

ZPRAVODAJ



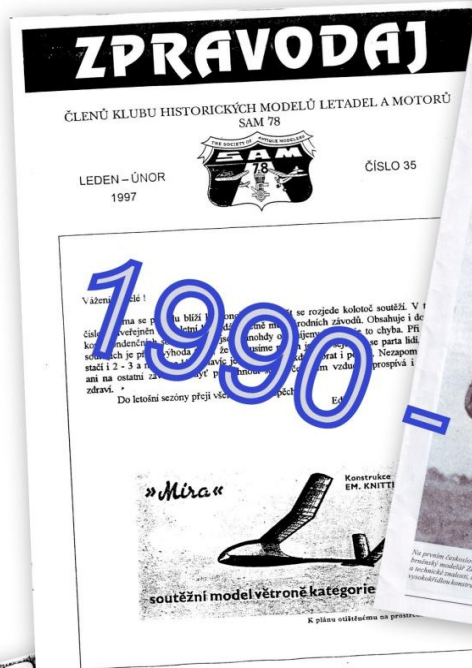
SAM 78

Členů klubu historických modelů letadel a motorů SAM 78

č.1/2010 (leden - únor)

www.sam78.cz

ročník XX číslo 111



20 let klubu SAM 78

Informace pro členy klubu

Úvodník aneb myšlenka editora.

Vážení přátelé a členové klubu SAM 78

v prvé řadě bych Vám všem chtěl popřát mnoho úspěchů v roce 2010, především však stejný počet přistání jako bylo startů.

Dále bych Vám chtěl poděkovat za všechny reakce na předchozí číslo. Díky mé výzvě na mou adresu chodí spousta článků a nápadů od Vás – členů. Za všechny mnohokrát děkuji a budu je postupně zveřejňovat na těchto stránkách.

Jak se již zmínil prezident našeho klubu v minulém čísle je rok 2010 rokem, kdy slavíme 20 let od vzniku našeho klubu SAM 78. Při této příležitosti, jak jsem psal v minulém čísle, bychom mohli uspořádat i monotypové soutěže výhradně českých modelů. Na tento nápad reagoval Jan Kypta z Mladějova, který navrhuje pro tuto soutěž použít model SLUKA konstrukce R.Čížka. Osobně se domnívám, že je to dobrá volba. Je to model, který je jednoduché konstrukce a pokud jsem ho viděl létat tak vždy dosahoval dobrých výkonů. Plán k tomuto modelu je jistě také snadno k sehnání a to buď u p.Rašky, p. Macháčka nebo zakoupit stavebnici od Classic model. Pro upřesnění uveřejním v tomto čísle i podrobnější popis k tomuto modelu, který mi poslal J. Kypta.

Věřím, že ještě přijdou další nápady na podobné akce za což Vám děkuji.

Petr Hošek.

Vážení přátelé

dne 25.9.2009 opustil naše řady pan Václav Besta z Ostravy. Zemřel ve věku 81 let.

Výbor klubu SAM 78

Je čas udělat změnu v pravidlech???

V poslední době se mezi "samáky" 78 objevují úvahy o zrušení elektro - pohonu u historiků. Proto reaguji na toto téma svým názorem do diskuze. Rozhodně nemám nic osobního proti těm ortodoxním zastáncům historie, jako jsou Knob, Pipek, Hrnčíár či další, ať si modeláři tak jak to cítí, s originálními materiály, technologiemi či vybavením i když stejně dělají docela dost kompromisů. Dnes kdy mají SAM 122 se mohou vyžít úplně dle svých představ beze zbytku.

Trochu mne k napsání těchto řádků vyprovokoval Petr Knob, když ve Zpravodaji č.108/2009 na konci článku o celostátním setkání SAM 78 v Chotěboři projevil svůj názor na zrušení elektropohonů po roce 2010. Nevím kolik modelářů má stejný pohled, ale jistě je to jen malý počet a ti mají nakonec možnost přejít do SAM 122!

Vždyť elektrolety v SAM 78 již létají 5let a rozšířily se i do okolních zemí — Slovensko, Maďarsko, Rakousko, Německo či Itálie, tak proč je rušit u nás!? I příliv nových modelářů do řad elektroletců z Val.Klobouků, Vsetína, Olomouce, Opavy a jejich pořádání soutěží je pouze přirozeným vývojem, tak proč jej brzdit. Zrušením elektroletců v SAM 78 by jistě utrpěla i členská základna. Zanedbatelné není ani stárnutí v našich řadách, tím i zvýšená stavba elektroletů se snadnějším spouštěním i manipulací. Také jsem stavěl a létal v minulosti hlavně volné kategorie, ale už pár let na ně prostě fyzicky nestačím. Než být jen papírovým členem SAM 78 a zúčastnit se pouze jako divák, tak vezmu s sebou aspoň ty elektrolety a nalepím na model aspoň repliku hlavy spalovacího motoru. Hlavně však rozšířím létající typy těch krásných historiků. Jistě by se dalo napsat více, ale i z toho je jasné, že jsem pro zachování elektroletů!!!

Zdeněk Raška senior

Doplnění kalendáře akcí:

11.září 2010, Letiště Valašské Klobouky, ARC, TEXACO, CRC -E SPORT 400,CRC -E OPEN., Karel Vlček, Dlouhá 750, 766 01 ValašskéKlobouky. tel: 603340772, email: deda.vlcek@centrum.cz

Oprava výsledkové listiny z Hořic.

Vzhledem k chybě, která vznikla při zpracování výsledků došlo k záměně celkového součtu časů v kategorii ARC za což se všem omlouváme. Zde jsou opravené výsledky:

Jméno	Adresa	Model – rok vzniku	Konstruktor	Celkový čas	Pořadí
ARC					
Vrabec Jar.	Hořice v P.	Luňák – 1939	R.Čížek	562 sec.	1.
Hanáček Zd.	Jeseník	ESSO – 1948	M.A.Degen	528 sec.	2.
Rejchrt V.	Hradec Králové	Benedek – 1945	-----	342 sec.	3.

Sloupek sportovního referenta

Kalendář soutěží a sletů, které pořádají členové SAM 78 v roce 2010.

Datum	Místo	Kategorie	Kontakt na pořadatele
4.dubna.2010	Hořice	Všechny volné kategorie a ARC	Jaroslav Vrabec Jeřice 20, Hořice v Podkrkonoší 508 01 tel: 731 412 573
1.května.2010	Plzeňský HISTORIK letišťe Hořejší model	CRC – Classic, Atom a Texaco CRC – E – 400 Sport CRC – palivová formule SAM 122 CRC – EHS dle pravidel SAM 95	Dr. Karel Slupský Konvalinková 8, Plzeň 326 00 e-mail: slupskykarel@seznam.cz tel: 606872668, 377459220
8.května.2010	Moravská Třebová letišťe Staré Město	Všechny volné kategorie a ARC	Jan Kypka Mladějov 38, Mladějov n.Moravě 569 35 tel: 737582023
15.května.2010	Vsetín letišťe LMK Vsetín	Texaco, CRC – E Sport 400 CRC – E open (E – Wakefield)	Zdeněk Klimeš Štěpánská 1514, Vsetín 755 01 e-mail: z.klimes@tiscali.cz
5.června.2010	Moravská Třebová letišťe Staré Město	ARC a ARC dle evropských pravidel	Jan Kypka Mladějov 38, Mladějov n.Moravě 569 35 tel: 737582023
13.června.2010	Hořice	Všechny volné kategorie a ARC	Jiří Buček Riegerova 1511, Hořice v Pod. 508 01 tel: 731819100
13.června.2010	Hořice	Texaco	Ladislav Horák Vrchlického 1503, Hořice v Pod. 508 01
19.června.2010	Mělnická Minutka	Všechny volné kategorie	Ing. Ivan Šebánek Kopretinová 3372, Mělník 276 01 e-mail: ivan.sebanek@seznam.cz tel: 607968297
29.června – 4.července.2010	Jeseník – letišťe Mikulovice	VIII. ME historických RC modelů RC kategorie dle evropských pravidel	Informace na www.sam78.cz
10.července.2010	Opavský Kmet modelářská plocha Holasovice	ARC, CRC – E open a show, Texaco	Jaroslav Pavlíček U Dubového Mlýna 9, Opava 746 01 tel: 776288309
24.července.2010	Havlíčkův Brod letišťe	Slet motorových modelů pouze spalovací motory	Karel Svoboda Dolní Papšíkov 89, Havl. Brod 580 01 tel: 607974122
31.července.2010	Moravská Třebová letišťe Staré Město	Texaco, CRC Atom, Classic, CRC – E sport 400, open	Jan Kypka Mladějov 38, Mladějov n.Moravě 569 35 tel: 737582023
1.srpna.2010	Olomouc - letišťe	Texaco, CRC Atom, Classic, CRC – E sport 400	Karel Kotrla Jánského 16, Olomouc 779 00
SRPEN	Celostátní setkání	Bude upřesněno později	
17.-20.srpna.2010	Moravská Třebová letišťe Staré Město	Modelářská dovolená SAM všechny kategorie	Jan Kypka Mladějov 38, Mladějov n.Moravě 569 35 tel: 737582023
28.srpna.2010	Dvůr Králové n L. letišťe	6.ročník Josefa Dytrycha Texaco	Ing. Petr Svoboda Táboritká 2289, Dvůr Králové n L. 544 01 e-mail: psvoboda40@seznam.cz tel: 775326095
4.září.2010	Vsetín letišťe LMK Vsetín	Texaco, CRC – E Sport 400 CRC – E open (E – Wakefield)	Zdeněk Klimeš Štěpánská 1514, Vsetín 755 01 e-mail: z.klimes@tiscali.cz
17.října.2010	Hořice	Všechny volné kategorie a ARC	Jaroslav Vrabec Jeřice 20, Hořice v Podkrkonoší 508 01 tel: 731 412 573
30.října.2010	Moravská Třebová letišťe Staré Město	Všechny volné kategorie a ARC	Jan Kypka Mladějov 38, Mladějov n.Moravě 569 35 tel: 737582023

Slety a soutěže

Rozloučení s rokem 2009 v Havlíčkově Brodě

Pan Karel Svoboda pořádá každým rokem rozloučení se starým rokem na letišti v Havlíčkově Brodě.



Akce je připravena pro modeláře z okolí bývalého okresu a účast létajících je vítána. S rokem 2009 jsme se s Karlem rozloučili s modely Tomboy osazenými legendárními motory Jena 1,5ccm. Za chladného počasí však létal jen můj model. Karlova Jena nechtěla naskočit.



Za uspořádání akce chci Karlovi touto cestou poděkovat, dělá pro modeláře hodně a zaslouží si poděkování.

Petr Knob, Blatnice

Monotypová soutěž českých modelů

Vážení kolegové,

dovoluji si reagovat na článek Petr Hoška ve Zpravodaji 5 – 6 /09 o létání monotypové soutěže v SAMu.

Do kategorie větroňů bych navrhoval model SLUKA konstrukce Radoslava Čížka. Proč tento model? Jedná se o model relativně malý, zkonstruovaný do roku 1950 a svou stavbou typický pro danou dobu. Tento model byl hojně stavěn a ještě v roce 1959 byl na titulní stránce Leteckého modeláře.

Co možná o modelu nevíte. Přikládám proto článek konstruktéra, ale i další doplňující materiály. Sluky byly vlastně dvě. Oba modely se od sebe liší pouze minimálně a to hlavně na trupu, kde u Sluky I. Je o 75 mm menší vzdálenost mezi křídlem a VOP. Dále výškovka je do mírného „V“ a má jinak daný nosník. Rozměrově jsou jak křídla, tak i VOP stejné.

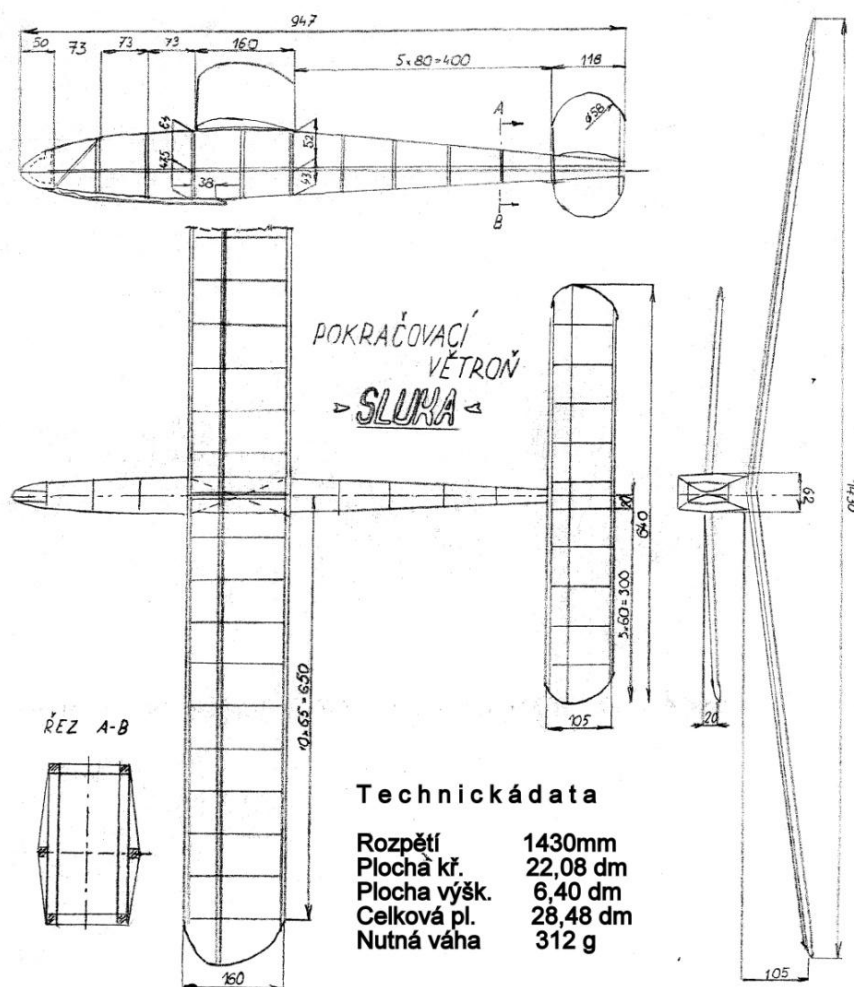
Ještě pár zajímavostí. Sluku I. zveřejnil tehdejší šéfredaktor Leteckého modeláře pan Smola v čísle 12/1950 i s důkladným popisem, který přikládám. Na plánu Sluky II. je datum nakreslení plánu 7.3.1950. Kdy byla vytištěna v tiskárně Naše vojsko, se mi nepodařilo zjistit, domnívám se, že to také bylo do konce roku 1950. Publikování podkladů na Sluku I. ve Zpravodaji má svoji premiéru. Dosud ji nepublikovaly ani Informační listy SAMu 95.

Jak létat? Šňůra 50 metrů. Čas do max.60 nebo 90 sec. Tak daleko nás většina ještě vidí, jak model letí a také nemusí naběhat stovky metrů.

Jedinou větší úpravu, která by byla povolena by byl Goldbergův deter. Tuto úpravu již dříve uveřejnil Zdeněk Raška ve Zpravodaji.

Možná se to ujme. Co vím, tak v SAMu 78 je minimálně pět členů, kteří Sluku mají a to i desítku let.

Jan Kypta Mladějov.



Pokračovací větroň „SLUKA“.

K nakreslení tohoto plánu mne přivedlo několik uměle slepených „Kání“ a dokonce i větroňů větších. Ono totiž je povážlivé stavět s mladými adepty letectví „F-401“ neb „Vosu“, či ostatní tyčkové kluzáky a odtud rovnou skočit na výkonný větroň. Jsou výjimky, které potvrzují pravidlo, ale všeobecně to takhle dělat nemůžeme. Vždyť po stavební stránce je toho na takovém trupu školního kluzáku pramálo. Začne-li se stavět jen s těmito zkušenostmi výkonný větroň a k tomu většinou bez dozoru instruktora, pak můžete spatřit tvary trupů, podobné jezevčíku přejetému autobusem. Snad tyto důvody a hlavně to, že dosud nemáme v této skupině školních modelů dostatečný výběr, dalo podnět k nakreslení „Sluky“.

Mohu říci, že mi tento model splnil víc, než jsem očekával. Z letových vlastností nutno vyzdvihnout jeho stabilitu. Pevnost a tuhost konstrukce dovoluje létat v největší mizérii.

Rozeberete-li si „Sluku“ na 4 díly, pak

vězte, že budete mít docela malý balíček, pěkně skladný, nad kterým nebude průvodčí v elektrice kroužit hlavou, zda má požadovat zaplacení za zavazadlo.

Věřím, že vám „Sluka“ nebude dělat velké stavební potíže.

Pokračovací kluzák SLUKA II

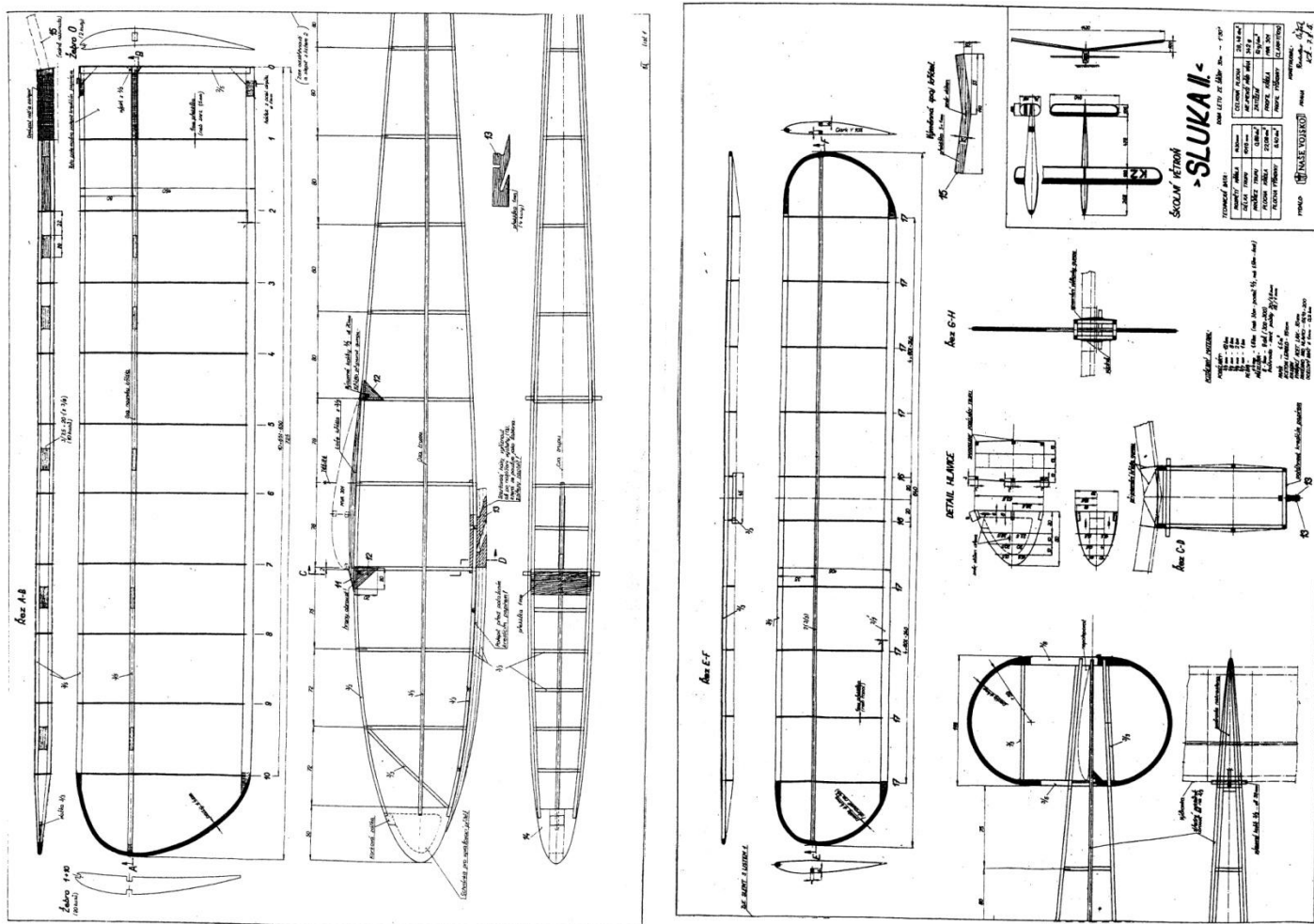
Podle vydaného plánu z roku 1950 nemůžete soudit. Než se SLUKA prosadila svými výkony do tisku, létaly už tyto modely ve školních kroužcích v Žehrovičích, Tuchlovičích a na staré měšťaňce v Kladně, kde se s modelčinou seznamovali adepti: Richard Metz, Jarda Kožený, Jirka Frühaf, Pepa Harapát, Pinda Pech, Milan Sekera a jiní. Začínali jsme jak bylo tehdy obvyklé s Vosami, ale tahle chasa měla úspěchy a brzy mne ukřičeli, abych jim nakreslil „něco většího“. Tak jsem v březnu 1948 nakreslil a postavil SLUKU. Provizorně jsem ji nazval SOKOL, ale to jsem nahradil jménem SLUKA II. Nesnažte se u mě zjistit, co byla SLUKA I, já už to opravdu nevím. Užívejme proto jméno SLUKA bez indexu. Stavba modelu se rychle vžila, byla nenáročná a stejné bylo i létání s tímto modelem. Za této situace se dostavily i rychlé úspěchy. Hlavně juniorům pomohl tento model na nohy. Kluci byli se SLUKOU spokojeni nejen proto, že výkony oproti VOSE byly dvojnásobné, ale i skutečnost, že se SLUKA dala složit do úpravného balíčku do ruksaku na záda. To rozhodovalo, neboť modeláři byli tehdy výhradně kolaři.

Přes snadnost stavby měla SLUKA ovšem podstatný nedostatek: neměla determalizátor. Tak se stalo, že velmi mnoho těchto modelů zbytečně zůstalo někde na stromech, nebo ulétlo. Ve vleku na šňůře byla celkem spolehlivá, pokud měl tendenci někomu uhýbat na stranu, stačilo trochu posunout polovinu křídla kam model zatáčet mírně kupředu.

Pokud by jste si ještě po létech chtěli SLUKU postavit, udělejte ji určitě s determákem, je to velmi jednoduché. Uřízněte směrovku na úrovni výškovky a přilepte horní část směrovky k výškovce. Osaďte konec trupu před smerovkou šikmou přepážkou na 45 stupňů, aby se dala kormidla o stupeň vyklápět. Na kormidla a na konec trupu přilepte bambusové kolíčky pro gumičku doutnáku. Nezapomeňte, doutnák spolehlivě zapálit! To je vše, Funguje to! Nespoléhejte se, že „ted“ to tam zrovna není, bývá to právě většinou opačně!

SLUKU vydalo „Naše vojsko“ myslím dokonce 2x, takže i když je to už dnes přes 50 let, najde se v kroužcích ještě dost exemplářů. Plánek SLUKY není dokonalý, chybí tam několik málo údajů, zakreslení determáku, ale myslím že natolik vyčerpávající, že se dá model podle něj úspěšně postavit. Jestli dnes upouštím od popisu stavby, myslím, že by to bylo nošení dříví do lesa. Navíc, instruktoři kroužků jsou znalí věci a ví si rady. Všem patří můj dík a jejich ovečkám: ať jim SLUKY pěkně létají – ale neodlétají.....

Radoslav Čížek (opsáno ze zpravodaje SAM 95)



Jak na to

Palivo do samozápalných motorů.

Před nějakým časem jsem se s panem Jaroslavem Rybákem bavil o tom, že s úspěchem vyzkoušel detonační palivo, kde nahradil petrolej či naftu obyčejným slunečnicovým olejem koupený v akci v nejmenovaném supermarketu. Vloni jsem s Jaromírem Pipkem létal na Všechově při akci SAMu 122 a ten mi dal zbytek svého paliva též se slunečnicovým olejem. Na lahvičce byl napsán poměr :

- 42 % éter
- 42% slunečnicový olej
- 16% ricínový olej

Jaromír mi řekl, „vyzkoušej ho“. Já jsem na podzim po nějaké době, kdy už se nelétalo a počasí bylo blíže k zimě palivo vyzkoušel. Nejdříve jsem ho užil u motoru Super Atomu (originál). Motor šel okamžitě a vůbec mu nevadila přísada na smažení. Po té jsem ho vyzkoušel i na motoru Buš 2,5 ccm (1953) a moderním MVVS 10ccm všechny běžely překvapivě lehce. Ze zkušenosti mohu potvrdit, že se nechá experimentovat i s poměrem jednotlivých ingrediencí, to záleží na každém modeláři.



Palivo jsem tenkrát úplně vyjel a zůstala mi jen lahvička. Po použití této směsi musíme mít ale na paměti vyčištění motoru od zbytků paliva. Slunečnicový olej totiž zanechává na motorech hustou mastnotu.

Každý poslední den v roce pořádá Karel Svoboda v Havlíčkově Brodě rozloučení se starým rokem a tak tomu bylo i v poslední den roku 2009. S Karlem jsme se domluvili na létání s detoňáky a já mu řekl, že palivo obstarám. Domluvili jsme se na modelech Tomboy, které máme oba osazené motory Jena 1,5ccm. Na Silvestra jsme se sešli v příhodném počasí bez sněhu. Karel měl samozřejmě několik nových modelů a tak jsme se dali do zkoušení motorů. Moje Jena setavená ze dvou nekompletních chytla okamžitě a tak můj Tomboy šel do vzduchu. Karlovi ovšem motor stávkoval a né a né naskočit. Vzal tedy jiný model s motorem MP-Jet 0,6ccm a jal se ho též nahazovat – marně. Karlovy motory jsou zřejmě méně opotřebované a tak toto palivo je pro ně méně vhodné.

okamžitě a tak můj Tomboy šel do vzduchu. Karlovi ovšem motor stávkoval a né a né naskočit. Vzal tedy jiný model s motorem MP-Jet 0,6ccm a jal se ho též nahazovat – marně. Karlovy motory jsou zřejmě méně opotřebované a tak toto palivo je pro ně méně vhodné.



Každopádně díky pánům Rybákovi a Pipkovi je na světě další možnost míchání paliva pro naše detoňáky, kterých máme všichni doma po šuplíkách dost a dost. Jen musíme dát pozor na to, aby palivo nebylo staré a vyčichlé, ale čerstvé.

Petr Knob, Blatnice

Pátrání v historii

Coupe d'Hiver

Kategorie vznikla v zimě 1938-39 ve Francii zásluhou Maurice Bayeta. Tento pán byl vydavatelem časopisu Modele Reduit d'Avion.

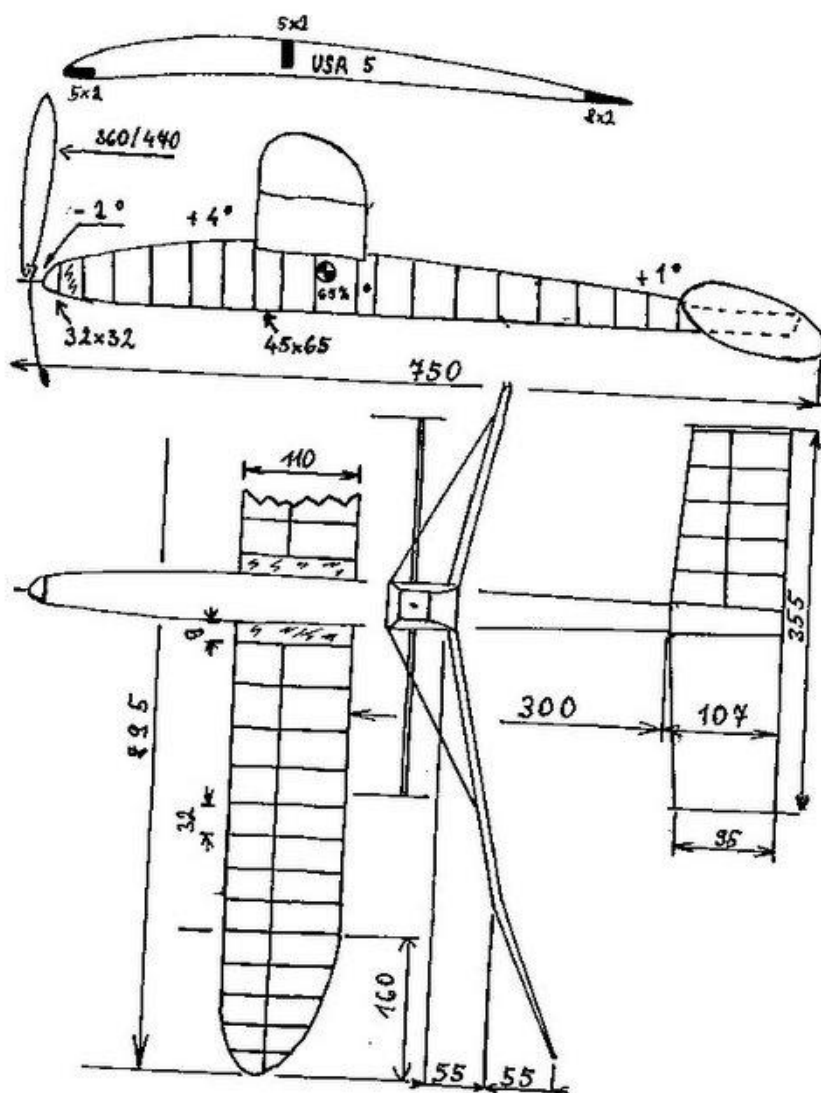
Podle prvních pravidel bylo předepsáno minimální plošné zatížení $15\text{g}/\text{dm}^2$, průřez trupu $L^2/200$, guma nebyla omezena a startovalo se ze tří bodů.

V roce 1943 bylo zrušeno plošné zatížení, guma se omezila na 15g, a model musel být z tuzemského materiálu-balsa tehdy stejně nebyla.

O rok později ovšem balsa opět povolena byla a minimální celková hmotnost musela být 70g, v roce 1953 byla guma omezena na 10g a celková hmotnost musela být minimálně 80g a tak to vydrželo dodnes, jen se ještě snižoval průřez trupu, až bylo toto pravidlo zrušeno-myslím, že k velké škodě. Ve světě se kategorie rozšířila v šedesátých a sedmdesátých letech s různými národními úpravami a dnes se létá jako kategorie F 1G.

Současné špičkové modely jsou celokompozitové, ať už se jedná o francouzskou školu, tedy pomalu létající modely s plochou kolem 15dm^2 a 500mm vrtulemi, nebo ex-sovětskou školu, tedy modely s plochou cca 12dm^2 , menšími vrtulemi a kopáním VOP, SOP a křídla, které v první fázi letu stoupají svisle nahoru. Takové modely se kupují komplet hotové a zalétané, nebo alespoň jednotlivé díly, bez kvalitního strojního vybavení nezhotovitelné.

Dřevo je ovšem dřevo, že...



Model KIM postavil André Rennesson v roce 1952. U nás s KIMem létal ing Milan Drnec, od něhož mám plánek a podklady. Na plánu jsou všechny potřebné rozměry, podélníky trupu jsou z tvrdé balzy 3x3, příčky ze středně tvrdé. Všechna žebra jsou z balzy 1mm, VOP i křídlo mají náběžnou hranu i nosník 5x2, odtokovou 8x2. Profil je tehdy velmi oblíbený USA 5, na VOP s menším prohnutím spodní strany. Hmotnost draku je 72 gramů, svazku 10 gramů, ten je složen z dvanácti pramenů 3x1.

Křídlo se nasouvá na boky trupu, u originálu ho drží ještě dvě drátěné výztuhy mezi spodní částí trupu a pátým žebrem, toto řešení je asi lepší nahradit gumovým okem a háčky v každé polovině. V popisu modelu je ovšem uvedena možnost křídlo připevnit na 2-3 cm vysoký pylon. A nechybí ani popis zbarvení, takže- trup modrý, křídlo červené, VOP černá.

Jan Vodička

Olympia

Polomaketa historického modelu z roku 1946 – konstrukce Walter Mohles z Josefova

Velmi pěkně zavzpomínal na autora tohoto obřího modelu Zdeněk Fejk z Josefova ve Zpravodaji SAM 78 - 2001/3 a doložil fotografiemi. O Waltru Mohlesovi tehdy napsal: Byl to člověk, který nemohl dělat co chtěl, protože byl chudý vesnický kluk, žijící sám s ovdovělou maminkou, která neměla peníze na kauci, aby se mohl učít černému technickému řemeslu – proto se vyučil cukrářem. Že to byl konstruktér a technik od Pána boha „par exelanc“, dokazují jeho modely. Jeho nejproduktivnějším časem byla válka. Nic pořádného se nesmělo dělat, tak se lepily modely. Každou neděli po ránu začínala na josefovském letišti náramná podivaná. Zdejší modeláři měli letový den. Sešli se a létali modeláři Mohles, Jarkovský, Tobiáš, Sehnoutka, Kocián, Kodýtek atd.

Pan Mohles, všichni mu říkali Vildo, měl tehdy v únoru 1943, kdy byla zima jak má být a led na Labi dosahoval síly 35 cm, postavenou pěknou JU – 87 Stuku o rozpětí 2100 mm. Poháněl ji vlastnoručně zhotovený benzínový motor o obsahu 14 ccm³, benzín kdož ví jaký, ale letělo to. Po nastoupení výšky asi 20 m a ve velké ploché zatáčce začal motor vynechávat, takže model začal svižně klesat. Tato zatáčka skončila asi v 50 cm nad zemí a díky sněhové vrstvě a přízemnímu efektu se model srovnal a letěl dál. Jako zázrakem motor opět zabral a model nastoupal výšku. Když asi po deseti minutách motor zhasl, následovalo perfektní přistání. Všichni vzdychali úžasem! Vilda byl nejen výborný motorář, ale především větroňář, což dokazují jeho výsledky na jediných v té době povolených závodech SK Aero v Kyjích.

Dnes již zesnulý modelář postavil tři tvarově shodné modely Olympia lišící se pouze rozpětím. Tu první postavil v roce 1941, další 1943 a tu poslední o rozpětí rovné 4 m v roce 1946. Tento největší značně poškozený originál skončil v rukou Zdeňka Fejka, který se pokouší o jeho rekonstrukci a uvedení do letového stavu (tento originál byl již vystaven v roce 2005 na výstavě u příležitosti SME historických modelů ve Dvoře Králové, poznámka editora). Můžeme se jen těšit, že model uvidíme v letu na některých z akcí SAM – 78.



Také pro případné zájemce o stavbu třeba RC – repliky či oživení dávné historie Vám předkládám tento náskres.

Stručný popis stavby:

Trup – je eliptického tvaru, sestaven z překližkových přepážek, se čtyřmi hlavními lištami 4x6 a po obvodu doplněn lištami 3x3, kterých je v místě největšího průřezu 26 kusů. Všechny přepážky jsou vyřezány z překližky 1,5 mm a vylehčeny. Spodek trupu je zpevněn přistávací lyží, vyřezanou z překl. 3 mm. Topolová hlavice je slepena ze tří dílů s prostorem pro zátěž a po vytvarování vydlabeme i zářezy pro všechny lišty. Kabina je lisována za tepla, nebo jen tak ohnutá z proužků celuloidu bez sférického tvaru. V místě úchyty křídla jsou na trupu nalepeny středová žebra z překl. 3 mm. Skrz ně jsou nasunuty ocelové planžety, usazené v křídle do pouzder z plechu. Vzadu přechází trup ve směrovku, jejíž tvar je vyříznut z překl. 3 mm, nebo slepen z proužků dýhy 0,8 mm. žebra směrovky jsou vyříznuty z překl. 1 mm. A kotveny ve stevenech směrovky.

Výškovka – je dělená, spojena dvěma dráty \varnothing 3 mm., skrze směrovku a bukové špalíky. Žebra s profilem NACA 0009 jsou z překl. 1 mm. a vylehčena, jen středová jsou bez vylehčení z překl. 1,5 mm. Náběžná hrana z 3x8 ke koncům zhablované na 3x5. Lišty hlavní 3x12 zhablované na 3x5, pomocné 3x10 zhablované na 3x3 a odtoková 3x12 zhablovaná na 3x8, zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Koncové oblouky jsou vyříznuty z překl. 1,5 mm. Obě poloviny lepeny na rovné desce, včetně bukových špalíků pro usazení drátů \varnothing 3 mm.

Křídlo – s jednoduchým vzepětím do „V“, dělené, spojené ocelovými planžetami, nasunutými v plechových pouzdech, kotveny v překližkových žebrech. Středová žebra jsou z překl. 3 mm bez vylehčení a všechna další z překl. 1 mm. a vylehčená. Na křídle až po řez D-D je profil RAF – 32 a dále přechází v profil G – 501. Náběžná lišta i obě další jsou 4x10, zhablované ke koncům až na 2x4. Pomocné lišty jsou 4x8 zhablované na 2x3 a odtoková lišta 4x15 zhablovaná na 2x7, zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Na koncích křidel jsou malé klapky uchycené na plíšcích z překl. 1 mm. Koncové oblouky jsou vyříznuty z překl. 1,5. Po slepení obou polovin křídla vlepíme stojiny z překl. 1 mm., mezi lišty hlavního i pomocného nosníku. Celek pečlivě přebrousíme před potahem.

Potah – trupu a křidel proveden silným hnědým papírem Kablo, výškovka středně silným. Křídlo i výškovka při vypínání vodou přišpendlené na rovné desce. Trup zavěšen do prostoru, aby rovnoměrně vysychal. Celý model lakován proti vlhkosti nitrolakem Celon a následně celý stříkán žlutým nitrolakem, jen náběžné hrany křídla s přední částí trupu stříkán tmavěmodrým odstínem.

Létání – tehdy se soutěžně létaly 3 starty s maximem 5 minut a létaly se šňůry 100 m dlouhé. Determalizátory se téměř nepoužívaly a nástupy před soutěží byly vždy s modely. Dle dochované fotky se ví, že model létal ještě v roce 1949 v Hořicích. Z dostupných pramenů a informací Zdeňka Fejka, majitele poškozeného originálu

Zpracoval Z. Raška senior.

Could be!

By Pvt. Ted Lanham



Tento model je velmi realistický, a to jak ve vzduchu, tak i na zemi, protože má velmi elegantní křivky s kapotovaným motorem. Základní konstrukce byla upravena z Rearwin Speedster, který se ukázal být stabilním modelem v tomto měřítku, byl ale upraven a zlepšena stabilita. Hotový model vážil okolo 25 oz. a motor byl použit pro třídu B. V tomto modelu mohl být použit též motor „Bantam“ nebo „Ohlson 19“ pro třídu A.

Vzhledem k odnímatelné motorové jednotce nedošlo ani při tvrdším přistání k poškození vrtule. Invertně uložený motor je plně kapotovaný. Kapotáž je velmi elegantní a vytváří dojem, že model pohání řadový motor.

Pokud máte rádi maketově vyhlížející modely, pak si postavte právě tento model. Could be může být v provedení pro volný let, nebo se dá provozovat v „RC“ úpravě. Záleží pouze na Vaší volbě. Pokud budete chtít model v „RC“ úpravě, stačí do modelu zabudovat ovládací mechanismus a přizpůsobit ocasní plochy na pohyblivé.

Plán je velice podrobný a stačí dodržovat informace v něm uvedené. Zvětšení plánu je možné provést pomocí čtvercové metody převedením na požadovaný rozměr.

Trup je konstruován klasickou metodou. Je slepen z podélníků 3/16“ čtvercového průřezu. Bočnice jsou lepeny přímo na plánu. Nejprve lepíme jednu bočnici a po důkladném proschnutí ji překryjeme tenkým papírem a slepíme druhou bočnici. Tím máme zajištěnou shodnost obou bočnic. Po řádném zaschnutí můžeme vlepít příčné výztuhy. Zformujeme podvozek a namontujeme jej na přepážku. Potom přepážku pevně vlepíme do trupu. Podvozek musí být pevně namontován a slepen. Když máme podvozek pevně nainstalovaný potáhneme přední část trupu pevným potahem z balsy 1/16“. Vyřízněte všechny přepážky z balsy 1/16“ a nalepte je na své místo. Potom přilepte všechny podélníky (na horní i spodní straně trupu) a nechte řádně vyschnout.

VOP je stavěna klasickým způsobem. Žebra jsou symetrická a proto se snadno zvětšují na patřičný rozměr. Při vlepění stabilizátoru do trupu je nutno udržet úhel náběhu 0°. Pokud tomu tak není, dojde později k potížím při létání s modelem.

SOP je postavena podobně jako VOP. Hlavní nosníky jsou z balsy 1/8“x3/8“ v horní části zúžené na 1/8“ do čtverce. Hotové kormidlo vlepíme do trupu. Napojení kormidel na trup je potaženo balsou 1/16“. Potah vybrousíme do hladka.

Nyní zhotovíme kapotáž motoru s odnímatelnou motorovou přepážkou. Potah je tvořen balsou 1/16“. Namontujeme ocelové háčky k přitažení motorové jednotky k trupu. Motorovou přepážku svrtáme s přepážkou v trupu a zalepíme středící trny.

Do zadní části lože křidel vlepíme kolík pro vazací gumu. Přední kolík je vlepěn do středu, takže křídlo vážeme na tři body.

Nyní celý trup i kormidla pečlivě přebrousíme, abychom odstranili všechny výstupky, které by zanechali na potahu hrboly. Jako potahu byl použit „Silkspan“. Trup je potažen v několika pruzích, aby se zabránilo tvorbě vrásek. Bok trupu je potažen ze dvou pásů, které jsou lepeny směrem od středové lišty nahoru a dolů. Horní i spodní část potahujeme stejným způsobem, tj. ze dvou pásů. Kormidla jsou potažena současně s trupem a tvoří tak jeden celek. Drobné vrásky vypneme pomocí vody. Pokud nám vzniknou na trupu nebo kormidlech vrásky, které se nepodařilo odstranit, je lepší tyto místa vyříznout a nalepit záplatu. Povrch tak bude hladší a na první pohled nebude oprava vidět.

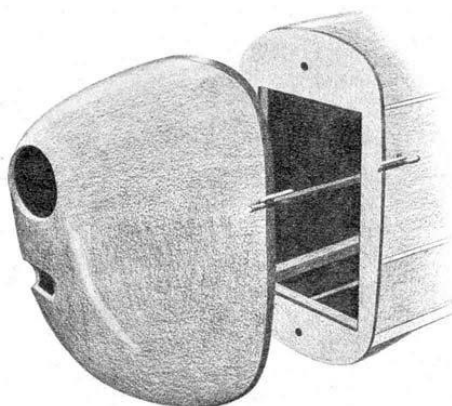
Křídlo je nejjednodušší konstrukce tohoto modelu. Žebra jsou z balsy 1/16“ vytvořena v šabloně. V odtokové hraně jsou zářezy pro žebra. Konce křidel jsou zúženy. Obě poloviny křidel sestavte na rovné desce a nechte řádně vyschnout.

Z překližky 1/16“ vyřízněte spojku křídla, pomocí které obě poloviny slepte do jednoduchého vzepětí. Po řádném zaschnutí lepidla potáhněte střed křídla a náběžnou hranu balsou 1/16“. Potah je proveden z obou stran. Na odtokovou hranu středu křídla nalepte trojúhelníky 7-T, které potáhneme balsou 1/16“, tak aby po nasunutí na trup vytvořila hladký přechod křídla do trupu. Na náběžné hraně křídla je přilepen hranol 3/8“x3/8“x3“, který je vybroušen do plynulého přechodu. Křídlo potáhneme klasickým způsobem.

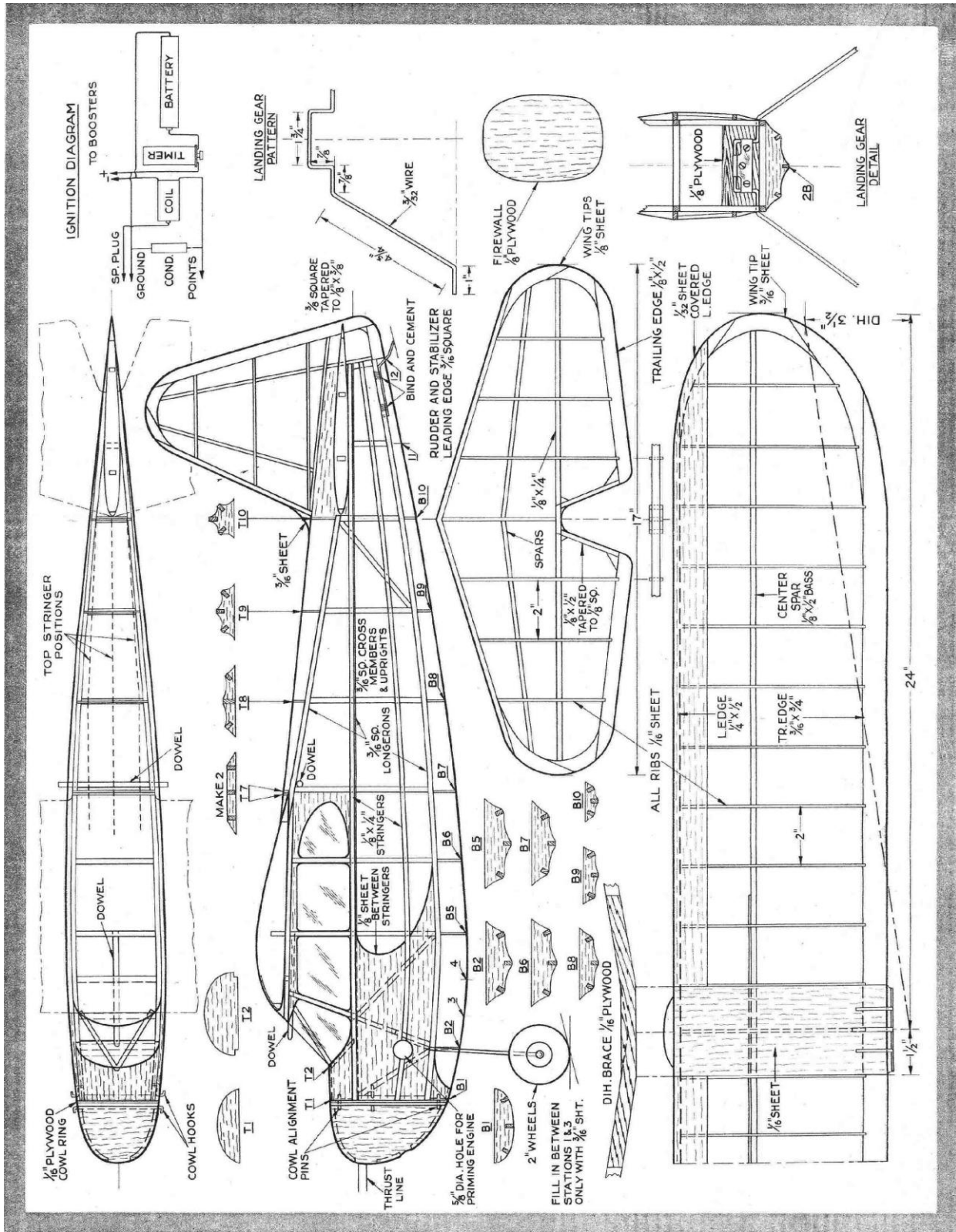
Model létal hned, nebylo třeba složitého zalétávání. Model stoupá v motorovém letu ve strmé levé spirále, která je srovnatelná s většinou modelů.

Otištěno v „ Air Trails Pictorial“ duben 1944.

O překlad se pokusil Petr Hošek.



Cowl attachment detail



VÝBOR KLUBU SAM 78 www.sam78.cz

- RYBÁK Jaroslav (SAM 01) - prezident klubu - kpt. Nálepky 45, 568 02 SVITAVY, tel. 461 532 581, 605 446 677, jarda.rybak@iex.cz
- LACINA Vítězslav (SAM 26) - pokladník klubu - Husova 1051, 665 01 ROŠICE u Brna, tel. 607 912 090
- HANÁČEK Zdeněk (SAM 69) - sportovní referent - Jesenícká 98, 790 81 ČESKÁ VES, tel. 732 331 528, jes.krakonos@seznam.cz
- HOŠEK Petr (SAM 279) - správa internetové sítě, editor ZPRAVODAJE- Zeyerova 653, 790 01 JESENÍK, tel. 603 580 778,
- KNOB Petr (SAM 355) - člen výboru - Blatnice 14, 583 01 CHOTĚBOŘ, tel. 603 216 360, petr.knob@chot.cz
- METZ Richard (SAM 101) - člen výboru - Milady Horákové 2065, 272 01 KLDNO 2, tel. 312 681 457, 603 473 955, richard.metz@seznam.cz
- KAHÁNEK Emil (SAM 02) - člen výboru - Jilemnického 52, 742 21 KOPŘIVNICE, tel. 604 172 238, emil.kahanek@centrum.cz