



# INFORMAČNÍ LISTY 150

www.sam95.cz

Březen

2018/2

Vychází zpravidla 6 x ročně, určeno členům klubu

Prezident: Vladimír KOSTEČKA

Pokladník: Vladimír HORÁK

Sportovní referent: Ing. Jiří HRUŠKA

Redakční rada IL: Ing. Petr VALTERA

Miroslav DVOŘÁČEK

Jan KYPTA

Členové výboru: Jiří HVĚZDA

## OBSAH ČÍSLA:

ÚVODEM

SPOLEČENSKÁ RUBRIKA

MOTOR MĚSÍCE – K&B TORPEDO .35

CO SE DĚJE V KLUBU ... INFORMUJE SPORTOVNÍ REFERENT

MODEL SAILPLANE

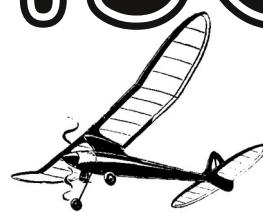
VÝBĚR MODELŮ - AIR CHIEF, VICTORY, WR SPEED JOB

A-2 LA MOUETTE Z ROKU 1954, KONSTRUKCE R. ČÍŽEK

POJIŠTĚNÍ

Uzávěrka dalšího čísla: 22. května 2018.

Plánky uveřejněných modelů naleznete na klubovém webu.



## Úvodem

Jaro se pomalu blíží, ač to venku zrovna nevypadá. Pomalu se nám také rozvíjí plánované modelářské soutěže, kterých je, mimo historických, opravdu požehnaně. A to je dobré! Protože nabídka je pestrá a je možnost volby. Samozřejmě záleží na pořadatelích i soutěžích, jaká ta soutěž bude, zda bude stát za to, se tam opět vrátit. Samozřejmě soutěžící to mají jednodušší, prostě si jen odlétají to, co musí podle pravidel. To pořadatel to má horší, mnohdy si ani nezalétá a starostí s organizací je dost a dost. Ale o tom nechci psát, spíše o tom, že je třeba jim pomoci, minimálně v tom, že se na soutěž včas přihlásím. Každý má možnost zavolat, poslat SMS, napsat emailem nebo v nouzi nejvyšší poslat pěkný pohled. Jde to, jen se musí chtít ... A vězte, pořadatel bude určitě rád a usnadní mu to přípravu soutěže.

**Pozvánka na LÁNSKÝ JARNÍ HISTORIK**  
SOBOTA 21. DUBNA 2018

**Kategorie:**

- CRC-CLASSIC
- CRC-ATOM
- NOSTALGIE 60
- BRC-E-W
- CRC-E-400
- CRC-OPEN
- ALOT
- ELEKTROVĚTRONĚ

**Místo :** model. letiště Lány  
**Registrace :** 8-9 hod.  
**létání :** 9-14 hod.

**Přihlášení** do 18.dubna á 50,-  
(jméno-kategorie-model)  
vklad na letiště  
na email : frsam95@seznam.cz  
Přihláška na místě á 70,-

**Pravidla**, podle kterých budeme létat vám na požádání zašlu

**Občerstvení zajištěno.**  
Těšíme se na vaši účast.  
Každá ruka dobrá co pomůže.

tel: 721661803

za MK Lány  
František Brož



Dnešní číslo IL je úplně plné tak, že byl problém dát sem všechno, co jsem měl v plánu. Nakonec má číslo o 2 stránky více, snad to nevadí ... Samozřejmě velké díky patří všem přispěvatelům, ostatním díky za podporu a pozitivní ohlasy, byť to

mám zprostředkováno, ale můžete napsat i mě. Každopádně, s podporou jde práce snáze od ruky. Takže se těším na Vaše komentáře.

## Společenská rubrika

Jen pro zajímavost. V letošním roce dosáhlo, nebo dosáhne třicet tři členů věku 70+, deset 80+ a dokonce tři 90+. V prvních čtyřech měsících tohoto roku, oslavili, nebo oslaví významná životní výročí:

5. 2. Miroslav Dvořáček - 40

18. 2. Luděk Uher - 60

20. 2. Mirek Severa - 70

21. 3. Vašek Sýkora - 60

3. 4. Milan Adamík - 80

13. 4. Ing. Jaroslav Drnec - 80

Všem jubilantům srdečně gratulujieme.

## Lipenecký historik 2018

**Datum:** sobota 28. dubna 2017  
**Místo:** Modelářské letiště Lipence  
**Kategorie:** Nostalgie 60, CRC - Clasic, CRC - Atom, CRC - Open, CRC - E400,BRC - E - W, CRC - Open - Kabinové modely

**Přihlášky:** 8 - 9 hod. | Zahájení soutěže 9:15 hod.  
Více informací a podmínky účasti najdete na stránkách <http://www.mklipence.cz>



Miroslav Dvořáček

## Motor měsíce – K&B Torpedo .35

Motor byl představen v červnu 1954, a v té době se stal jakýmsi etalonem i pro další výrobce v Americe záhy velmi rozšířené třídy .35 (u nás 5,7 – 5,8 cm<sup>3</sup>). Motory této třídy byly velmi populární jako pohon pro tehdejší upoutané akrobatické modely minimálně pro následujících šest až sedm roků, následně pak pro svoji jednoduchost a odolnost i pro v Americe populární velké modely combat a následně také začínající vícekanálové RC modely.

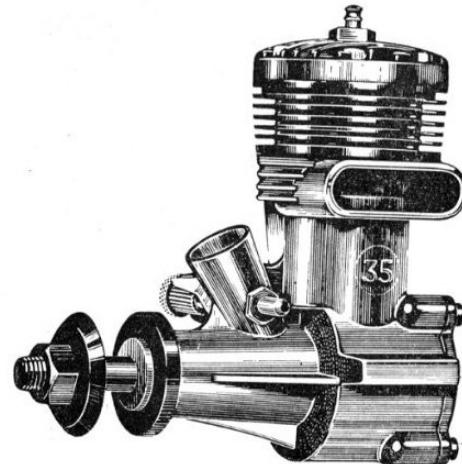
Většina výrobců motorů této třídy .35 se podřídila stejné koncepci, tedy sáním řízeným klikovým hřídelem, příčné vyplachovaní, lapovaný píst ve válci a kluzné uložení klikového hřídele. Torpedo není výjimkou, a výsledek je jen logickým vyústěním všech těchto požadavků.

Je bez všech bezpochybností, že vysoký výkon byl jedním z nejdůležitějších požadavků této, ve své době nové, třídy .35. Ale požadavek vysokého výkonu bez nadmerně vysokých otáček,

jíž před 2. světovou válkou.

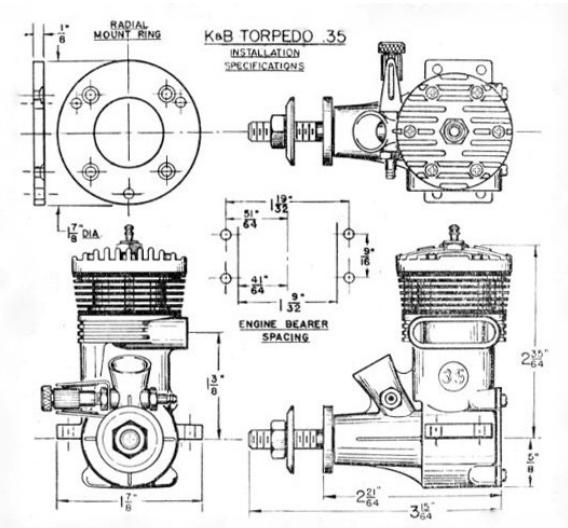
Motor kubatury .35 je často na první pohled identifikovatelný jako převrtaný motor třídy .29 – a často tomu taky bylo. Navýšení kubatury z .29 na .35 se opravdu docílilo jen pouhým zvětšením vývrtu válce o cca. 15 – 20%. Dosažený krouticí moment motoru však vzrostl o téměř stejný procentní podíl, a to až do zhruba 10 000 otáček za minutu. Pro upoutané akrobatické modely byl průřez sacího otvoru v karburátoru úmyslně zmenšený (dělo se to obvykle výměnnými vložkami s různými průměry pro individuální „ladění“), aby se (ve spojení s akrobatickou nádrží modelu) zajistilo úmyslné zvyšování otáček při letu v akrobatickém obratu nebo při letu modelu ve vyšší části opisované polokoule a naopak nižší otáčky při vodorovném letu mezi obraty. I přes to, křivka výkonu u motorů třídy .35 se zpravidla narovnávala dříve, takže max. výkon byl položen k poněkud nižším otáčkám, než

by tomu bylo u motoru třídy .29, určeného pro týmové závody nebo rychlostní létání s vrtulemi o průměru 7 až 8 palců. A motor třídy .35 nemusel pro upoutaný akrobatický model skutečně poskytovat mnohem větší maximální výkon než moderní motor třídy .29 s podobnou konstrukcí, ale měl tu výhodu, že přenášel tento výkon na vrtuli se stoupáním až 6° (obvykle 10/6), která byla ve své době téměř univerzálně používána pro akrobatické modely tehdejší velikosti a koncepce. Užitečný výkon při středně vysokých otáčkách, dobrý poměr výkonu a hmotnosti a schopnost rovnoměrného chodu i při velkých změnách hladiny paliva (ke kterým dochází při akrobaci), upřednostňují typické představitele tř. 35 také pro nastupující vícekanálové RC modely.



Provedení motoru modelu 35 společnosti K & B je, jak by se dalo očekávat, obdobné jako u dalších nových modelů řady Torpedo. Torpedo .35 následovalo rok po známém Torpedo .15 (2,5 cm<sup>3</sup>) a v konstrukčním provedení a vzhledu se velmi podobá menšímu motoru. Je založen na tlakovém nebo odstředivém odlitku tělesa motoru s předlitou spodní částí válce (končí nad výfukem), ocelovým válcem a odnímatelnou hlavou, vyrobenou také jako odlitek. Klikový hřídel, který není dále nijak tvrzený, je kluzně uložen v ocelovém pouzdře a jeho mazání je zajištěno dvěma podélnými drážkami v povrchu pouzdra, které končí až těsně před předním koncem pouzdra. Hřídel má obdélníkový sací otvor, jehož tvar a rozměry odpovídají tvaru vstupu sání. Také je svým průřezem totožný s průměrem vstupu palivové směsi do klikové skříně. Klikový hřídel má proti klice s klikovým čelem typické vyvážení ve tvaru půlměsíce pro vyvážení všech pohybujících se částí motoru. Časování motoru je obvyklé, výfukový kanál je otevřen 45° po horní úvratí motoru, přepouštění se děje v úhlu 180°.

Válec je vyroben z jednoho kusu společně s chladícími žebry. Vývrt válce není proveden velmi čistě jak je obvyklé a lze předpokládat, že výrobce považoval tento materiál a provedení za výhodnější pro relativně měkký povrch, a z důvodu údajně zlepšené schopnosti držet olejový film. Válec má obvyklé velké výfukový a přefukový kanál, které



důležitější než jen čistý maximální výkon, byl zjevně tím, co charakterizovalo třídu .35. Tyto tehdy nové požadavky zavdaly vznik a vzestup objemové třídy .35, které částečně vybočovala z do té doby zavedeného rozdělení tříd modelářských motorů v Americe i v Evropě. Nejbližší objemovou třídou byla .29, používaná

mají zaoblené rohy. Při horní úvratí pístu se nakrátko otevře výfukový ventil pod spodní hranou pístu pro snížení sání z kliky. Pouze dva dlouhé šrouby spojují celou sestavu válce (válec + hlava) s klikovou skříní. Pro utěsnění spoje mezi válcem a skříní je zde konstrukce zesílena a spoj je utěsněn kompozitním těsněním. Těsnící vložka z podobného materiálu se používá pod hlavou

válců a je vhodné ji vyměnit při každé demontáži motoru při údržbě nebo výměně dílů. V opačném případě může dojít k problémům s vyfukováním těsnění, což je vůbec největší slabost motoru K&B Torpedo této koncepce.

#### Technické parametry:

Jednoválcový, vzdudem dvoudobý motor. Zapalování žhavicí svíčkou, sání řízené klikou. Lapovaný píst ze slitiny v ocelové vložce, příčné vyplachování, 1 přefukový kanál, píst je opatřen deflektorem.

**Zdvihový objem motoru:** .3529 cu. In (5,783 cm<sup>3</sup>)

**Vrtání:** 0,790 in. (20,066 mm)

**Zdvih:** 0,720 in. (18,288 mm)

**Kompresní poměr:** 9,11 : 1

**Hmotnost:** 7,5 oz. (213 g)

Popis motoru:

Skříň motoru z hliníkové slitiny odlitá tlakovým litím, tepelně zpracovaná a leštěná, se zálitým ocelovým kluzným pouzdrem. Klikový hřídel s protizávažím z legované oceli, se zalisovaným dutým klikovým čepem. Unašeč vrtule je nasazen na kuželu klikového hřídele. Jednodílný válec s namodralou, korozivzdornou vnější povrchovou úpravou, je spojen šesti šrouby (včetně dvou dlouhých sloužících zároveň ke spojení s klikovou skříní) s hlavou válce vyrobenou jako tlakový odlitek a opatřenou typickým

zeleným smaltem. Lehký píst ze slitiny Meehanite je do válce lapován, pod

K & B MANUFACTURING COMPANY. Ta se hned v následujícím roce vstupem dalšího podílníka změnila na K & B ALLYN COMPANY. Ta vyráběla motor v nezměněném provedení. V r. 1958 nastupuje model Torpedo .35RC s válcovou škrťicí klapkou, v r. 1959 pak Torpedo .35 C s tlakovací tryskou z klikové skříně. Parametry a provedení byly stejné, všechny tyto

motory jsou identifikovatelné jednoduše nápisem TORPEDO na přefukovém kanálu.

Až po roce 1961 došlo k použití jiné klikové skříně dalším změnám, kdy motor má nově výfuk vyveden na pravou stranu, a na skříni je odlity nápis STALLION.

Pro pohon historických modelů dle SAM 95 i pro soutěže dle evropského SAMu lze motor použít pro kategorii OTMR-C (vzhledem ke kluznému uložení kliky) a hlavně pro kategorii NMR.

Jako další světoví výrobci se třídě .35 věnovali např. McCoy, O. S. Max, Forster, Veco, Johnson, Enya. Z českých motorů je představitelem třídy legendární MVVS 5,6 A. Od představeného motoru K&B Torpedo se ovšem lišil zásadně – sání bylo řízené rotačním šoupátkem, klikový hřídel uložen valivě a píst těsněn pístními kroužky.

Zajímavost: K&B Torpedo .35 má shodné upevnovací rozměry (rozteč šroubů pro upevnění motoru a vzdálenost unašeče od upevnovacích šroubů) se svým nejčastějším soupeřem – motorem McCoy 35 Redhead, uvedeným v r. 1957. Teoreticky jsou tedy zaměnitelné. Zásadní odlišností je ale směrování výfuku – zatímco K&B Torpedo má výfuk vlevo, McCoy vpravo. Z toho vyplývá i rozdílná strana přívodu paliva.



Verze z roku 1958

pístním čepem je uvnitř odlehčen. Plný pístní čep je proti vysunutí zajištěn hliníkovými čočkami. Ojnice je vyrobena ze slitiny s obsahem křemíku, u posledních modelů je dole opatřena bronzovým pouzdrem. Karburátor je opatřen obvyklou Venturiho tryskou ovládanou jehlovým ventilem. Pozdější verze mohly mít i RC karburátor škrťicí jen vzdich (hovoříme spíš jen o klapce), poslední modely už i RC karburátor omezující i průtok paliva. Karburátor mohl být táhlem spojen i s klapkou na výfuku.

Motor bylo možno připevnit do modelu klasicky čtyřmi šrouby na motorové lože, nebo pomocí kruhové příruby namontované na víko klikové skříně pohodlně na čelní přepážku trupu.

Před provozem v modelu bylo od výrobce doporučeno jeho zabíhání na



Pro porovnání  
McCoy 35  
Readhead  
1958

stojanu zhruba 1 hodinu s vrtulí 10/6. Palivo obsahovalo obvykle 25% ricinového oleje a 10% nitrometanu.

Jak šel čas? Jaké bylo technické provedení?

Motor uvedla v roce 1954 společnost

# Co se děje v klubu ... Informuje sportovní referent

## STANOVY

*Od ledna 2014 platí nový Občanský zákoník, od tohoto data se občanská sdružení staly automaticky spolky. Ty se řídí zákonem o spolcích. Ten upravuje činnost spolků, jejich vnitřní strukturu atd. Všechny nově vznikající spolky mají povinnost při registraci předložit stanovy, teprve potom mohou být zapsány do registru spolků. Původní občanská sdružení byly automaticky přejmenována na spolky. Ty měly změnit své stanovy do konce roku 2016. My tuto povinnost splníme v tomto roce.*

*Na výročním sněmu SAM 95 budeme schvalovat nové stanovy našeho spolku. V dostatečném předstihu před sněmem dostanete do mailu návrh nových stanov, které budou v souladu s platnou legislativou. Na nás bude tyto stanovy, případně upravit a schválit.*

## MRC

Příprava MRC postoupila do závěrečné fáze. Čekáme už jen na přihlášené účastníky. Připomínám, že přihlásit se lze pomocí přihlašovacího formuláře, mailem, nebo telefonicky prezidentovi klubu.

Všecké informace jsou na klubovém webu. Opakuji výzvu pro členy klubu, kteří nebudou soutěžit a mají zájem nám pomoci s organizací, aby mi napsali na můj email. Nabízíme odměnu víceméně na pokrytí vašich nákladů na cestu - 200 kč/ den a klasickou Lipeneckou klobásu. :-)

Závodníkům připomínám, že čím dříve se přihlásíte, tím je větší pravděpodobnost, že se vaše kategorie bude lézt. Také zvažujeme zavést zvýšené startovné pro nepřihlášené účastníky.

Sledujte náš web!

## PRAVIDLA

Na konci letošního roku končí dosud platná soutěžní pravidla. Očekávám, že na výročním sněmu k tomuto tématu proběhne bouřlivá debata. Prosím všechny, kteří k tomuto tématu mají nějaké podněty, aby je poslali mailem na adresu [pilotsam@seznam.cz](mailto:pilotsam@seznam.cz)

V průběhu roku tyto připomínky a návrhy zpracuju a předložím na sněmu k případným změnám. Jako závdavek připomínám páár zajímavých témat ... např. možnost změny profilu, změny měřítka, jednotlivé kategorie a jejich porovnání s kategoriemi Evropského SAMu, kategorie volných modelů a jejich porovnání s pravidly MČR..

Děkuji za jakékoli podměty a připomínám email [pilotsam@seznam.cz](mailto:pilotsam@seznam.cz)

Vladimír Kostečka

## Model Sailplane

Model Sailplane, jsem prvně viděl v roce 2005, na ME RC historiků ve Dvoře Králové, kde s ním létal Domeniko Bruschi ze San Marina a Leo Bussmeier z Německa. Obsadili druhé, respektive třetí místo. Jen pro zajímavost, Domeniku je podle přehledu úspěšnosti jednotlivců na dosud konaných ME nejúspěšnějším modelářem Evropy. Model Sailplane se mi líbil už tehdy, ale tak nějak jsem si na něj netroufal. V roce 2016, jsem požádal jednoho ze slovenských kolegů,

který se zná s Domenikem, a umí se sním domluvit anglicky, jestli by nám neposkytl stavební plánek. Nick skutečně plánek přivezl na ME 2017 v Nitře, ale bohužel, plánek skončil u jednoho slovenského modeláře a já jsem ostrouhal.

V závěru minulého roku, jsme potřebovali do kroužků v Kladně a v Kamenných Žehrovicích nějaký materiál a tak jsme vyrazili do Vavřinče na

pilu k Jirkovi Hvězdovi. Balzu a překližku jsme nakoupili a do kroužků jsme dostali navíc krabici odřezků pro kluky na jejich házedla. Jirka nám předvedl hotové výrezky na Sailplana. Z výrezů firmy Stars Models, jsem už postavil nejeden model a vždy to byly modely perfektní.



**The GAS MODEL you have**

**COMET and CARL GOLDBERG bring you a MODEL which meets the NEW RULES... YET REACHES A NEW HIGH in PERFORMANCE!**

**WHEN the 1940 gas model rules were announced (29) we had a ship that could not only match last year's job, but *beat* them with ease! The climb was terrific—never before seen in a ship of this size! Its glide was as strikingly fast as that of a modern sailplane. And the control was superb. In many flights it was most impressive of all! The Sailplane was perfected after months of testing wings, airfoil sections and flight characteristics. In fact, it was the first sailplane built. Here is the new model achievement of all time—designed to make an impressive record in winning contests as its great predecessor—the Zipper!**

**COMET Welcomes You to the Nationals in Chicago—July 1st to July 6th**

**The Sensational COMET**

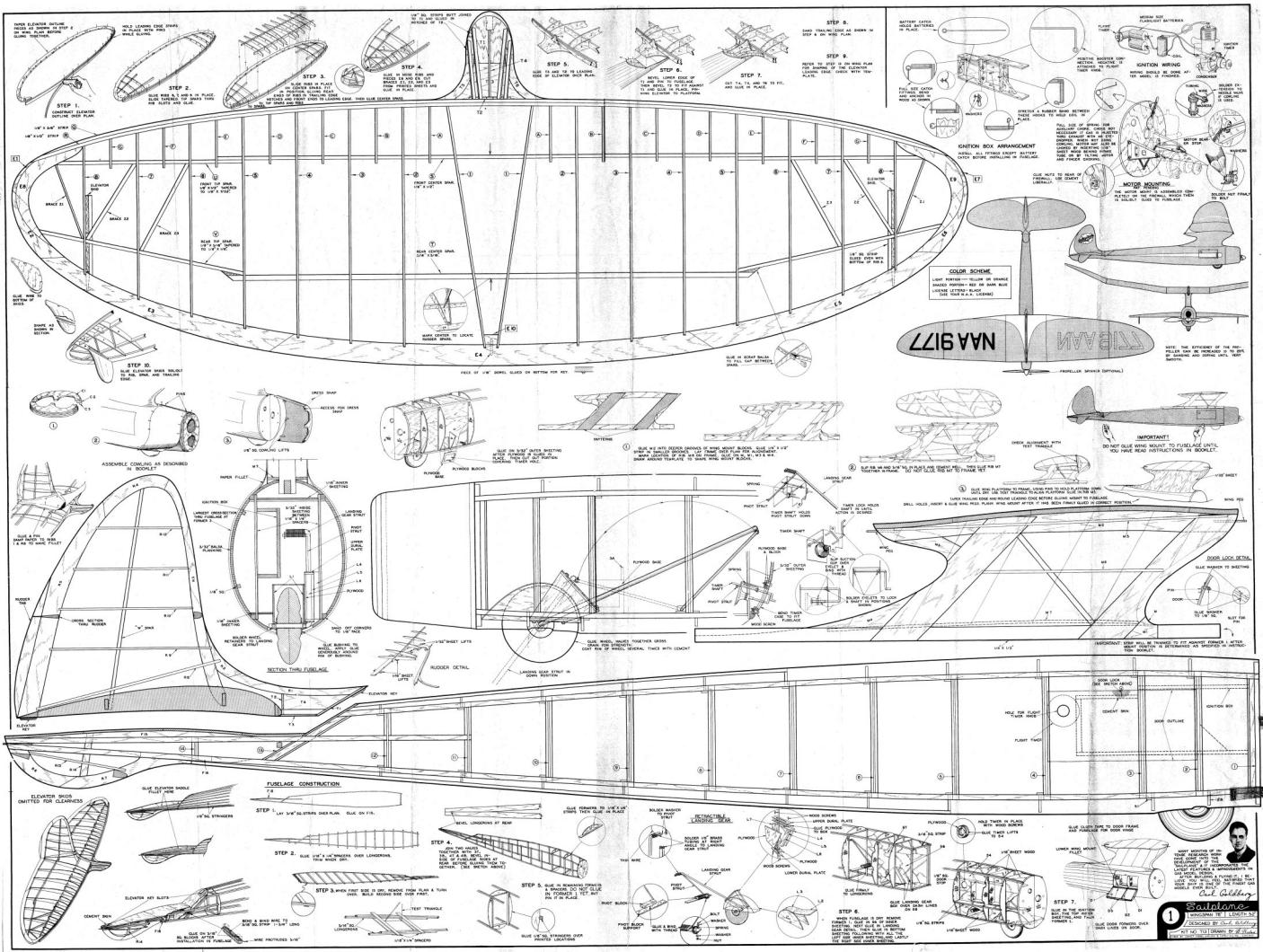
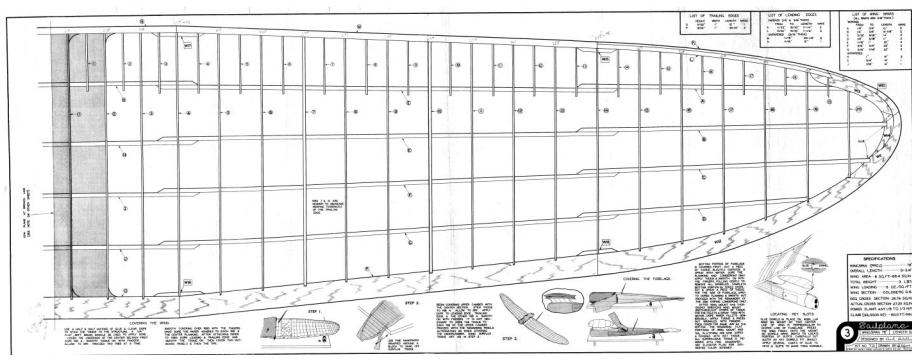
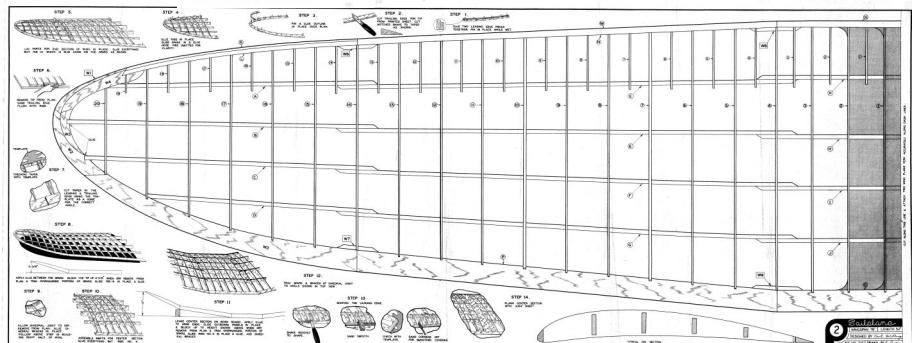
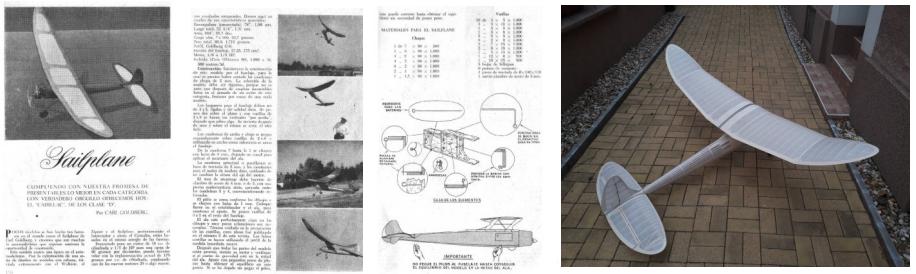
**SENSATIONAL GLIDE!**

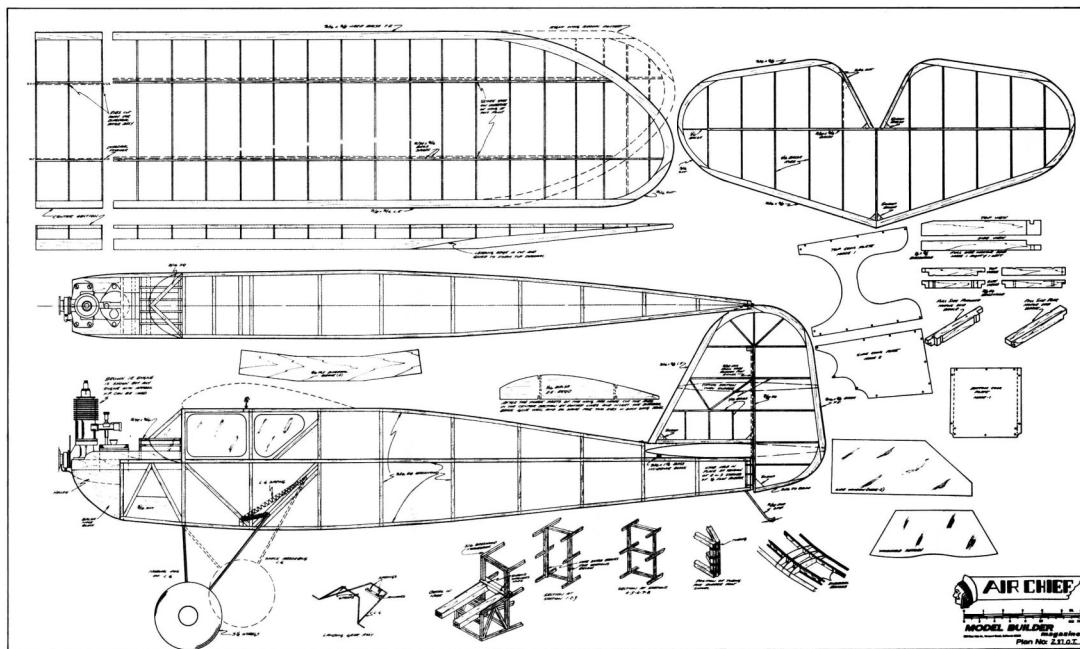
**See it at your COMET DEALERS**

Nebudu si nic vymýšlet, Sailplana jsem si odvezl domů a v polovině ledna jsem se pustil do stavby. V polovině února je model téměř kompletní, čekám jen na motor, takže začátkem března, pokud počasí dovolí, půjdeme zalétávat.

Stavba je velice jednoduchá a všechny díly pasují perfektně. Provedl jsem jen pokračování na straně 5

drobné úpravy z důvodu zvýšení pevnosti pohyblivých částí VOP. Originální jednokolový sklápěcí podvozek, jsem nahradil dvoukolovým. Celý model je potažen vliesem a povrchová úprava je provedena metodou kterou vymyslel Honza Týc, pomocí stříkací pistolky Airbrush a barev původně určených na plastikové modely. Povrch je perfektní a tato barva nepřidá modelu téměř žádnou váhu. Ještě malinko váhám, jestli mám s tímto modelem léétat kategorii Elot a nebo Ailot. Myslím, že je vhodný pro obě kategorie a jak to dopadne, možná rozhodnou první zkušební lety.

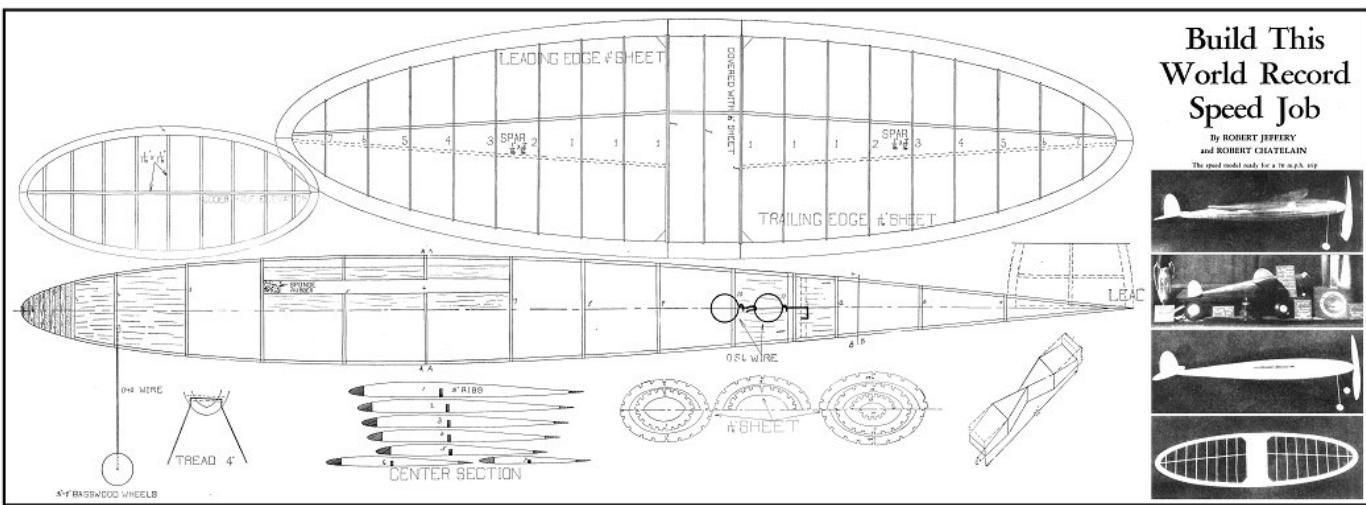
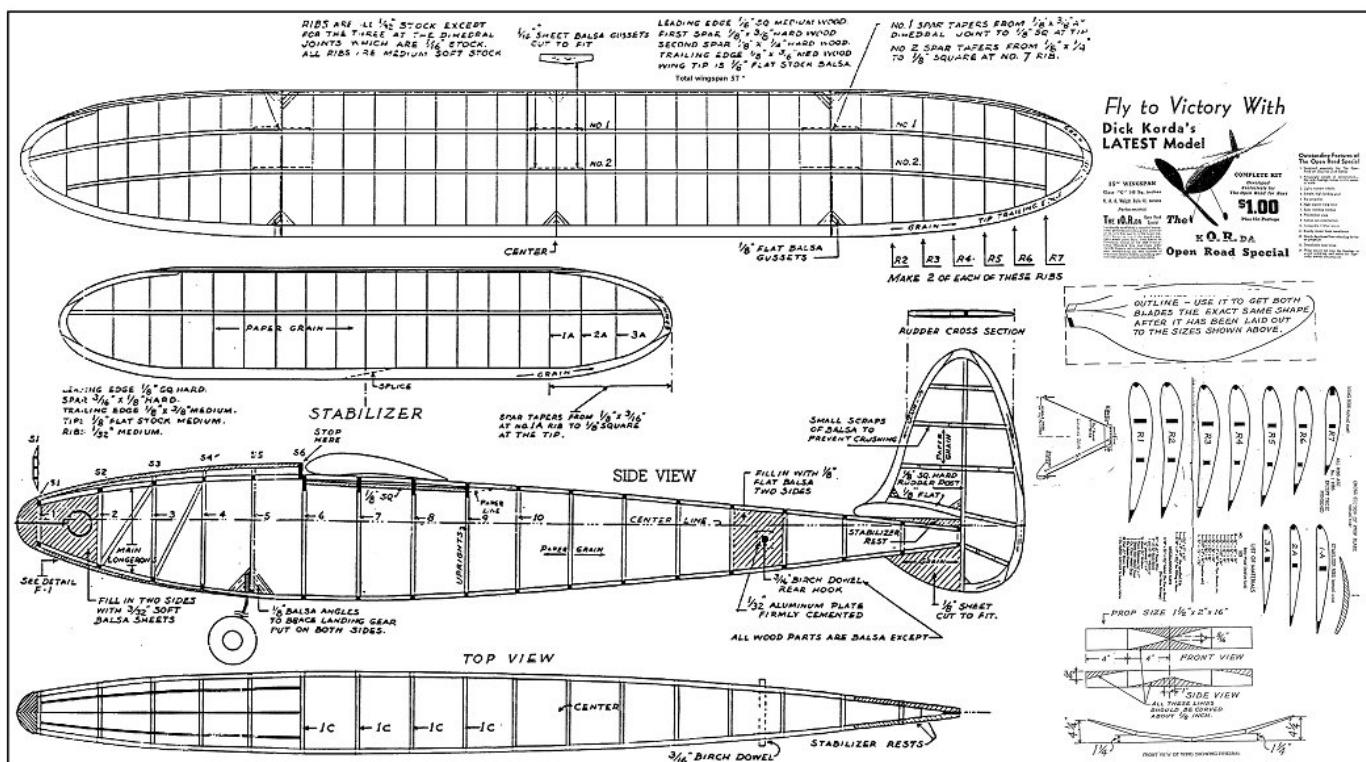




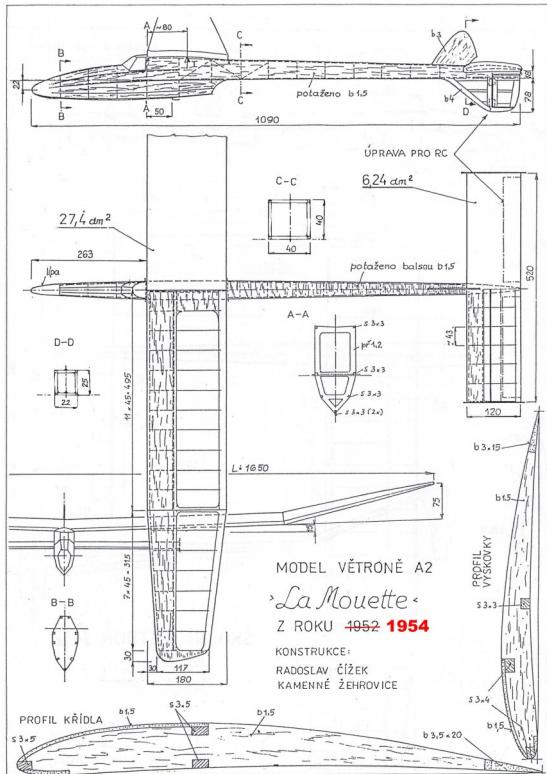
The Air Chief, a 1936 model produced in kit form by Ideal Aeroplane & Supply Co., Inc., was designed by Steve Kowalik. Steve, who was also responsible for another cabin-type model, the 1937 "Miss Delaware".

The Air Chief took first place in an IG-MAA contest (International Gas Model Association of America) prior to the founding of AMA in May of 1936, putting in three flights with a six-minute average.

The original model fuselage was constructed of Basswood, nailed and glued at each joint.







Jiří Hloušek

## Pojištění

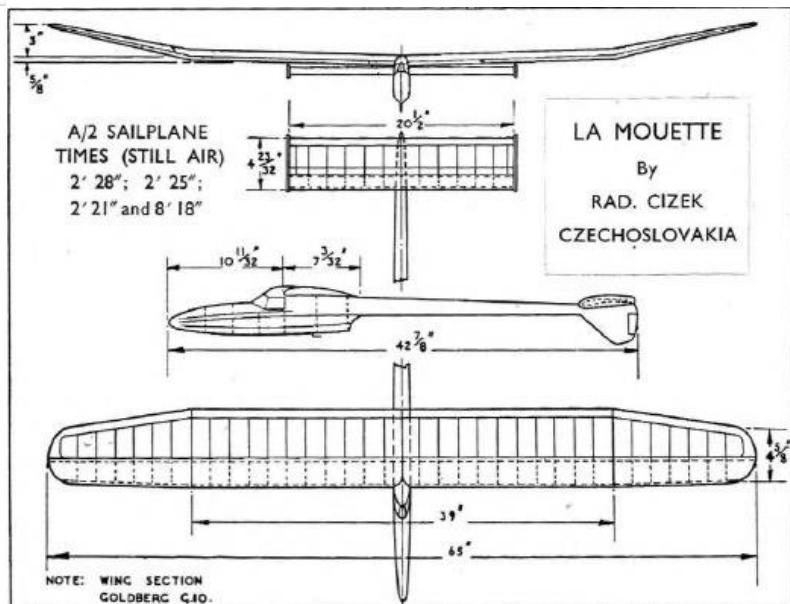
V dnešní době již bez pojištění ni nejde. Pojišťujeme se proto, abychom při nějaké události dostali alespoň nějakou kompenzaci nákladů, když u se nám něco stane. Také se pojišťujeme tzv. „na blbost“ a to nejen na něčí cizí ale také na tu vlastní.

V případě, že létáte na soutěž pořádanou KLEM v kategoriích, které jsou oficiálně tímto združením evidovány a podporovány, platí vám pojištění, které KLEM pro své členy zajišťuje u pojišťovny Kooperativa. Leč ve chvíli, kdy si jdete zalétat soukromně, nebo na soutěž pořádanou například sdruženími SAM, žádné takové pojištění nemáte.

Mnozí modeláři to řeší tím, že se spoléhají na nějakou svou združenou pojistku, některé kluby to řeší zase tak, že pojistí své členy hromadně dle svých možností a výběru.

Já se na takové pojistky nespolehám a proto jsem pátral po jiných možnostech. Kdo létá na letišti Velká Dobrá, pak ví, že mu pojištění domácnosti nemusí stačit. V určité fázi letu se totiž pohybujeme v ose dráhy 12/30 a to není

Všechny výkresy modelu A2 La Mouette nakreslil Radoslav Čížek a publikoval v Leteckém modeláři 7/ 1954, a Aeromodelleru Anual 1954-55. Výkres i s popisem, kdy si spletl rok vzniku a v plánu nakreslil i horní směrovku a jiný profil křídla nakreslil do IL 40 v roce 1998.



30



úplně optimální.

Jedním takovým možným pojištěním je využít služeb pojišťovny Allianz. Tato nabízí svůj produkt „Pojištění letadel“. Tento produkt zahrnuje pojištění modelů do váhy 7 kg. Pojišťujete se na jeden rok a dle specifikace buď pojištění platí pro ČR nebo ČR a SR, případně celou EU. Pojistné plnění je do výše 1 000 000 korun. Pojištění platí jak pro sportovní akce, tak veřejná vystoupení a samozřejmě tréninky, tedy létání kdykoliv a kdekoli. Celkově platíte, pokud se „upíšete“ něco kolem 900 Kč.

[www.allianz.cz/produkty/pro-firmy/letadla.html](http://www.allianz.cz/produkty/pro-firmy/letadla.html)

Není to levné a tak jsem zapátral dál. Existuje tady možnost pojistit se u stejné pojišťovny, ale za méně peněz. Tímto je pojištění zprostředkované přes Českomoravskou modelářskou asociaci.

Na jejich stránkách je pojednání o pojištění. Toto pojištění je možné uzavřít za poplatek 560 Kč, což je o něco méně, než v případě samotné Allianz.

Pak je možné z tepla domova vyplnit formulář pro uzavření smlouvy.

[cmma.cz/pojisteni-modelu-letadla-1](http://cmma.cz/pojisteni-modelu-letadla-1)

Po vyplnění formuláře obdržíte do e-mailu, který uvedete v žádosti, platební instrukce a informaci o tom, že na konci měsíce po zaplacení vám bude zaslán certifikát o pojištění.

Současně je provedena registrace vás, jako „člena asociace“ na stránkách s možností evidence všech vašich pojištění.

Něco za něco – chci tady upozornit na jednu věc a to jsou stránky s formulářem. Tento formulář není zabezpečený ani základním protokolem, tedy je to čisté http nikoliv https, žádný zabezpečený komunikační kanál. Zmiňuji to tady, aby jste si uvědomili, že ve formuláři se uvádí vaše osobní údaje včetně rodného čísla a tyto běží bez zabezpečení internetem. Pokud se od tohoto problému odprostíte, pak lehce pojištění uzavřete.