže výborně, vztak využívá bezezbytku. Pokud chcete létat pro zábavu, letoun je dost pevný na akrobaci a akrobatické obraty mu jdou dobře. Přesto je stabilita při letu bez zásahu do řízení přesně taková, jakou byste si přáli. Commodore výborně vypadá a stejně dobře létá.

Stavba:

I když je konstrukce hodně zjednodušená, není to model pro začátečníka. Středně zkušený modelář ale nebude mít problém dát model dohromady a bude mít ze stavby radost. Krása hotového letounu je víc než dostatečnou odměnou za vynaložený čas.

Trup - stavbu začněte horizontální konstrukcí ze dvou podélníků a příček. Jakmile přilepte přepážky, začne trup rychle získávat tvar. Do motorovou přepážky nezapomeňte vlepit matice pro uchycení motoru předtím než přilepite motorovou přepážku k horizontální konstrukci. Motorovou přepážku nainstalujte tak, aby hřídel motoru byl skloněn o 3° dolů. Všechny ostatní přepážky svírají s horizontální konstrukcí pravý úhel, to snadno docilíte pomocí trojúhelníku nebo šablony. Když jsou všechny přepážky na svých

místech, přilepte lože výškovky (F14). Dále přilepte horní podélník. Slepete dohromady dolní podélník. Všimněte si, přední část má čtvercový průřez $3/16$ palce a zadní část $1/4 \times 1/8$ palce. Správnou konfiguraci vyčtete z bokorysu trupu. Až dolní podélník uschně, přilepte jej na své místo. Následují díly s čtvercovým průřezem $1/4$ palce, které tvoří horní rám kabiny. Přilepte je do zárezů v přepážkách 3, 4 a 5. Až lepidlo pořádně zaschně, naneste lepidlo do zárezů v přepážkách 6 a 7 a ohněte oba podélníky tak, aby dosedly na své místo. Ohnute podélníky přišpendlete a nebo zafixujte gumou, dokud lepidlo nezaschně. Přilepte zbývající podélníky.

Všimněte si, že podélníky s čtvercovým průřezem $3/16$ palce jsou zarovnány s okrajem přepážek, zatímco podélníky $1/4 \times 1/8$ vystupují asi tak $3/32$ palce nad okraj přepážek. To je kvůli tomu, že plankování v přední části bude přilepeno přímo na podélníky $3/16$ a vyvýšené podélníky v zadní části zabrání potahu aby se dotýkal přepážek.

Když jsou přilepeny všechny podélníky nainstalujte podvozek. Použijte epoxid, podrobnosti jsou uvedeny ve výkresech. Než začnete plankovat, vlepěte do trupu lože palivové nádrže z prkénka $1/8"$ a všechna uchycení nádrže, která chcete použít. Přilepte díly F15 a F16 a nainstalujte kolíky pro uchycení křídla z ocelové tyčky $\varnothing 1/8"$, použijte epoxid. Všimněte si, že kolíky zasahují $1/8"$ za přepážku F4. Poplankujte trup. Nainstalujte zadní kolík pro uchycení křídla. Kryt motoru se udělá tak, že se blok balzů přilepí bodově na motorovou přepážku a vybrousi se, aby jeho tvar plynule navazoval na trup. Vyvarovaný blok se odřízně z přepážky a vydlabe se, aby měl tloušťku asi tak $1/4"$. Pro tohle je nepostradatelný elektrický „Moto Tool“. Potom přišroubujte motor k motorové přepážce a přilepte pevně na své místo vydlabaný kryt motoru. Odřízněte část krytu motoru, abyste měli přístup k motoru a k motorovému loži.

Ocasní plochy - stavba svislé a vodorovné ocasní plochy je přímočará a nepotrebuje komentář. Hlavní věc, kterou je potřeba ohlídat, je přesnost tvaru nosníků a správné použití podložek, zatímco slepujete tyto díly na výkrese. Abyste měli souosé panty, je dobré díry pro panty vyřezat do nosníků předem.

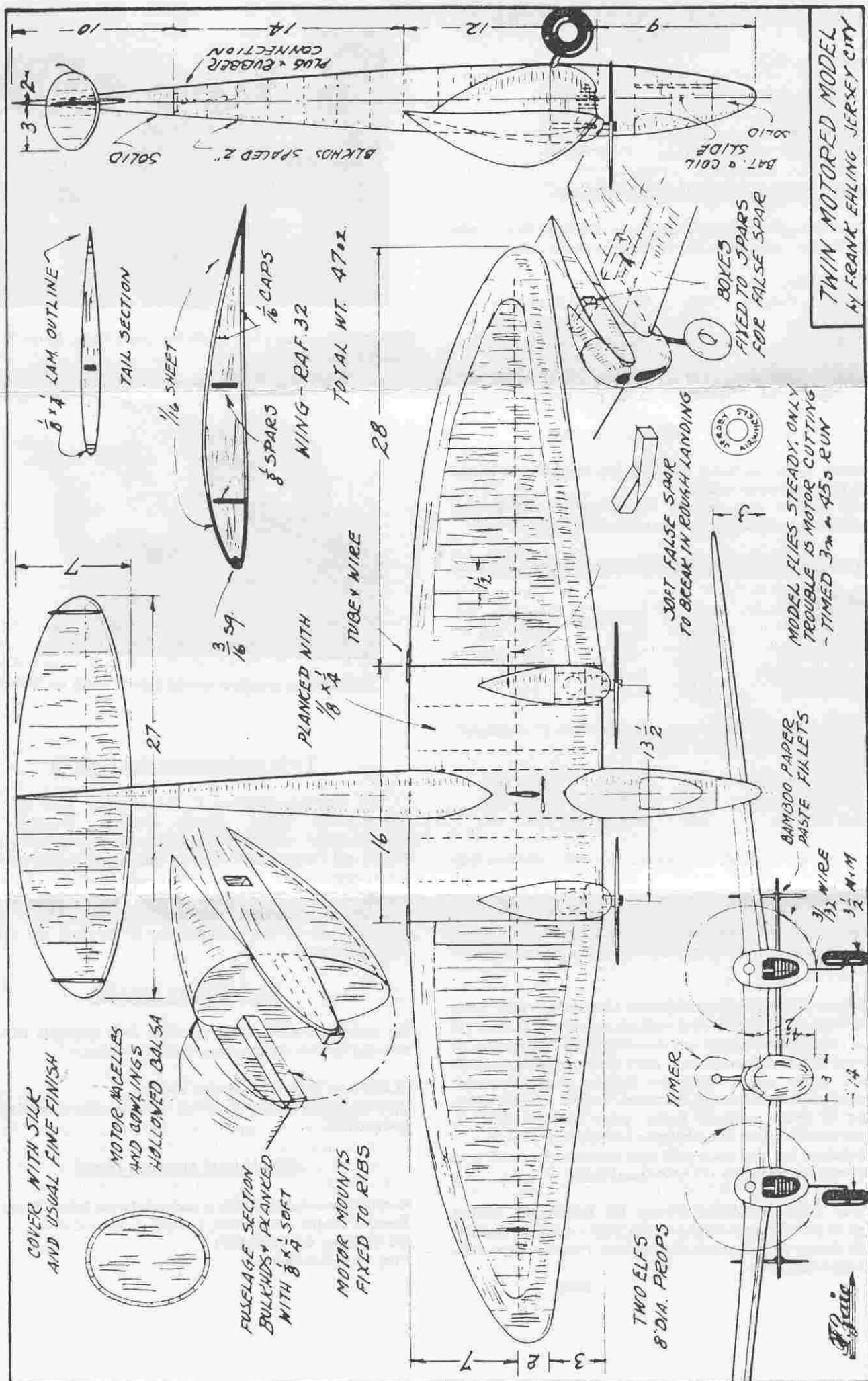
Křídlo - konstrukce křídla je jednoduchá, i když trochu zvláštní ve střední části. Je navržena tak, aby umožnila snadné a přesné sestavení třech částí křídla. Je potřeba, abyste si přečetli pokyny na výkrese. Když přilepíte žebro R1, je důležité použít šablony, aby mělo žebro správný sklon a pasovalo na hlavní nosník středové části křídla. Stejně jako u ocasních ploch je potřeba během stavby používat podložky. Rozměry a umístění podložek jsou popsány ve výkresech.

Nezapomeňte vlepit stojiny do hlavního nosníku křídla. Bez stojin by křídlo nebylo pevné, hlavně pokud by se potáhlo fólií.

Potah - výběr potahovacího materiálu ponecháváme na modeláři, konstrukce je navržena tak, aby vydržela namáhání za letu i při potažení fólií. Pro nejvyšší pevnost doporučujeme potáhnout model hedvábím a prolakovat. Pokud použijete hedvábí a lak, přidejte do laku změkčovadlo a nebo, pokud jej scížete, použijte nenapínací lak. Ten by se měl dát sehnat na letištích, kde jsou v hangárech soukromá letadla.

Létání - prototyp se při svém prvním letu odlebil od země na půl plynu a plynule stoupal. Směrovka byla trochu jedovatá, ale to se dalo snadno odstranit připojením vidličky tálka směrovky na servu na menší rameno. Výchylky výškovky byly také zmenšeny. Výsledné výchylky jsou $+/- 1$ palec u směrovky i u výškovky. Díky čistým linijním Commodora je chování při vybíráni po přetažení docela dobré. Samozřejmě, že pokud jste pevně odhodlání, rozbit se dá všechno. Ale Commodore vám promíne spoustu chyb než se opravdu dostanete do problémů.

Nebuděte překvapeni, pokud se Commodore stane jedním z vašich nejoblíbenějších letadel. Neexistuje hezčí pohled na oblohu.



Létali jsme na Mistrovství Evropy historických**RC modelů****Pokračování se str.1**

21. Potůček Miroslav	CZE	Zipper	601
23. Brož František	CZE	Cloud Snooper	418
24. Svoboda Petr	CZE	Antares	339
26. Svoboda Petr	CZE	Playboy	167

Kategorie Electric Oldtimer – létalo 31 soutěžících

Průběh této kategorie ukázal že slušný motor dokáže za 90 sec dostat model do takové výšky, že nalétat maximum je docela reálné.

Celkové výsledky:

1. Meresecchi Rover	ITA	Cyclone	1200 + 1044
2. Harding David	USA	Stardust	1200 + 930
3. Hamler Ed	USA	Airborn	1200 + 738
9. Dvořák František	CZE	Vega 7	1131
15. Kostečka Vladimír	CZE	Ichabod	1031
21. Kostečka Vladimír	CZE	Letmo 17	663
23. Macků Miroslav	CZE	Gas Bag	608

V sobotním večeru uspořádal pořadatel pro účastníky na zámku v Dolní Krupé slavnostní banket.

Po další bouřlivé noci (myslím tím počasí) se nedělní ráno představilo poměrně pěkným počasím s větrem do 4 m/s.

Létala se kategorie 1/2A Electric Oldtimer – létalo 38 soutěžících**Celkové výsledky:**

1. Fabri Franco	ITA	Mini Hogan	1200 + 544
2. Bulík Gustav	CZE	Skiper	1200 + 399
3. Mokráň Štefan	SVK	Vega 1	1200 + 339
23. Kostečka Vladimír	CZE	Korzář	1078
30. Brož František	CZE	K.L. 61	950

Následovala kategorie ½ A Texaco – přihlášeno bylo 27 soutěžících, pro technické potíže odlétalo 18 soutěžících.

Celkové výsledky:

1. Dabrowski Heinrich	GER	Playboy	1200 + 1168
2. Montebelli Gabrielle	ITA	Dallaire	1200 + 958
3. Grassi Roberto	ITA	Winged Yan.	1200 + 448

Modely obou těchto malých kategorií potvrdily svoji výkonnost a do rozlétvání se u elektrik dostalo 10 soutěžících a u motoráků 5 soutěžících.

O náročnosti létání svědčí fakt, že slavnostní vyhlašování vítězů jednotlivých kategorií bylo v zapadajícím slunci zahájeno až ve 20 hodin.

Já jsem se zúčastnil tohoto mistrovství jako svého prvého, takže nemohu hodnotit dostatečně objektivně, ale organizační zajištění tak velkého podniku jaké dokázali naši slovenští přátelé bylo opravdu na té nejvyšší úrovni. Od vybudování páry stanů pro všechny týmy, ozvučení celého areálu, kvalitního ředitelstva soutěže, dostatek časoměřic, zajištění ubytování, stravování, banketu a dalších služeb nad tím lze jenom smeknout. Lafka jakou slovenští přátelé 5. ročníkem nasadili dalším pořadatelům se bude těžko překonávat. Pokud chcete o této akci získat ještě lepsi informace podívejte se na internetovou stránku SAMu 119 www.sam119.sk

Šestý ročník Mistrovství Evropy RC historických modelů pořádají ve třetím víkendu měsíce června 2008 v maďarském modelářství na letišti Oczeny při Szekszárde. Budete-li mít v tomto termínu čas a peníze doporučuji účast.

Balej



Čeští držitelé pohárů z ME. Zleva Ing. Gusta Bulín, Jakub Dvořák a Vladimír Kostečka.



Šťastný vítěz kategorie větroňů Jakub Dvořák na „bedně“.

Twin motored model (str. 5)

Při listování ročenou F. Zaice z roku 1938 mě zaujal dvoumotorový model Franka Ehlinga. Postavit téměř dvoumetrového volného dvoumotoráka mi připadá doslova odvážné. Zřejmě měl Frank odvahu dost, ale i nápadů jak seřídit motory na stejně otáčky a jak zhasnout oba motory najednou. S plánku je zřejmé, že to obstarával nějaký vrtulkový časovač. Jinak ale model řešil velmi aerodynamicky, takže mohl létat velmi dobře. Myslim si, že na dva elektromotory by to mohl být zajímavý propagační model.

Společenská kronika

Pro nedostatek místa se do minulého čísla nedostalo blahopřání našemu členovi k významnému životnímu jubileu

31. května se 70 let dožil Jaroslav Vrabec. Upřímně blahopřejeme a do dalších let mnoho zdraví, štěstí a životní spokojenosti.

Doplňte si seznam členů

Novým členem našeho klubu se pod pořadovým číslem 40 stal:

Jaroslav Ondra ročník 1946, bydliště ul. Tábor č. 46/b
602 00 Brno, tel. 776824390

Vítej v našich řadách.