



INFORMAČNÍ LISTY 47

SRPEN

1999/5

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident:	Jiří BALEJ, Líbušina 194, 273 09 Kladno 7
Zástupce:	František BROŽ Karlovarská 180, 273 02 Tuchlovice
Pokladník:	Vladimír HORÁK K Cihelně 432, 273 01 Kam. Žehrovice
Předseda sport. komise:	Richard METZ Mil. Horákové 2065, 272 01 Kladno 2
redaktor II.:	Radoslav ČÍZEK Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice

Hlavní soutěž SAM 95 - 1999

Rádiem řízené historické modely
Letiště Kladno - 26. a 27. 6. 1999

Ríká se, že kvalitu soutěže dělá především počasí. Nemůžeme si stěžovat, prálo nám jak v sobotu, tak v neděli. Když pomíneme sobotní směrové rozmary slabého větru, ostatně vítr si dělá většinou co chce, poručit neumíme. Snad jsme si ale v oslabené sestavě ukousli trochu veliké sousto. V sobotu chyběli špičkoví větroňáři, kteří vždy zastanou i kousek práce vedle létání. Chyběl nám ale Vláda Mašek z Kladna, spolehlivý časoměřič, který se bohužel tohoto klání nedožil, zemřel začátkem měsíce. Tolik se těšil. U navijáku chyběl hlavní masinist Libor Dvořák i jeho zástupce Jan Striteský. Dovolena ve slunné Itálii a rodinné množení v případě druhém. Zaskočil obětavě Vláda Pergler z Prahy. Na spodním dílu letiště nás uvítala tradičně jen částečně posečená plocha (kdo dnes stojí o travu?), což byl velký handicap pro ruční vlek, nedalo se běžet dostatečně rychle. Později se vítr otočil trochu od jihovýchodu a dal možnost vlekat slabším silonem bratřím Plačkům své A2 Spartaky.

Sobota 26. 6. - kategorie ARC

Na start se dostavilo 14 soutěžících se 16 modely.

V prvním kole zalétli maximum V. Pergler s Archeopterixem, V. Horák se Sokolem a A. Huckle se Širchánem, O. Plaček se Spartakem a M. Hořava s Krkounem.

V druhém kole letěl maximum s oběma modely V. Pergler, opět A. Huckle a to bylo vše. Do velkého čtverce za 330 sedl ještě G. Bulín, a M. Hořava. Za plně letěl i Bekins z USA, ale sedl těsně mimo.

Ve třetím kole za plných 340 letěli: Huckle, Hořava, Kostečka se Sokolem, Balej s Delfinem a Pergler s Kondorem. Don Bekins sedl při maximu za 30 a dobrý byl též výkon M. Hořavy s Krkounem za 323.

Ve čtvrtém kole - před tímto kolem měl již 3 plná maxima A. Huckle ze SRN a plný zápočet mohl mít již jen V. Pergler. Povedlo se mu to, letěl 340 a tak škrtnal 312. Huckle si však již nedal vítězství vzít a zalétl opět naplno.

Celkové výsledky:

1. Huckle Andreas	Širchán	1020
2. Pergler Vladimír	Archeopterix	1020
3. Pergler Vladimír	Kondor	1020
4. Hořava Miloslav	Šídlo	1010
5. Hořava Miloslav	Krkoun	993
6. Plaček Ondřej	Spartak	936
7. Bekins Donald	Žehrovice II	923
8. Balej Jiří	Delfin	920
9. Kostečka Vladimír	Sokol II	904
10. Plaček Tomáš	Spartak	901
11. Ing. Vyskočil Zdeněk	Žehrovice II	883
12. Horák Vladimír	Sokol II	880
13. Ing. Bulín Gustav	Kaně	807
14. Machulka Stanislav	Kaně	775
15. Ing. Valenta Vladimír	Albatros	745
16. Soltner Fritz	Gamagull	665

Účastníků nebylo tolik, jak jsme zvyklí, ale je čas dovolených. Organizace startů jakž takž klapala, ale neúčast startéra nebude napříště možná. Dobře si vedli bratři Plačkové, létali s modely typu A2 s přímým vlekem slabší šňůrou a jejich umístění mezi obry mluví za všechno. Budou jediní mladí mezi dědky?

S ohledem na téměř ideální počasí se čekalo více od modelů Žehrovice II, ale Don Bekins z USA (létal jako host s modelem R. Čížka) neměl v 1. kole dostatečnou výšku (vlekafe ubrzdlila vzrostlá tráva) a Don se 2x těsně nedostal do čtverce, ač létá dobře. V posledním letu zabránila překlopená výškovka v důsledku příliš rychlého sestupu jasněmu maximu. Statisticky zváženo: 19x bylo dosaženo maximum 340 (přes 29 %) a 6x s přistáním do velkého čtverce, což je dohromady 39 % úspěšností. K tomu ještě řada dobrých výkonů blízkým 5 minutám. Piší to proto, že šlo o sportovně zdařilý podnik. Stejně se však obávám, že to někomu zvedne adrenalin a čísla mu budou připomínat nějaký "výběr reprezentantů". Už jsme takovi.

Díky časoměřičům: V. Valentovi, Z. Pucholtovi, R. Čížkovi byl zajištěn plynulý chod startů. Patří jim za obětavou práci upřímný dík.

Souběžně byla odlétána ověřovací soutěž ARC-A2, bohužel pouze třemi soutěžícími. Dluh je sice na straně domácích, ale nestačilo se. Vlekalo se 100 metrovou šňůrou. Bratři Plačkové létali v ARC i v této ověřovací kategorii a nedopatřením došlo k časové kolizi, ale vše se doletalo. Souběh dvou kategorií není pro pořadatele jednoduchý.

Výsledky:

1. Ing. Valenta Vladimír	Míra	785
2. Plaček Tomáš	Spartak	606
3. Plaček Ondřej	Spartak	601

To je začátek. věřím, že obliba této kategorie poroste. I když není co dokazovat, lze konstatovat, že maximum (létalo se na 4 minuty) i délka šňůry je v souladu. Maximum musí být o něco vyšší, než jsou reálné výkony modelů bez termiky. Zde je rezerva kolem 1 minuty. Údaje pro ty kteří ještě nezačali: váha modelů se pohybuje od 450 do 550g. Zkušenost na závěr: pořadatelský tým není nikdy dost veliký - a proto dík všem, kteří pomohli!

Neděle 27. 6. - kategorie CRC

Sdružení SAM 95 využilo nabídky RC klubu Kladno a soutěž motorových modelů byla uspořádána na jejich menší ploše, která je stranou letiště a má navíc stříhaný trávník. Odpadlo tak neustálé sledování provozu Aeroklubu aby jsme nevařili vzletajícím nebo přistávajícím letadlům. Ona je nakonec většina členů RC klubu také členy SAMu 95.

Na startu se sešlo: 8 modelů v kategorii CRC - T
10 modelů v kategorii CRC - A
6 modelů v kategorii CRC - E

ale celkem to bylo pouze 19 modelářů. Slabší než obvykle byla účast v CRC - T. Naše platná pravidla nemohou lákat modeláře se slabšími motory a je nejvyšší čas, něco s tím udělat. Ti pomalí by neměli oproti Andryškově modelu Vega 10, nebo Bekinsové Ethy s desetikubikem žádnou šanci.

Kategorie CRC - E

Startovala jako první, aby byl čas dobíjet. Startovalo v podstatě všech 6 modelářů současně, protože si frekvencemi nepěkázeli a časoměřiči byli posíleni o V. Horáka a Ing. Z. Vyskočila.

V první kole na sebe upozornili G. Bulín létající s jednoduchým modelem Start a J. Mrštík s Frisco Kidem plnými maximy. Velký čtverec ještě zvládl V. Kostečka. Plný čas nalétal i J. Vaníček s J. Lacinou, ale přistáli mimo. M. Kasalovi letícímu s Vikingem chybělo do maxima jen 7 s.

V druhém kole zalétl nejlépe G. Bulín následován J. Mrštíkem. Ostatní vzhledem k silnému větru přistáli mimo čtverec.

Ve třetím kole nalétali plně body pouze G. Bulín a V. Kostečka.

Ve čtvrtém kole zaletěl naplno jen J. Mrštík, G. Bulín již nemusel letět, byl po 3. kole jasným vítězem. V tomto kole rozhodl právě Mrštík lepším přistáním o svém druhém místě.

dokončení na str. 6



Ještě I. Žehrovice v srpnu 1946. Vlevo R. Čížek s větroněm Sokol z r. 1945, vpravo „Raketýr“ V. Veselý s motračkem Špaček.



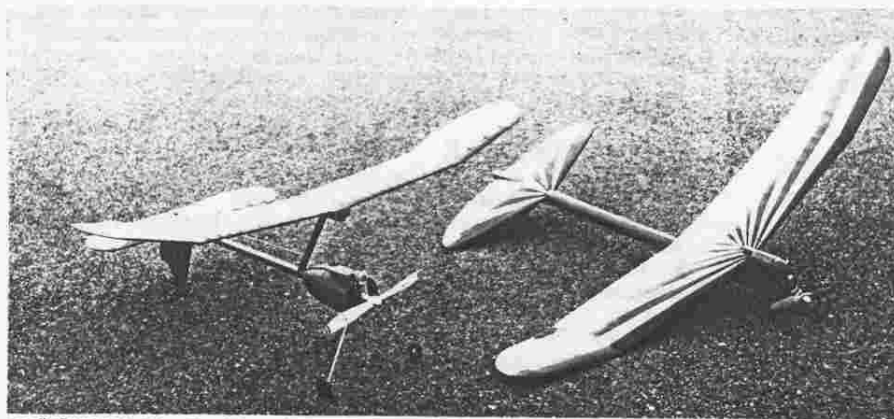
Václav Stehlík, nyní již pár let penzionovaný inženýr pózuje v Kyjích u Prahy někdy v r. 1949 se samokřídlem R. Čížka SOVA I. Vpravo dole V. Vyšín a K. Klíma kteří létali s modely Káně. Exklusivní let se povedl právě Stehlíkovi: jeho Káně přistálo po letu přes 30 minut (více nebylo vidět) přesně uprostřed Václavského náměstí! Nic se nestalo, model byl za 3 dny doma. Let měřil člen klubu IPRO Praha A Jindra.



Na přeboru Dánska 1998 se ve třídě Wakefield rozlétával Ingvar Persson s modelem Angličana Coplanda CRUSADER z roku 1939 s modelem KORDA 1937 Poula Rasmussena.



Soutěž „I. Žehrovice - 27.8.1946“ V kategorii motorových modelů zvítězil vítěz z anglické Eaton Bray - Ing. Milan Hořejší z Prahy.



BEČÍČKU Zdeňka Husičky si postavil podle výkresu Pavla Lanštíka Eda Harašta. Jen tak bokem, když lepil motoráka LIMAU. Ale je to na rádio. Model je už zalétaný a Eda tvrdí, že čím méně se to řídí, tím lépe to létá. Fotka vpravo je ze zalétávání. Ten pruhovaný motorák je také konstrukce Zd. Husičky, jmenuje se L-17 a pochází z roku 1951.



Výkonný větroň ŽEHROVICE II.

Proč Žehrovice II, snadno vysvětlím. Už v roce 1946 jsem nakreslil model, který měl nahradit Káně. Správně řečeno překonat Káně. Divíte se, že v roce 1946? Káně totiž létalo dávno předtím, než jej pan Vyskočil v roce 1948 vydal. Ponechal jsem výborný profil G-501, osvědčené ocasní plochy do T. Křídlo mělo šířku větší, model byl na tehdejší dobu poměrně veliký. Upustil jsem od typického vícebokého trupu a nahradil jej mnohahodílníkovým eliptickým průřezem. Nový model měl výborné výkony, ale Žehrovice I. se ještě nejmenoval, to až za SAMu pro rozlišení.

V roce 1950 fungovala naše modelářská parta (z finančních důvodů) pod ZK SONP Kladno. Dostali jsme peníze na cestu na zimní soutěž družstev do tehdejšího Gottwaldova, nyníšního Zlína. Asi 14 dnů před odjezdem jsem byl bez modelu. Kluci byli vybaveni modely SOKOL o rozpětí 2,7 metru, ale postavit Sokola, to bylo časově nad mé síly. Postavil jsem model menší, se širším křídlem a profilem MVA a z časových důvodů trup podobný modelu Káně. Co si pamatuji, stačil jsem před odjezdem udělat jen asi 3 zkušební lety - ale model víc nepotřeboval. Tak vznikl druhý model, který nesl opět jméno našeho LMK.

Byla to zajímavá soutěž. Pětice týmů měla 30 minut na to, nalétat co nejvíce startů. Nakonec se každému členu započítával jeho nejlepší let. Létalo se 50 metrovou šňůrou. Dva Sokoly našeho družstva létali těsně nad 3 minuty, ale můj model letěl dokonce přes 4 minuty. Dolétali ostatní z družstva, abychom měli všichni zápočet. Taktika potom velela odložit můj stroj a dostat z ostatních modelů co nejvíce. Vlečná šňůra nezahálela ani minutu. Nakonec, pár minut před koncem pracovního času abych tak řekl, zůstal pod 3 minutami jen Dědek Vlach. Ještě musel nahoru a podařilo se: letěl přes 3 minuty a hned 10 sekund. Když se vše vyhodnotilo, zjistilo se, že nikdo už můj čas nepřelétal a jako družstvo jsme byli před druhým o víc jak 7 koňských délek.

Létal jsem s tímto modelem několik let a když se objevila nevýkonná RC souprava ALFA, došlo na nůž a rekonstrukci tohoto modelu. Lomení výškovky bylo zmenšeno na 3°, model dostal nahoru ještě jednu směrovku (směšné malou) a šlo se na věc. Model létal docela slušně za slabého větru, ostatně do silnějšího jsme ani nešli. Ani nevím, kdo mně vyhecovoal, abych se pokusil o ustavení rekordu na čas. Přivezli jsme sportovního komisaře Frantu Vosyku, připravili pro ten účel povolenou 200m šňůru a vlekalo se. Jenže šlo to spíše jak nahoru, tak dolů, nejlepší čas byl sotva 5 minut. O termiku jsme kupodivu ani nazavadili, ač počasí bylo výborné. Konečně. Napětí i radost asi jako když vám zabere ryba. Ale ouha, modelu se proti větru vůbec nechtělo, kormidlo bylo malé, ale elektromagnet ALFY neutáhl pořádně ani to. Model se vzdaloval v kruzích po větru a nebyl jsem ani schopen dostat ho dolů. Asi po kilometru letu jsem to vzdal, ani už jsem nevěděl, zda točí doleva, či ne. Ve slabé termice se vzdaloval dál a dál a já měl starost, aby alespoň přeletěl komplex lesa mezi Žehrovicemi a Kladnem. Potom bylo rozpačité ticho. Se sklopenou hlavou se šlo domů.

Dny utíkaly a nic. Až asi za týden přivezli kluci z Kladna zprávu, že model přistál u Podlovky na střeše garáže. Celých 11 km, ale to se nepočítá, pokus nebyl nahlášen jako rekord na vzdálenost, ale to podstatné bylo, že tam odletěl vlastně jako volňas, nikým neřízen. Vydal jsem se se svým malým Renaultem CV4 pro model na místo nálezu. Nebylo to jednoduché. Tehdy sem ze západu létaly všelijaké balony s letáky a dotýčný soudruh, který model našel to vzal smrtelně vážně. Rádio? To půjdem spolu na SNB. Že klidně, ale zda si uvědomuje, že zatajený nález, na kterém je adresa vlastníka může být hodnocen jako krádež a že s tím může mít nakonec opletačky on. To zabralo, model jsem si nakonec odvezl. Ještě jsem s ním nějaký čas poletoval, ale potom jsme se pustil do nových modelů a měl jiné starosti.

Technický popis:

Trup - měl sedmiboký průřez. Byl vytvořen soustavou podélníků 3x3 a překližkových přepážek. Až za křídlo z překližky 1,5, dále jen z 1mm. Jednotlivá pole na boku byla ještě vyztužena rozpěrkami 2x3. Vpředu byla hlavičce slepená z 22mm a 11mm lípy. Do hlavičky byl zalepen kýl z 3mm překližky, který šel až za pátou přepážku. Celý spodek trupu podle kýlu byl vylepen překližkou 0,8mm. Trup se dozadu zužoval a přecházel do dolů otočeného směrového kormidla. Jeho nosník tvořily 2 smrkové lišty 2x4 a oboustranně přilepené smrkové lišty 2x3 nahrazovaly žebra. Oblouk byl z pediku.

Křídlo - bylo dvoudílné, dvounosníkové, se dvojím lomením. Oba nosníky byly vyztuženy soustavou z 0,8mm překližkových stojin. Tyto byly v obou prvních polích oboustranné. Z pevnostních důvodů byly ještě hustě omotány niti a tvořily pouzdra pro spojky křidel, které byly z hliníku a překližky. Profil křídla byl MVA 301 o hloubce 250 mm, žebra byla vylehčena. Náběžná lišta - smrk 3x5, stejně jako pásnice nosníku. Odtokovka 3x10 byla v oblouku rozřezána na proužky a slepena.

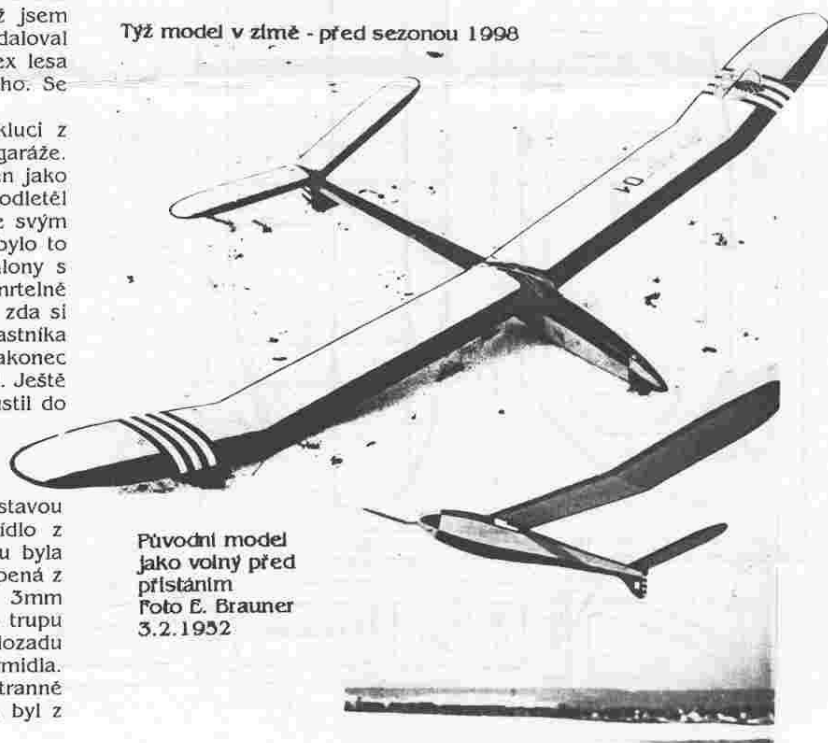
Výškovka - měla obdélníkový tvar se zaoblenými konci. Byla stavěna ze dvou polovin spojených pod úhlem 15 stupňů překližkovou spojkou. Žebra - překližka 0,8, vylehčená, náběžka a I. nosník ze smrkových lišt 3x4, pomocný nosník smrk 2x5 nastojato. Odtokovka 2x8. Profil: 9% snížený Clark Y.

Model měl při specifickém zatížení pouhých 12,2g/dm² minimální opadání a létal standardně z 50 m šňůry přes 200s. Replika modelu řízená rádiem vykazuje výborný kluz, snadné ovládání i na malých poloměrech zatáčky a když jej trochu vytrimujete, nemusíte si řízení ani moc všimnout. V současné době jsou postaveny 3 repliky, všechny na rádio. První vlastním já, druhý model postavil J. Balej ale ten je opravován po souboji s neovladatelným navijákem. Třetí model má Ing. Z. Vyskočil. Mimo celkem úspěšného létání v ARC létá i v kategorii RCV1 a to velmi úspěšně.

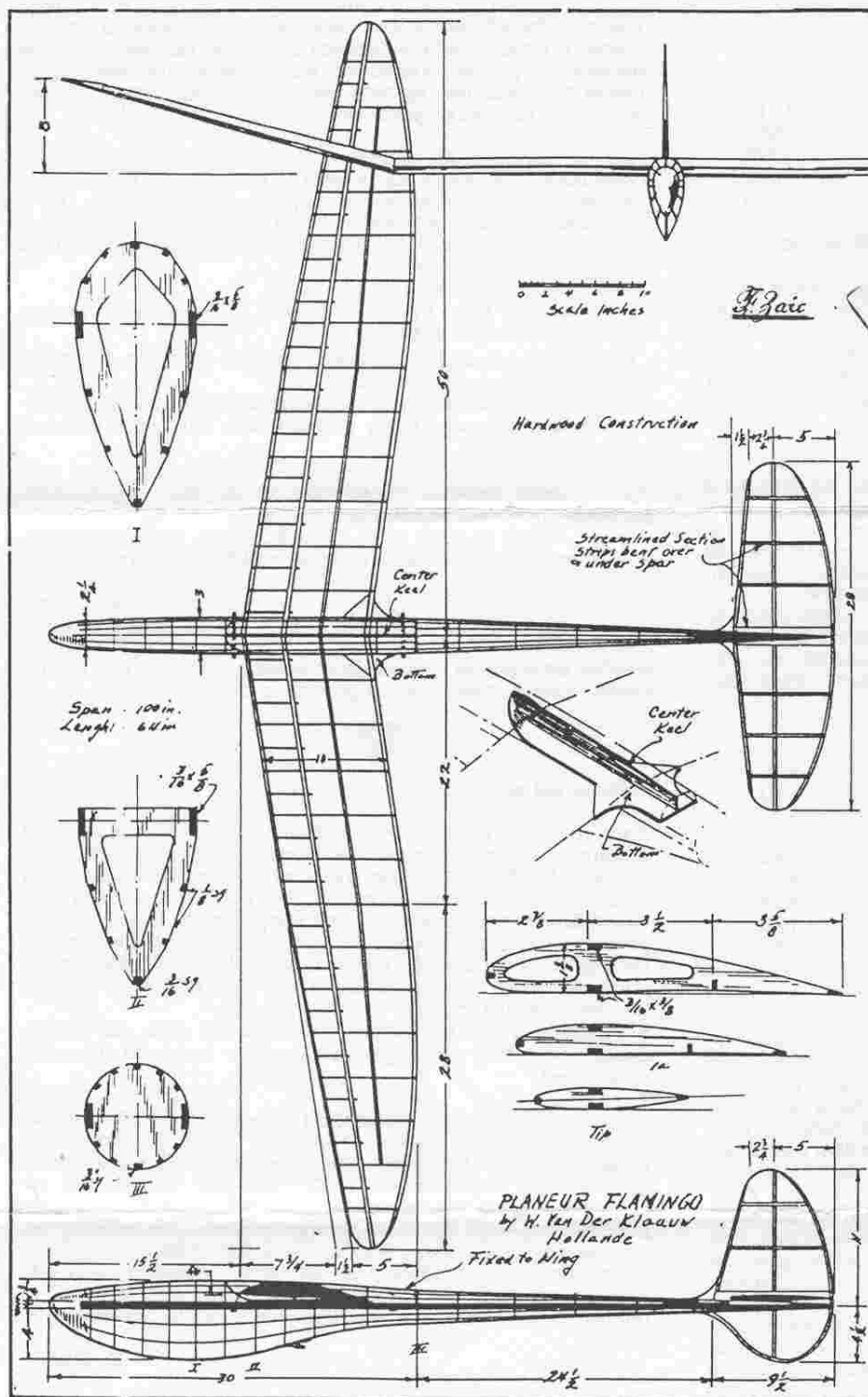


V Bad Neustadt v r. 1997

Týž model v zlmě - před sezonou 1998



Původní model
jako volný před
přistáním
Foto E. Brauner
3.2.1952



Holandský větroň FLAMINGO W. Van Der Klounw

Dost možná, že jsem jméno konstruktéra trochu zkomolil, nedá se bohužel z výkresu dobře rozluštit. Holandské modely v dávných dobách byly proslavené. Ale už v padesátých letech byly velké větrone vytlačovány ze scény tak, jako tomu bylo u nás i jinde. Zprvu nesměle se začaly objevovat větrone severské školy s velikostí 32 - 34 dm² celkové plochy. Když je však uznala FAI jako oficiální modely pro Mistrovství světa, byl to pohřeb velkých modelů. Ještě dožívaly, hlavně při regionálních soutěžích, ale byl to pomalý konec. Myslím, že to byla škoda. Jistě, taková A-dvojka se daleko lépe transportovala a to je nepřehlédnutelná věc.

Z té dávné doby dnes přinášíme pohledný větroň FLAMINGO. Bude nám blízký už tím, kdy stejně jako u nás nebylo balzy nazbyt. Model je totiž celý postaven, jak bychom řekli: z tuzemského materiálu.

Technický popis:

Křídlo mělo složitější ale velmi hezký a účelný půdorys. Celé rozpětí bylo 2540 mm, hloubka křídla v rovné části je udávána na výkrese 10", ale řekl bych že šlo o rovných 250 mm. Šípové uspořádání střední části, která byla bez lomení, mělo pozitivní šíp 8,5 stupně a zbytek ke koncům 11 stupňů.

Rozteče žebér byly 93 mm a mezi žebra byla ještě zalepena položebra, přesahující hlavní nosník. Odtokovka byla obloukem vytažena do špičky zakončené bambusem. Hlavní nosník měl smrkové listy 5x10. V zadní části hlavních žebér byl zalepen ještě zespodu pomocný nosník 3x6 na výšku. Ve střední části křídla byl použit poměrně tlustý, 13 % profil Gottingenské řady. Křídlo bylo stavěno ze dvou polovin, sesazovalo se pomocí spojek ke kýlu, který doplňoval odnímatelný výřez horní strany trupu a tvořil plynulý přechod křídlo - trup. Žebra v uších křídla měla postupně menší tloušťku a přecházela až do symetrického profilu na konci.



Model vítězné A2 Dána Hansena z MS 1953 si postavil podle IL Licio Fanfani. Na snímku je s pomocníkem E. Libertinem. Oba byli na setkání s čs. modeláři v r.1991 v Praze



Sokol stále kraluje svým majestátným letem. Křídlo i trup je původní z r.1930. výškovka je z r.1993 upravená pro RC

pokračování se str. 1

Celkové výsledky:

1. Ing. Bulín Gustav	Start	1020
2. Mrštík Jan	Frisko Kid	1010
3. Vaníček Jaroslav	Viking	991
4. Kostečka Vladimír	XL - 43	970
5. Lacina Jiří	Viking	952
6. Kasal Miroslav	Viking	806

S výjimkou M. Kasala, kterému se tolik nevedlo jde o výsledky vzácně vyrovnané dokumentující, že motorový chod 80s je přiměřený - řekněme pro tak dobré počasí. Měl-li by být čas o 10 sec delší nic tomu nebrání. V tom případě podejte návrh se zdůvodněním na R. Metzce.

Na to, kolik dnes létá modelářů s el. motory se čekala účast vyšší. Průběh této kategorie poněkud brzdí nabíjení. Chtělo by to opravdu mít 2 dobré baterie, aby připravenost byla opravdu skautská: „Vždy připraven“.

Kategorie CRC - A

Atomy byly odstartovány po 1. kole elekter. 12 letů bylo vyšších než 400, což činí celých 40 %. Potvrzuje se, že malá 3,5 ccm nádrž opravdu stačí na 7 minutový let. Tato „lidová“ kategorie má dnes dost zájemců, i když létat 2 modely není jak pro soutěžícího, tak pro pořadatele nijakou výhodou. Při větším počtu účastníků se stane spíše brzdou pro pořadatele.

Zvítězil starý nezmar Jarda Netáhlo lepším 3. letem před Z. Andryškem a M. Potůčkem. Novou tvář na scéně byl Ing. K. Kleinmond z Plzně. Nejzaměstnanější modeláři na této dvoudenní soutěži byli jednoznačně bratři Plačkové: létali ARC, ARC-A2 i CRC-A. Všude měli hezké výkony.

Celkové výsledky

1. Netáhlo Jaroslav	Múra	920
2. Andryšek Zdeněk	Vega 7	920
3. Potůček Miroslav	STM-1	920
4. Brož František	Múra	900
5. Ing. Kleinmond Karel	Bukanýr	884
6. Svoboda Petr	Kisco Kid	825
7. Plaček Ondřej	Playboy	824
8. Plaček Tomáš	Playboy	776
9. Judr. Slapnička Zdeněk	Taylorcraft	763
10. Svoboda Petr	Múra	700

Kategorie CRC - T

Celkem 8 soutěžících odlétalo pouze 24 letů. P. Svoboda byl zaměstnán létáním v CRC - A a časově nestačil ještě tuto kategorii. M. Hořava díky poruše ovládání motoru prolétal celý pracovní čas v náročných akrobatických prvích ve snaze zhasnout motor. Nepovedlo se. Jeho Nela to však vydržela a tak mohl jako pořadatel usměřňovat dění na startu. Létajícím hostem v této kategorii by Donald Bekins z USA, bývalý prezident SAM. Létal se svým modelem ETHY vybaveným 10ccm motorem Ohlson s indukčním zapalováním. Přiletěl z italské Bologny, ale jeho krabice s modelem se u ČSA nenašla. Čas čekání a nejistot a teprve k večeru jsme se dozvěděli, že je na světě. Slibili dovést ještě týž den. Přivezl ji opravdu - ale 15 minut před půlnocí. I takové legrácky patří k pořádku soutěží, samozřejmě jen pro pořadatele. Don Bekins létal s obrovskou převahou výšky, kterou utrácel po 4. minutě dost strmými sestupy. Ve 2. a 4. kole byl na přistání pomalý a nedoletěl do čtvrtce. Startoval zásadně ze země. Vyrovnanými lety zvítězil Z. Andryšek. Velmi dobře zabojoval J. Balej s Fly Baby. J. Netáhlo nestačil odletět 4. let a neměl co škrtnat.

Celkové výsledky

1. Andryšek Zdeněk	Vega 10	1000
2. Bekins Donald (USA)	Ethy	970
3. Balej Jiří	Fly Baby	968
4. Netáhlo Jaroslav	Múra	895
5. Ing. Kleinmond Karel	Brigadier	871
6. Hucce Andreas (SRN)	Miss A	643
7. Svoboda Petr	MV 706	340

V této kategorii se setkávají motory velmi různého obsahu a výkonu. Jsou v podstatě jen 2 cesty jak problém řešit: rozdělit kategorii podle obsahu (výkon těžko posoudíme, záleží na otáčkách motoru) - což je při takovém počtu účastníků (nebo i málo větším) nesmysl, nebo dlouhým motorovým chodem dát šanci i modelům s nejslabšími motory. Motto: když máš slabý motor, tak šplhej třeba 2 minuty a to by mělo být dost na 5 minutové maximum. Máš motor moc

výkonný? Budeš nahoře na hranici dohledu (Bekins za 33 sec). Polétejte si nahoře, najdi si termiku a až bude čas udělej správný rozpočet na přistání. Obráceně, tedy zkracováním motorového chodu to nejde, tím by byly vyřazený všechny slabé motory. Ještě letos to v praxi vyzkoušíme.

Závěrem je potřeba zamyslet se do budoucna. Organizovat tak rozsáhlou soutěž v 8 lidech se nedá, na to nemáme zázemí. Dvoji cestovní výdaje jsou neúnosné. Ani 3 motorové kategorie, kde navíc mnozí létají ve více kategoriích. Bude třeba rozhodnout jak dál. Více soutěží jednodenních? A kdo je bude organizovat?

Ještě několik poznámek:

Jako léta minulá věnoval Fritz Soltner několik hodnotných cen pro vítěze.

- Vydavatelství časopisu Modelář + Modely věnovalo 3 x roční předplatné časopisu pro vítěze.

- V. Kostečka zhotovil pro vítěze všech kategorií vkusné piakety a zajistil propisovací tužky s emblémem klubu pro všechny účastníky soutěže.

Ještě zvláštní poděkování všem, kteří organizačně pomohli - mnozí ani nejsou členy SAMU.

Pokud se vám něco nezdálo, je na místě se zeptat sám sebe, čím kdo přispěl k lepšímu průběhu soutěže.

Rad., Čížek
ředitel soutěže

Osobní poznámka: nestačil jsem udělat jediný snímek pro IL. Pokud můžete nějaký vhodný postrádat, bude vítán.

**dokončení se str. 5**

Trup - měl oválné překližkové přepážky, na spodku se sbíhající k ostruze. Hlavním nosným elementem byla bočnice, kde byla dvě listy 5x15 jdoucí v ose trupu až ke kormidlům, kde byla tloušťka list pochopitelně menší. Na bočnicích doplňovaly tyto hlavní listy pomocné listy 3x3, na spodku trupu listy 5x5. Trup přecházel od přepážky III., 762 mm od nosu do kruhového průřezu. Po obvodu byly hlavní listy doplněny 10 pomocnými podélníky. Celý trup byl dlouhý 1625 mm, měl největší šířku 76 mm a výšku 135 mm.

Kormidla - měla symetrický profil, žebra byla páskována. Spodek směrovky byl zřejmě z ohnutého bambusu. Dimenze udána není.

Celkové proporce modelu dávají tušit, že šlo o model výkonný a dobrých letových vlastností. Těžko jej dnes bude někdo stavět pro kategorii volných modelů AV3, ale určitě by byl vhodným objektem pro ARC. Hmotnost udána není, ale odhaduji ji asi na 1,1 kg což při ploše křídla asi 55 dm² dává necelých 20g/dm² křídla. To je velmi nadějně pro termický let. Také koncepce a velikost kormidel je velmi vhodná. Nepodařilo se mně zjistit "rok narození" tohoto modelu, ale nemějte obavy, je starý kolem 50 let - v pozdější době už se takové modely nestavěly, jak jsem řekl v úvodu: vytlačily je A-dvojky.

R. Čížek



Těžko se píše tyto řádky:
Dne 9. 6. 1999 zemřel náhle ve věku 58 let
člen našeho klubu

Vladimír MAŠEK

Vláda byl nekonfliktní obětavý chlap ochotný kdykoliv přiložit ruku k dílu. Nyní Kladeňák pocházel z Olomoucké modelářské lhně.

Snad nejlépe ho charakterizují slova Senecy -
„život neměřme časem, ale skutky.“