



INFORMAČNÍ LISTY 100

www.sam95.wz.cz

PROSINEC

2007/6

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
Člen výboru: **Petr SVOBODA**
U Nového dvora 716/3 Praha 4 - Lhotka

Úvodem

Dostáváte do ruky poslední letošní číslo IL. Končí patnáctý rok činnosti našeho klubu a zároveň uzavíráme stovku vydaných čísel IL. Kdo je členem klubu od jeho počátku získal tím 600 stránkový almanach činnosti našeho klubu a to je již slušná kniha. Vždyť plánek modelů různých kategorií bylo dosud uveřejněno 180. Chtěl bych při této příležitosti vzpomenout zásluh Radka Čížka, který přes 80 čísel zpracoval sám. Tři roky se snažím v jeho díle pokračovat, ale bohužel bez redakční rady, takže obsah IL je stále podle představ a možností jednotlivce a samozřejmě mám ten nedobrotý pocit, že obsah není to co byste čekali. Víím, že mé žádosti o příspěvky a náměty na obsah jsou u většiny členů nevyslyšeny, ale stále doufám

Vzhledem k tomu, že se plánuje v příštím roce létať kategorii Wakefield s elektromotorem, pokusil jsem se obohatit výběr těchto modelů o dva vítězné. Plánky byly otištěny v Aero Modeleru a byly doplněny články o průběhu soutěže o Wakefieldův pohár v roce 1938 a 1939. Myslím si, že je docela zajímavé udělat si představu o tom jak tehdy tyto soutěže probíhaly.

Na závěr mi dovoluete popřát vám jménem výboru klubu příjemné prožití vánočních svátků a do Nového roku mnoho zdraví, štěstí a modelářského elánu.

Balej

Sněm SAMu 95

Tak jak je již každoroční tradicí sešlo se 24.11 v kladenském Labyrintu 22 zástupců našeho klubu aby zhodnotily letošní činnost a posoudily plány roku příštího. Po úvodním slovu presidenta klubu referovali o letošním dění členové výboru.

Plán soutěží 2007:

Všechny soutěže plánované na letošní rok jsme úspěšně odlétali. Ne vždy byla účast podle představ pořadatelů, někdy zapracovalo i počasí ale ve většině akcí bylo vše v pořádku.

Pokladní zpráva:

Ve stručnosti bylo naše hospodaření takovéto:

Zůstatek z roku 2006 3.013,- Kč
Příjem z příspěvků 9.941,- Kč

Příjem ze soutěže 140,- Kč
Příjem celkem 10.081,- Kč
Výdaje 8.799,50 Kč
Stav pokladny ke 24.11.2007 4.294,50 Kč
Od tohoto zůstatku je nutno odečíst náklady na toto číslo IL tj. cca 1700,- Kč
Vzhledem k tomu, že Česká pošta již avizovala zdražení poštovních poplatků v roce 2008 a změna DPH se možná dotkne i našeho časopisu, bylo rozhodnuto stanovit klubovní příspěvek takto:

Příspěvek domácího člena s odběrem IL - 200,- Kč
Příspěvek domácího člena bez odběru IL 50,- Kč
Příspěvek zahraničního člena s odběrem IL - 15,- €

Členové klubu s věkem 80 a více let budou čestnými členy klubu se všemi právy bez finančního příspěvku.
Členský příspěvek je nutno uhradit do konce ledna 2008.

Pokud budete chtít členství v klubu ukončit, sdělte to pokladníkovi (tel. 312658033) a neřešte to nezaplacením příspěvku.

Informační listy:

Plénem byl obsah IL hodnocen jako vyhovující. Vzhledem k tomu, že IL jsou jediným pojítkem mezi našimi mnohdy velmi vzdálenými členy, bude v příštím roce vydávání pokračovat. Snad se podaří vytvořit i redakční radu. Chtěl bych opět poděkovat ing. Láďovi Vyskočilovi za obětavost při překladech z angličtiny.

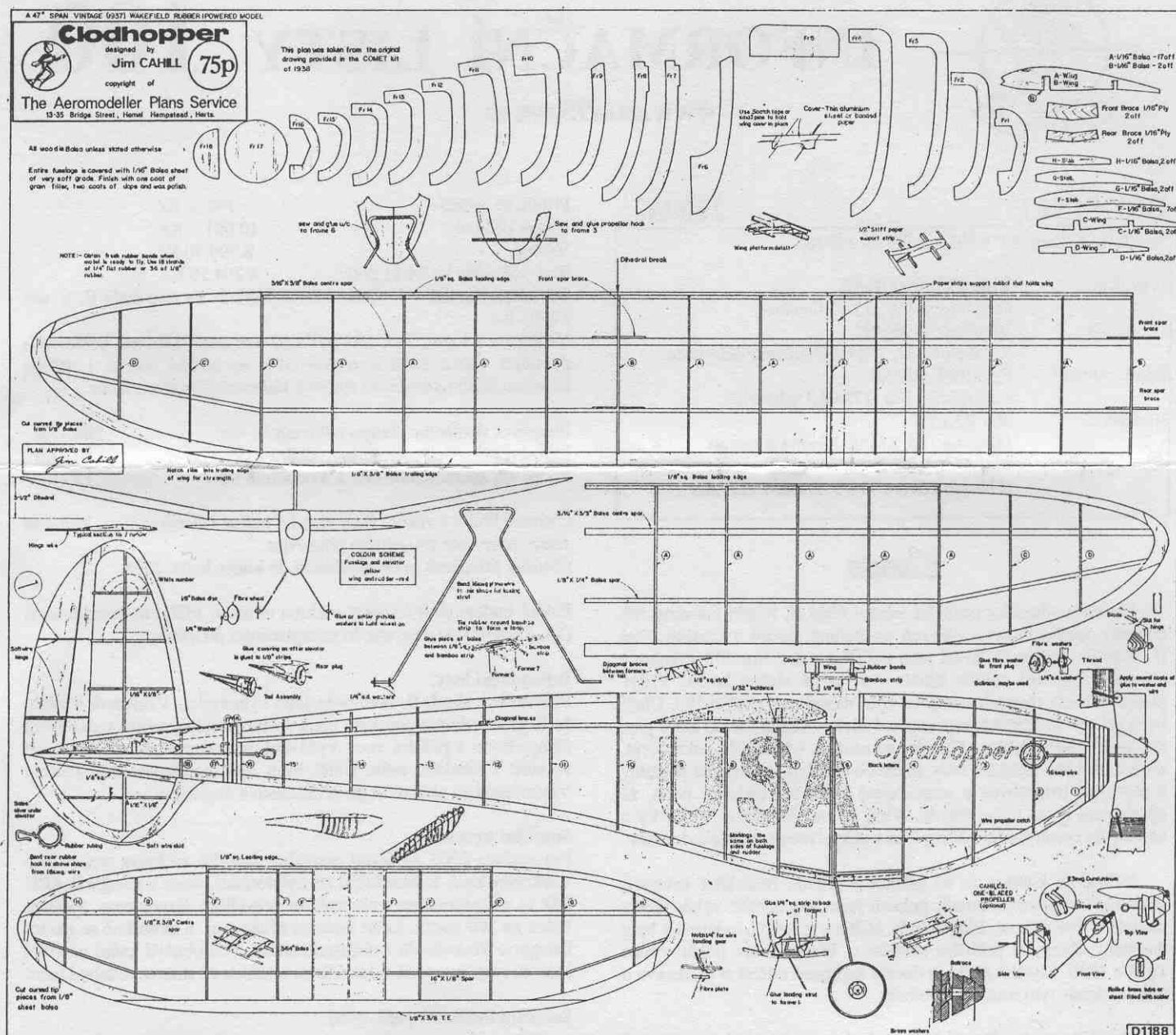
Soutěžní pravidla:

Pro sezónu 2008 zůstávají soutěžní pravidla většinou stejná jako v letošním roce. K zásadnější změně dochází pouze u kategorie ARC kde se přizpůsobujeme evropským pravidlům zkracujeme vlečnou šňůru na 100 metrů. Létať budeme Sluka cup a zkušebně se zavádí kategorie Wakefieldův s elektromotorem. Podrobnější znění pravidel jednotlivých kategorií naleznete na internetové stránce našeho klubu.

Soutěžní kalendář roku 2008:

19.4.	AV,BV,CV	letiště Kladno	F. Švarc
12.4.	ARC + Sluka	letiště Kladno	F. Dvořák
1.5.	CRC - EHS,Atom,Clasic, E sport 400	Radobyčice	Dr. K.Slupský
17.5.	Mem. R.Čížka CRC-EHS,Sport400,Open, CRC-C, Atom,Clasic, Texaco	RC Kladno	V. Kostečka
18.5.	Mem. R.Čížka ARC, Wakefield	letiště Kladno	V. Kostečka
8.6.	ARC-A2,Sluka,ARC-E	letiště Kladno	ing. Stříteský
28.6.	CRC-EHS, Sport, Open Wakefield	RC Kladno	R. Metz
29.6.	CRC-C, Atom, Clasic, Show, Tesací	letiště Lány	F. Brož
7.9.	ARC-A2, Sluka,ARC-E	letiště Kladno	Ing. Vyskočil
13.9.	CRC-C,Atom, Clasic, Show, Texaco	letiště Lány	P. Svoboda
14.9.	CRC-EHS, Sport, Open, Wakefield	letiště Lány	F. Brož
20.9.	AV,BV,CV	letiště Kladno	F. Švarc

Pokračování na str. 3



Clodhopper

(Clodhopper = neotesanec, venkovský balík)

Červená směrovka s bílou „2“, červená křídla a pruh kolem plankovaného trupu ponechaného v přírodní barvě balzy, tak vypadal termiku lovcí Wakefield Jima Cahilla, který vstoupil do historie na poháru ve Francii. Jim byl hlavní propagátor proudnicového trupu a jednodílné sklopné vrtule. Náš výkres zobrazuje verzi modelu ze stavebnice s dvoulístou vrtulí a na rozdíl od originálu nemá zoubkované spojky pro ocasní kužel. Plán originálu je k vidění v La Modele Reduit d'Avion ze září 1938. Náš výkres je převzat ze zjednodušené verze ze stavebnice vyráběné firmou Comet (USA).

Tak Amerika znovu získává „Wakefield Trophy“, a to díky jednomu letu změřenému pomocí dalekohledu a v němž model po vyčerpání gumového svazku byl jen pár stop nad zemí a pak měl to štěstí, že na okraji letiště chytil stoupák, ve kterém vystoupal do několika tisíc stop a nakonec zmizel z dohledu! Ano, vše bylo podle pravidel a

nikdo nemůže Cahillovi závidět vítězství. Blahopřejeme mu a celému americkému týmu k jejich výkonům. Cahillův model byl zajímavý hlavně kvůli jednodílné sklopné vrtuli. I když byl model dobře udělaný, snadno by se našlo dost lépe zpracovaných modelů ostatních soutěžících, co se týká celkové čistoty stavby a pozornosti k detailům.

A jak Francie organizovala tu soutěž ... Myslíme si, že v tom obstála dobře.

Tak byla na úvodní stránce časopisu „Aero Modeller“ ze září 1938 komentována mezinárodní soutěž Wakefieldů uspořádaná v Guyancourtu 31. července toho roku. Srpnové číslo časopisu „Model Aeroplane Constructor“ přineslo také zprávu, ale tentokrát se pisatel zabýval více organizační stránkou a nezmiňoval se o štěstí pana Cahilla. Stálo tam:

Po příjezdu na letiště byly týmům přiděleny malé uzavřené prostory. Krátká doba byla věnována testovacím letům, během nichž byly také vypuštěny 2 plynem naplněné balóny k určení rychlosti větru, ale stoupaly úplně svisle.

Pokračování na straně 3.

Clodhopper – pokračování ze strany 2

V 11:30 začala soutěž. Na víc než 70 modelů bylo celkem 6 časoměřičů. Počasí bylo tak ideální, že riziko havárie nebo špatného letu bylo skoro nulové. To znamenalo, že se poletí se vši pravděpodobností přes 200 letů.

První let v termice udělal pan E. Chasteneuf z Anglie s časem přes 10 minut, rychle následován panem Rossem z Kanady se 17 minutovým letem a panem Cahillem z USA s 33 minutovým letem. Ukázalo se, že tři časoměřiči mají dalekohledy a v některých chvílích měřil jenom jeden časoměřič. Ve 3 hodiny bylo změřeno pouhých 15 letů a ve snaze urychlit soutěž byla svolána schůze. Bylo sehnáno víc časoměřičů a přestaly se používat dalekohledy. Potom začala soutěž odsýpat.

Nepochybně byl Cahillův úspěch ovlivněn paní Štěstěnou. Ale nebylo by fér pominout konstruktéra a jeho Clodhopper – byl to očividně skvělý stroj pro lety v termice. Byl to také ústup od normálního amerického přístupu používat hranaté/krabicové trupy. Cahill stavěl proudnicový trup podle britské školy. Dokonce experti jako Korda stále používali krabicovitý typ Wakefieldu. Věřili, že podle tehdejších pravidel (podle kterých se soutěž vyhrávala jedním ze tří oficiálních letů), musí soutěžící spoléhat na jeden dobrý let. A protože byl v jejich části Spojených států hojný výskyt termiky, tak se zdálo, že zvýšená pracnost se stavbou proudnicového modelu není nutná. My Britové jsme na tom, co se týče počasí, mnohem hůř a tak se osamoceně vydáváme na cestu „nízkého odporu“ a Američané uznávají, že v klidném počasí bez termiky mají britské modely o zhruba 1 minutu navrch.

Clodhopper byl ve spěchu dokončen v červnu 1937, zalétán byl ráno před vyřazovací soutěží „Moffet and Wakefield Eliminations“ a pozdě odpoledne při druhém letu zaletěl čas 13:45, čímž zajistil Cahillovi místo v americkém týmu. Hned příští den ulétl po 15 minutách a sekundách z dohledu a nalezen byl až za nějaké čtyři měsíce. Potom byl důkladně opraven a znovu potažen a v místní soutěži zaletěl 6:30 hned v prvním letu, což mu v zamračeném počasí zajistilo první místo. Příští rok v Nationals potřeboval Jim dva lety, aby model opět ulétl z dohledu, tentokrát byl model pozorován po 22 minut a 10 sekund. O měsíc později ve Francii zaznamenal model ten šťastný let trvající 32:01 minut. [pozn. nesouhlasí s údajem 33 minut v předchozím textu] Méně štěstí měl v další „National Wakefield Eliminator“, když po dvou opravách křídla po předchozích letech zaletěl čas 8:15. Takže souhrnný výsledek ze šesti soutěží byla 4 první místa, jedno šesté a jedno sedmé. To není špatný výsledek, když uvážíme, že Jim musel dělat druhý let jen ve dvou soutěžích. Poslední soutěž, již se Jim zúčastnil s Clodhopperem II, byly „Scripps Howard Nationals“, kdy během krátkého testu termický proud popadl model ve výšce 50 stop a za 15 minut konstruktér naposledy zahlédl svůj model, který mu tak dobře sloužil.

Co se týče konstrukce, byl to první model, který Cahill stavěl podle nového „osmi uncového“ pravidla, takže moc netušil, jak bude takový model stoupat nebo klouzat. Rozhodl se zaměřit na klouzavost. Podle zkušeností svých klubových kolegů usoudil, že modely s krátkým momentovým ramenem létají v termice lépe, a postavil krátký trup a používal „slack“ ve svazku [něco, co zpomaluje vytáčení], pokud byl potřeba delší běh vrtule. Aby se zlepšila viditelnost modelu, použil hluboký trup, křídlo bylo připevněno skrz trup, nikoliv na trup, aby se v rámci pravidel získala větší plocha křídla. Křídlo bylo umístěno tak nízko, jak jen to bylo možné a přitom nebyl blokován chod svazku. Jeho cílem bylo mít při pohledu zepředu křídlo, ocas a centrum odporu co nejblíže u sebe, protože se domníval, že to zajistí nejlepší klouzavost.

Pravidla vyžadovala určitý minimální průřez trupu, a tak bylo břicho trupu protaženo dolů, aby byl podvozek co nejkratší – z pevnostních i aerodynamických důvodů. Kvůli odporu byla v podvozku použita struna místo tehdy běžně používaného bambusu. Vzadu za touto boulí se ocas co nejvíce zužoval kvůli úspoře hmotnosti, ale musel být dost velký, aby se do něj vešly velké uzly gumového svazku. Trup potažený balzou s postupně se měnícími rozměry žeber se zdál

jediným možným řešením, měkké a lehké dřevo bylo pro tento účel vybíráno opravdu pečlivě, hmotnost dokončeného trupu byla jen o málo větší než u tradičního protějšku „špeje a tkanina“, zatímco pevnost byla výrazně větší. Na trup byla nanášena jedna vrstva tmelu, dvě vrstvy laku a vosková politura, aby byl co nejhladší.

Jim chtěl, aby se u křídla dal snadno nastavit úhel náběhu a konstrukce měla schopnost pohlcovat nárazy při přistání, přičemž křídlo bylo uchyceno gumou uvnitř trupu. Takže ve středu křídla použil plankování z hliníkového plechu připevněného lepicí páskou, později používal místo plechu ohnutý tvrdý papír, protože se s ním lépe pracovalo. Křídlo a výškovka byly přímé s dlouhými eliptickými konci, protože Jim věřil, že je lepší mít dobrý uniformní profil, než se starat o efektivní půdorys křídla.

Tolik historické posouzení vítězného modelu v roce 1938. Nevím co vedlo pana Cahilla k názvu modelu, já si myslím že svým elegantním tvarem by si zasloužil jiné, ale je to jeho věc.

Sněm Samu 95 pokračování**Organizační záležitosti:**

Aby výbor klubu měl pro snazší jednání lichý počet členů byl plénem do výboru zvolen Petr Svoboda.

Od správce internetových stránek je nabídka na CD ROM na kterém by byly nahrány všechny IL. Předběžná cena včetně poštovního by byla asi 50,- Kč. Vyjádřete svůj zájem na adresu redakce.

Redaktor IL má nové číslo pevné linky – 311224905

Classy Class „C“ Glider

Na poslední stránku jsem zvolil větroně malého rozměry ale velkého jeho výkonu konstrukce E.J.Weatherse.

Jméno Elbert J. Weathers bylo známé v kruzích historických modelářů. Nejvíce byl známý pro svoji četnou publikaci motorových modelů, které navrhoval. Měl také velmi vzácný talent dostat do vzduchu velmi netradičně, ale vždy praktické a velmi účelné gumáky a větroně.

Tento větroně byl navržen a postaven roku 1933 a do současnosti byl už mnohokrát postaven. Jenom autor doprovodného textu jej postavil 4x.

V roce 1933 to byl také velmi málo častý design větroně se svým krabicovitým trupem, velkou hloubkou křídla a obrovskou směrovkou, která působila velké problémy se stabilitou. Měl také dvě kola po stranách.

Neoficiální lety byly naměřeny 21, 28 a 33 minut a to všechno po vypuštění na 30 metrové vlečné šňůře. Ve 33 minutovém letu model vystoupal v termice do dech beroucí výšky nad San Diego.

Myslím, že by v dlouhých zimních večerech stál model za vyzkoušení.

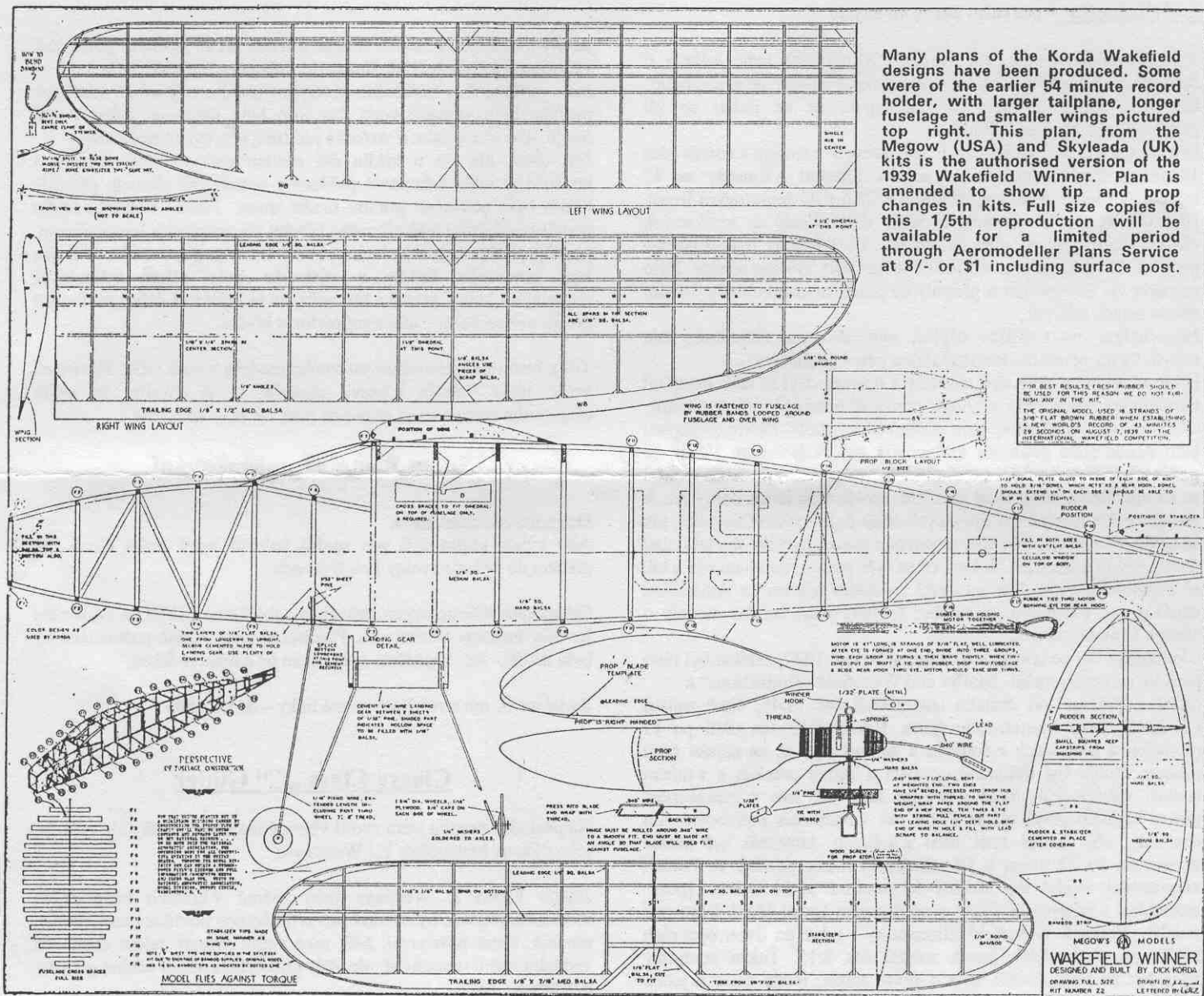
Společenská kronika

V měsíci prosinci se významného životního jubilea dožívají tito členové našeho klubu:

Vítězslav Lacina se 28. prosince dožívá 65 let

Čestmír Vaněk se 29. prosince dožívá 75 let

Oběma upřímně blahopřejeme a do dalšího života přejeme mnoho zdraví, štěstí a životní spokojenosti



Korda Wakefield

Druhým vítězným modelem se kterým v srpnu 1939 vyhrál Richard Korda vytouženou „Wakefield Trophy“ je slavným „Korda Wakefield“.

Reportáž z Wakefieldova poháru v roce 1939 napsali do Aero Modeleru v roce 1939 angičtí soutěžící Len Stott a Norman Lees

Nashledanou a hodně štěstí! S přáním úspěšné cesty opustil britský „Wakefield Cup Team“ ve středu 26. července 1939 Waterloo a vydal se přes Southampton do New Yorku. Cesta proběhla hladce, počasi se zlepšovalo a jak jsme se přibližovali k New Yorku, teplota rostla k hranici 100F a začínali jsme si uvědomovat, že náš největší problém přijde odtud.

Do New Yorku jsme přijeli v úterý 1. srpna a setkali jsme se s organizátory soutěže Irwinem a Natem Polkem a také s naším starým známým Frankem Zaicem, panem Lieuem, Henrym Mollerem a jinými, kteří nás doprovodili do hotelu „New Yorker“. Z našich oken v 18. patře byl krásný výhled na město a na Empire State Building, která je nejvyšší na světě (tj. v roce 1939).

Ve čtvrtek jsme se dozvěděli, že Irwin Polk onemocněl a byl odvezen do nemocnice, kde prodělal operaci slepého střeva. Protože

byl hlavním organizátorem soutěže, musel jeho bratr Nat převzít jeho funkci.

V sobotu ráno, den před soutěží, byli všichni soutěžící převezeni na místo, kde se měla konat soutěž, což bylo asi 15 mil od New Yorku.

Po příjezdu jsme okamžitě viděli, že vybraná plocha pro soutěž má k dokonalosti daleko, a po bližším ohledání jsme zjistili, že místo je naprosto nevhodné, protože na jedné straně byl hustý les a na druhé hangár pro vzducholoď. Celé letiště bylo porostlé vysokou trávou, až na vzletové-přistávací dráhy, které byly využívány velkými letadly, a tedy jsme je nemohli použít. Alternativou bylo golfové hřiště poblíž letiště, ale to bylo také k ničemu, protože na něm rostla spousta stromů a křoví.

Za to se na pořadatele doprovázející skupinu snesla silná kritika od britských i amerických soutěžících včetně náhradníků, proti níž se pořadatelé vehementně bránili.

Po značném tlaku na pořadatele se ti to pokusili zajistit jiné místo pro soutěž, ale protože už zbývalo do soutěže málo času, tak nic lepšího nesehnali.

Po schůzi soutěžících bylo rozhodnuto, že golfové hřiště skýtá méně nevýhod než letiště. Podle anglických standardů by takové místo nebylo vhodné ani pro obyčejnou klubovou soutěž, natož pak pro mezinárodní.

Korda Wakefield – pokračování ze str. 4

Zatímco se čekalo na návrat pořadatelů, udělali si kluci vyhlídkový let kolem města v jedné z malých vzducholodí. Byl to zajímavý zážitek, vzducholodě brala na každý let šest pasažérů. Bylo zřejmé, že naše postupy a myšlenky byly úplně odlišné od těch amerických. Skoro všichni Američani dávali přednost krátkým silným svazkům, které doslova vyrvaly letoun nahoru, zatímco naši kluci měli delší svazky a ustálenější stoupání. Vzhledem k daným podmínkám byly cvičné lety anglického teamu velmi dobré a Američani neskryvali svoje obavy z nadcházející soutěže.

Do New Yorku jsme se vrátili kolem půl osmé, právě včas abychom slyšeli předpověď počasí pro neděli. Z našeho pohledu to vypadalo špatně, mělo se oteplovat, nejdřív bezvětří, během dne se měl zvedat vítr. To se pak ukázalo jako správná předpověď. Později večer došlo na kontrolu a vážení modelů. Byla to docela tvrdá zkouška, skončili jsme ve dvě ráno. Přejímku modelů prováděli pánové Houlberg, Cosh, York, Faulkner a Lees. Ten poslední pracoval, dokud neusnul se šuplérkou v ruce. Docela dost cizích modelů nesplňovalo pravidla pro Wakefieldy a bylo potřeba hodně věcí měnit. Například Kordův model měl podváhu, malý průřez trupu a příliš velkou plochu ocasu. Aby napravil tyto nedostatky, musel udělat nutné úpravy a ráno znovu absolvovat kontrolu.

Přišel den D, než jsme odjeli z New Yorku, byla teplota 90F. Po našem příjezdu na letiště bylo horko a dusno a vítr vůbec nefoukal. Počasí vypadalo dost podobně jako to, co jsme zažili v Guyancourtu ve Francii v roce 1938.

V rozlosování pořadí startů byl první Nový Zéland následovaný Amerikou, Velkou Británií, Francií, Kanadou a Jižní Afrikou. Protože Novozélanďané let vzdali, první stroj, který odstartoval, byl model amerického muže číslo 1 – Dicka Kordy.

Stroj odstartoval s hlasitým hvízdáním a stoupal skoro svisle v utažených kruzích. Získal dobrou výšku a bylo jasné, že se dostal do termiky, protože stoupal i po vytočení svazku. Za pár minut byl výš než 1000 stop a s každou otočkou nabíral výšku.

Mezitím Charlie Gibson natáčel svazek pro svůj první let, ale svazek mu prasknul už po natočení tří čtvrtin otáček. Charlie byl náhradník za Freda Almonda, který se bohužel nemohl cesty zúčastnit. Když volali N. Leese, aby začal natáčet svazek, tak bylo mikrofonem sděleno, že Korda letí už 22 minut a pořád stoupá v kruzích, a to téměř nad místem, ze kterého startoval. Pro nás to byl srdcervoucí pohled.

Všechno se proti nám spiklo a i Leesovi prasknul svazek. Protože měl Parham připraven svůj model, šel jako třetí, ale protože jeho stroj byl špatně seřízený a nedokázal vystoupat výš než asi 100 stop, skončil s časem 82 sekund.

Kordův model byl pořád vidět nad námi, náletal už 34 minut a překonal tak světový rekord Boba Coplanda.

Model Kanadana Freda Bowerse také chytil stoupák a vydržel kroužit celých 12 minut. Nevyniklo se to pro nás moc dobře, a když odstartoval Copland, doufali jsme ve zlepšení. Jeho model ale letěl jiným směrem než Kordův a udělal normální let – 165,4 sekund.

Teď někdy začal Kordův model klesat a přistál nakonec půl míle daleko po skvělém letu trvajícím 43 minut a 29 sekund.

Tímto výkonem nabuzený Len Stott začal natáčet gumu pro svůj první let, a když byl v půlce, tak mu taky prasknul svazek. To byla pro nás dost tvrdá rána, protože jsme před soutěží prováděli důkladné testy gumy. Jediné, čím se to dalo vysvětlit, bylo to strašlivé vedro. Teď byla řada na Gibsonovi a Hillovi, ale ti naletěli jenom 128 a 80 sekund. Francouz Giovanni právě zaletěl 9 minut, což byl třetí nejlepší let toho dne.

Len Stott teď poprvé letěl, byla to trochu sázka do loterie, protože jeho model měl poškozenou konstrukci v čumáku, po tom, co mu prasknul svazek. Štěstí nám pořád nepřálo, ale aspoň jeho model udělal normální let – 150,75 sekund, jako na potvoru nebyla termika. Největší průšvih přišel teď, začal foukat vítr a nebe se zatáhlo. Bylo jasné, že je nemožné překonat Kordův let. Američani si byli vítězstvím tak jistí, že fotili Kordu s pohárem a to už před druhými a třetími lety.

Copland zaletěl nejlepší čas druhého kola – 308,5 sekund, následován Stottem s výkonem 211,5 s. Dosažené časy se během dne všeobecně zkracovaly, nejlepší let v třetím kole zaletěl N. Lees – 195,4s. Z předchozího je jasné, že soutěž byla rozhodnuta po prvním letu.

A zase byl Wakefield Cup vybojován díky jedinému výbornému letu v termice. I když nezávidíme Američanům jejich vítězství, nemyslíme si, že by se trofej měla vyhrávat takto.

Dick Korda přijímal spousty gratulací, je jedním z nejlepších a je trvale úspěšný už mnoho let.

A bylo po soutěži, a i když jsme nezískali žádné pocty v boji, jsme bohatší o mnoho zkušeností. Naše zkušenosti se budou hodit teamu, který bude o pohár bojovat v roce 1940.



Dick Korda přijímá Wakefieldův pohár po svém vítězství v roce 1939

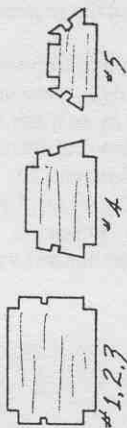
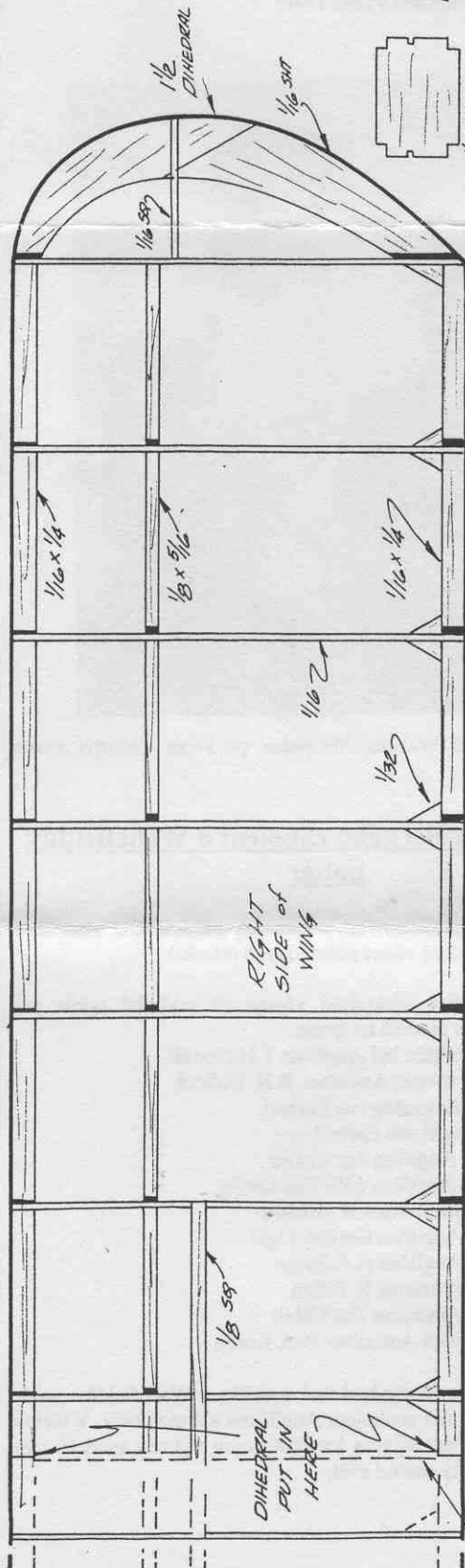
Průběh předválečného zápolení o Wakefieldův pohár

Pro rozšíření povědomosti o tom jak předválečné soutěže o pohár probíhaly uvádím vítěze jednotlivých ročníků.

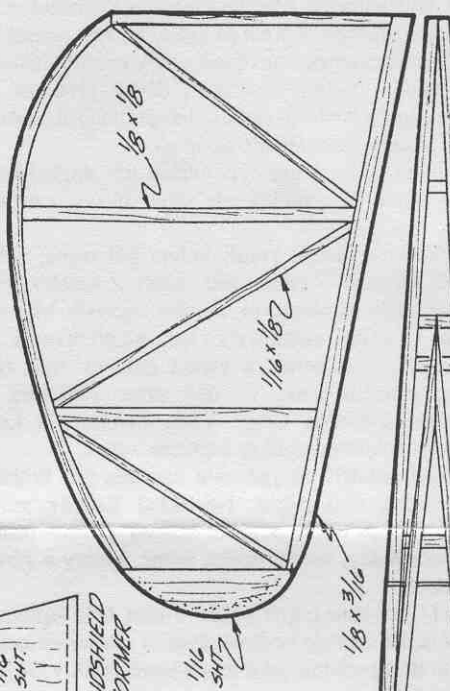
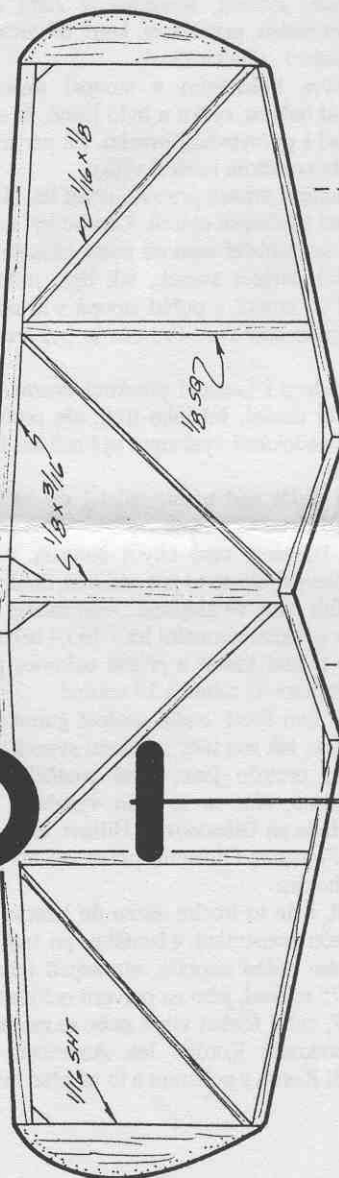
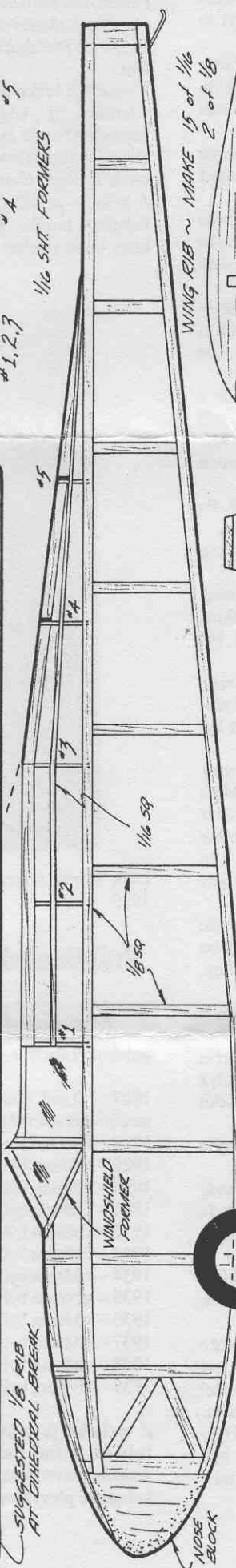
- 1927 – Lord Charles Wakefield věnuje již podruhé pohár pro mezinárodní soutěže modelů na gumu.
- 1928 – vítězem 1. soutěže byl Angličan T.H. Newell
- 1929 – vítězem byl rovněž Angličan R.N. Bullock
- 1930 – vítězem byl Američan Joe Earhart
- 1931 – vítězem byl opět Joe Earhart
- 1932 – vítězem byl Angličan Joe Culver
- 1933 – vítězem byl Angličan J.W. Kenworthy
- 1934 – vítězem byl Angličan J.B. Allman
- 1935 – vítězem byl Angličan Gordon Light
- 1936 – vítězem byl Angličan A.A. Judge
- 1937 – vítězem byl Francouz E. Fillon
- 1938 – vítězem byl Američan Jim Cahill
- 1939 – vítězem byl opět Američan Dick Korda

Z výsledků je vidět, že předválečné soutěže o Wakefieldův pohár byly ve většině ročníků soubojem Angličanů s Američany. V těchto zemích pravděpodobně vlivem kvalitní gumy výkony modelů této kategorie převyšovaly ostatní svět.

"C" TYPE
AIRSTER.....



$1/16$ SHT FORMERS



MODEL BUILDER

Plan No: 11880.T

808 West 10th St., Newport Beach, California 92663



$1/8$ PLANO WIRE