



INFORMAČNÍ LISTY

48

ŘÍJEN

1999/6

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 ČÍŽEK
Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice

„Otevřený dopis modelářským seniorům“

Takový název má článek Poldy Waleka v č. 48 Zpravodaje SAMu 78. Byl jsem rovněž požádán o jeho zveřejnění v IL., takže mne nepřekvapil. Musel jsem ale otištění odmítnout, protože řada věcí nesedí. V žádném případě se nebráním příspěvkům z řad „78“, jsou-li věcné a svým rozsahem přijatelné - nemáme totiž tolik volného místa jako je ve Zpravodaji.

Před drahným časem jsme se s Jardou Rybákem dohodli, že poštuchování a všelijaké jiskření nic nepřináší a bez zaváhání jsme v tomto smyslu „válečné sekery zakopali“. Zdá se, že ne dost hluboko, když se mohl objevit takový článek. Několik přátel mně radilo, abych se na odpověď vykašlal, že to jsou nesmysly a nepravdy. Přece jen jsem neodolal. Ne pro svoje jakési zadostiučinění, ale aby členové SAM 95, kterým Zpravodaj do ruky nepříjde, věděli, jak se věci mají.

Upouštím od polemiky k sáhodlouhému úvodu o modelářině, o té historické zvlášť. O tom, jak jsme došli k rozhodnutí ustavit SAM /78/. Nezbyváá objasnit věci další. Cituji další odstavce, kde jsou trochu silná, byt nepodložená slova: „SAM nám byl seslán jako dar z nebe, bohužel opět s lidskými - čistě českými nectnostmi. Musíme být opět výjimkou a jsme šašky pro celý svět. Máme tady dva SAMy. Přestože jsme všichni stejní nadšenci pro jednu a tutéž věc, nechali jsme se nesmyslně rozdělit bez toho, že by se nás někdo ptal, několika málo jednotlivci, kteří nenašli sílu překročit svůj stín. Na skupinu na západ od „Prahy“ a zbytek republiky. Bylo to potřeba? I v modelářině si asi stejně jako v politice opět jen na něco hrajeme. Bez ohledu na to, že stavbou starých modelů se s nostalgii vracíme o desítky let nazpátek, ale i pro dnešek děláme radost sami sobě a všem, kteří budou přihlížet. A to je snad smysl celého hnutí. Nebo snad jej spatřujeme někde jinde?“ - konec citátu tohoto sloupce.

Tedy: „Musíme být opět výjimkou a jsme šašky pro celý svět. Máme tady SAMy dva.“ No a co? Jednak hnutí SAM nikde nevymezuje jejich počet pro ten, či onen stát. Nejspíše budou také šašci v kanadské provincii Ontario, kde jsou tři, v samotné Kalifornii ve Státech, kde je jich rovných 20. A více než jeden SAM je také v Anglii, Austrálii a jinde. A stále vznikají nové SAMy. Jistě, jsou to větší území, než ČR, ale tam si udělát vylet 300km na soutěž je naprosto normální, u nás už jízda 80 km daleko leze tvrdě do peněz. A naopak? Sám jsme členem SAM 27 v severní Kalifornii, SAM 51 je v Sacramentu a oba mají své základny sotva 60 km od sebe, což je méně než má SAM 78 a 95. Oba žijí plným modelářským životem (byl jsem tam na soutěži) a nevádí si. Proč by to u nás nemohlo jít také? A divili byste se, nejsme pro smích, když napíše takový Jim Adams - bývalý prezident SAM z Kalifornie, že to děláme dobře, má to svou váhu.

„Nechali jsme se rozdělit bez toho, že by se nás někdo ptal“: Asi 16 modelářů, většinou dnes létající RC (samozřejmě všichni před léty létali volně) se koncem roku 1992 rozhodlo založit vlastní klub, to snad jde, je demokracie, nikomu se tím neubližilo, Asi máme smůlu, zřejmě jsme „nenašli sílu překročit svůj stín“. Litujeme, nerozumíme tomu, co tím básník myslel. Snad nám mělo jít o „koryto“?

A teď jedno velké nedorozumění: z doby vzniku SAM 95:

jesli jsme se specifikovali, že budeme spíš působit na západ od Prahy, bylo tím jen řečeno, že chceme respektovat teritorium SAMu 78, tedy celou oblast Moravy, sever i východ Čech. Něco, jako že ctíme očůrané stromy, nic víc! Taková je pravda nikoliv „berlínská zeď“, kterou si nejen Polda vykonstruoval. Že nic takového neexistuje a neexistovalo svědčí řada členů z oblasti „na východ od Prahy“. Vrátka do SAM 95 byla vždy otevřena, ale nikoho jsme nelanali, nárůst členů byl až překvapivý. V podstatě nejsme asi dobrý SAM. Z aktivních, tedy létajících členů většina spíše inklinuje k RC. Spravedlivě mají v IL plánky i povídání o volných modelech volňáskáři, ale účast na soutěžích je malá. Je to mimo nás. Poldu „urází, a vždy se obrací zády, když na soutěži Sam někdo třeba s nádherným Braunerovým třímetrovým Mosweyem hučí v lomcovaných obrazech a šturcuje, aby se v časovém limitu dostal na zem a přistál do čtverce“. Tak co vím, Moswey na rádio byly postaveny 3: otec a syn Dvořákové a VI. Pergler z Prahy. Ani jeden model nebyl ovšem třímetrový a co vím, tito 3 piloti nikdy nijak nepatřičně lomcováky nepředváděli. Ani nemuseli, totiž oni umí perfektně létat i udělat si správný rozpočet na přistání. Pokud je známo, v pravidlech SAM 95 je navíc na klidné přistání pamatováno nepenalizovanými 30 sekundami. To na okraj. Tedy jen laciná slova můj pane. A že Poldovi (a jiným) vadí RC řízení na modelech jako takové, je to jejich věc. Jiným zase vadí netolerantnost, možná.

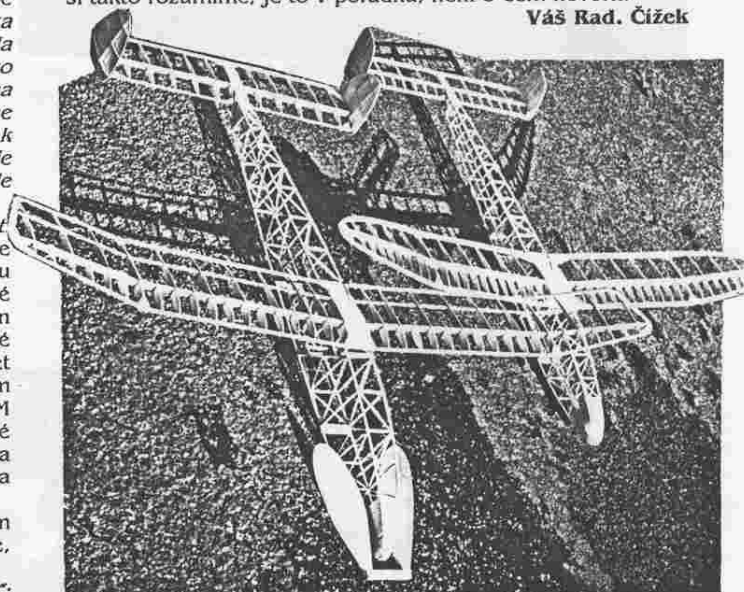
Není mně lhostejné, že jsem zabral tolik místa v našich IL., namísto abych toto zaplnil fotkami, nebo jinými modelářskými zajímavostmi.

Až na závěr článku se dočtete, že je potřeba pozvat ty „západní k účasti na celostátním sletu SAM k debatě nad sloučením, k demokratické volbě vedení.“ Nevím, zda není hřích, že mám na Moravě, Plzeňsku i víc dole a v SRN, Itálii, Švýcarsku, Švédsku, Dánsku, USA i Kanadě řadu kamarádů, kteří nic neví o zdí „na západ od Prahy“. Jak by také mohli, nikdy žádná neexistovala. Zase dostanu jistě řadu dopisů, které ač možná podepsané budou mluvit o mé neochotě, malému IQ a jiným podobným věcem. Už jsem si zvykl.

Přirovnávat modelářinu, historickou zvláště k politice „že si na něco hrajeme“ nepokládám za vhodné - přece jen je tu myslitelný podstatný rozdíl: my jsme za ta léta něco udělali, něčím přispěli.

Ale závěrem: přátelé ze všech koutů naší ČR, nenechte se otrávit. Každý let „historika“ budiž požehnan, ať má rádio, nebo ne a ať radost z letu naplní vaše srdce. Lhostejno, zda jste z Prahy, přímo, nebo na západ, východ, jih či sever od ní. Pokud si takto rozumíme, je to v pořádku, není o čem hovořit.

Váš Rad. Čížek



Se stavbou zmenšenin Wakefieldů se baví Zd. Raška z Frenštátu p. R. Zde jsou v kostře hned dva. Vlevo je zmenšenina Varteckého LOUDALA a napravo Wakefield Zd. Hamouze z Přítočna, který létal v partě KŽ. Nenechte se plést perspektivou, jsou stejně veliké. A létají na 10g gummy. To musí být pohoda. Jistě nepotřebují tolik místa jako jejich vzory.



BRIGADIER sr čtyřtáctem je zdařilým dílkem Pavla Hlávky.

Létal s ním na soutěži v Kladně.



CRC-E CORONET Mirka Kasala je jedním z nejhezčích modelů a pěkně létá (Foto Fr. Brož)



Model KRAJÁNKA a zmenšené SLUKY postavil nadšenec pro volné modely Al. Rajnošek z Králova Dvora netradičně na rádio.



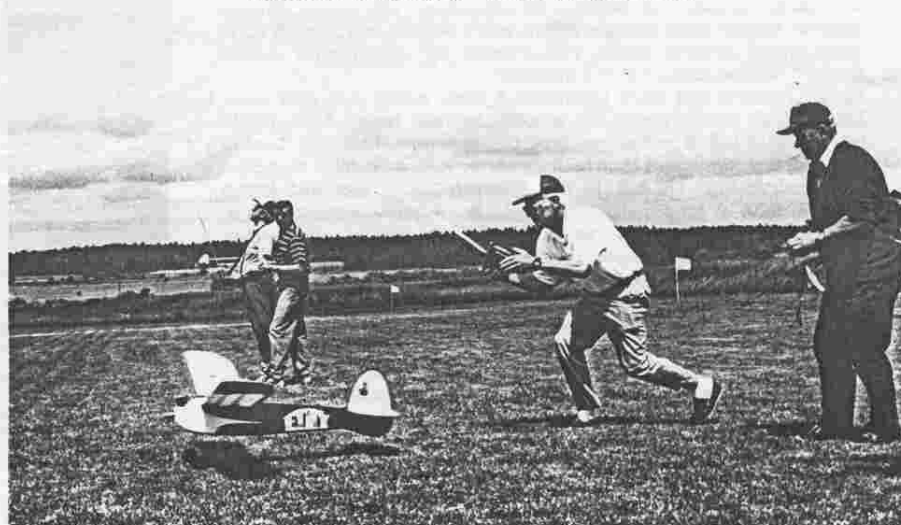
Ten stroj je „LUŇÁK“ s prodlouženým rozpětím na 2,4m. Tomu mužskému žehrovska banda vymyslela přívlastek „Film“ - prý, že se stále dívá tak přiblíže, jako partner Lauera, pan Hardy. Dnes ve svých 64 letech už tak nevypadá. Létával mimo větroňů také úspěšně Wakefieldy.



Také J. Fikejz z Hradce Králové obětoval desítky hodin a postavil si bílo-červeného SOKOLA II. Výkony jistě ospravedlňují vykonanou práci.

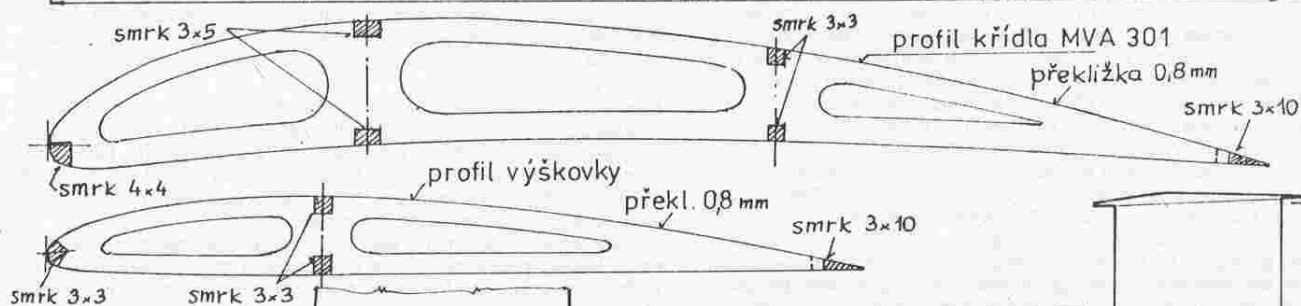
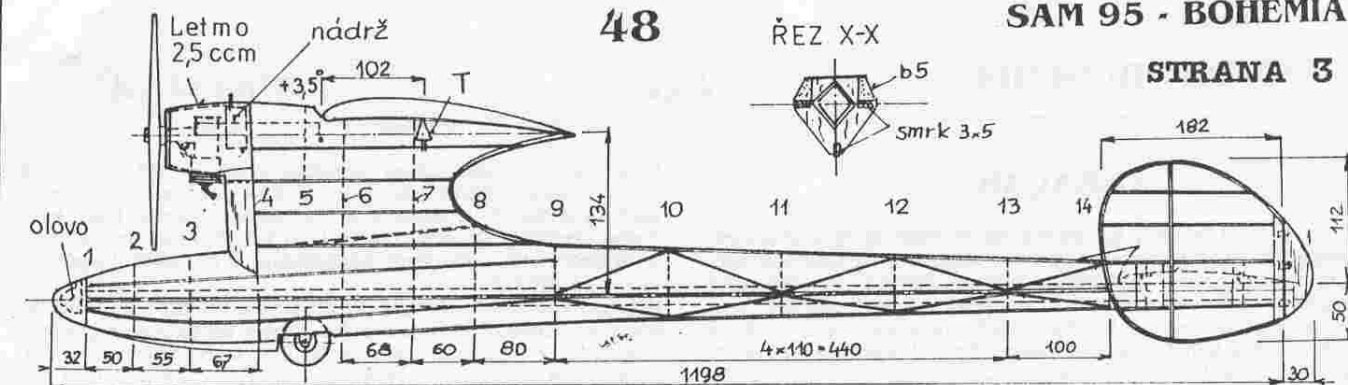
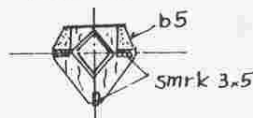


Pro exhibici postavil v r. 1997 repliku prvního dánského větroňe SVH - 1 z r. 1938. Byla to jedna z prvních dánských konstrukcí. Před tímto datem byly většinou stavěny modely německé konstrukce (Foto: Erik Knudsen)

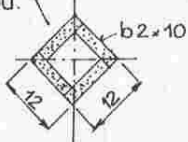


Startující model ETHY Dona Bekinse z USA na soutěži v Kladně zachytil pohotově Fr. Brož. V pozadí je soustředěný pilot FLY BABY J. Balej s časoměřičem. Don Bekins vzlétal zásadně „po americku“ - tedy ze země. Pro desítku Ohlson (indukční zapalování) to nebylo nic nesnadného.

ŘEZ X-X



průběžná trubka trupu.



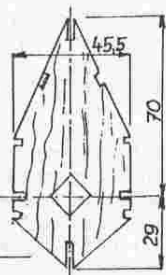
URRAGAN2

1952

44,70 dm²13,12 dm²

lípa

přep. č.8

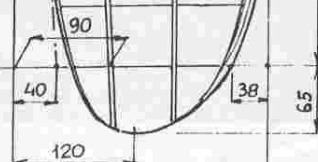
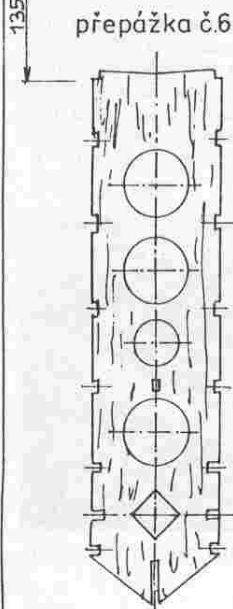


NAVRHL POSTAVIL A LÉTAL

EMIL BRAUNER
KLÁDNO

1920

přepážka č.6



ROZPĚTÍ	1920 mm	ZATÍŽENÍ	12,4 g/dm ²
DÉLKA	1228 mm	PROFIL KŘ.	MVA 301
CELK. PLOCHA	57,82 dm ²	PROFIL VÝŠ.	RH. ST. GEN. 29
HMOTNOST	720 g	MOTOR	LETMO 2,5 ccm

podle stav. plánu Zd. Rašky nakreslil

M: 0 50 100 200 300 400 500 600 700 800

URRAGAN 2

Emil Brauner byl kladenský modelář, který je znám asi především modely Moswey, Kavka, obojživelnou maketou See-Bee a tryskovým modelem Taifun. Působil v kladenské Poldovce jako vedoucí kalírní nástrojů a různé potřeby jeho modelářského ducha z hlediska obrábění, nebo tažení výlisků v horkém oleji byly snadno splnitelné. Byl velmi šikovný. Bohužel již také zemřel. Dnes by mu bylo 84 let. Chodil poletovat do Žehrovic, většinou s celou rodinou, měl sem dobré autobusové spojení a bývala tu dobrá modelářská parta. Často přijížděli Braunerovi na kolech a počasí si zrovna nevybírali, myslím tím zimní čas. Jednou v roce 1952 dovezl Emil překvapení - rozložený model URRAGANA v tlumoku na zádech. Byl to motorák trochu nezvyklých tvarů, dělal dojem spíše obojživelníka. Novým motivem tu byla ochrana motoru a vrtule. To se vyřešilo motorovou gondolou vestavěnou na nízký krk na trupu větroňovitěho tvaru. Nebyl to model vystřížený pro některou kategorii, šlo spíše o takový motorizovaný větroň. Při rozpětí téměř 2 metry, celkové ploše 58 dm² měl plošné zatížení pouhých 12,4g/dm². Můžete si z toho snadno odvodit, že kluz byl mimořádně dobrý. Motor Letmo 2,5 také běhal více než minutu, aby se model dostal pořádně nahoru. Motor byl instalován v motorové gondole invertně a při přitahování komprese, byla nutná maximální opatrnost, v zimě zvlášť. Mnoho místa mezi vrtulí a kabínkou nástavby trupu opravdu nebylo. Doba chodu motoru, jakož i ovládání determalizátoru bylo od bubínkového časovače, který Emil vytvořil z nějakého hodinového strojku. Na to byl Emil opravdu koumák. Model měl větroňovitý trup s uvedenou nástavbou, dělené křídlo s dvojím lomením, které bylo přivázáno gumou na sedlo za motorovou gondolou. Ocasní plochy byly v uspořádání se dvěma směrovkami. Výškovka byla nezvykle velká (téměř 30 % plochy křídla). Z dnešního pohledu byla zbytečně velká. Není rozumné ji plně využít jako nosnou (při malém úhlu seřízení dostanete těžiště modelu příliš dozadu, což zhorší podélnou stabilitu modelu).

Technický popis:

Trup byl slepen z listů 3x3 a 3x5 a řady překližkových přepážek. Nos trupu měl malou hlavici slepenou z lípy 10 a 8 mm. Aby šlo trup pohodlně slepit, byly přepážky navlečeny na lehký centrální nosník probíhající osou trupu. Byl slepen z balzových listů 2x10 na koso. Tento nosník probíhal od hlavice až po balzový blok na konci trupu



Krček nesoucí motorovou gondolu i křídlo byl v největší tloušťce stejně široký jako trup. Zužoval se kupředu v místě kabinky a dozadu k odtokovce křídla. Spodek trupu tvořil křídlo z 3 mm překližky. Do jeho výřezu bylo zabudováno gumové kolo o průměru 45 mm. Mezi přepážkami byly ještě diagonální výtuhy z listů 2x2.

Křídlo mělo střední obdélníkovou část o hloubce 250 mm ke konci se lichoběžníkově zužovalo a bylo zakončeno eliptickým obloukem z pediku 5 mm. Profil byl osvědčený MVA 301. Překližková žebra byla vylehčena. Náběžka - smrková lišta 4x4 na koso, hlavní nosník tvořily 2 listy 3x5, pomocný pak 3x3. V podstatě šlo o typickou „žehrovskou“ stavbu křídla velkých větroňů, ochuzenou bohužel o řadu stojin nosníků, které by tam být měly.

Kormidla Výškovka byla obdélníková slepená do V pod úhlem 7 stupňů. Již jsem se zmínil, že 13 dm² výškovky bylo nadbytečné moc. Na výškovce byl použit profil Rhode St Genese 29, ale těžko hledat důvod proč. Při těžišti asi ve 40 % hloubky křídla by musela být výškovka této plochy dosti natažená, což by zbytečně zvyšovalo odpor.

Směrovky se nasazovaly plochou stranou k výškovce pomocí dvou kolíků průměru 3 mm do pouzdra mezi nosníkem a do vedení vpředu. Na koncích měly směrovky malé seřizovací klapy z 1,5 mm překližky.

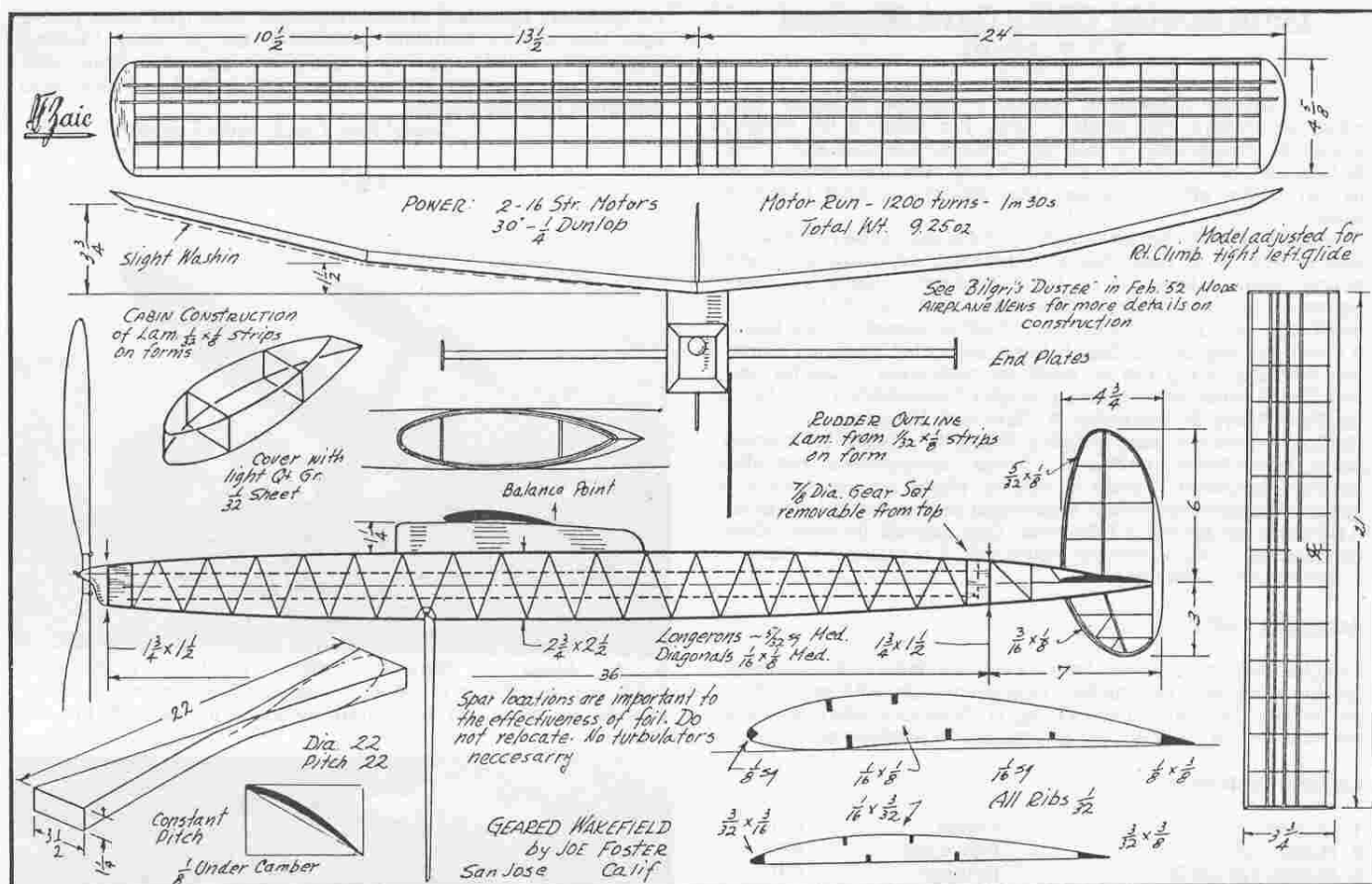
Model létal pomalu a velmi pěkně přistával, což při takovém zatížení bylo samozřejmé. Ale věřte v zimě různým autoknipsům. Přestože časovač bylo Emilovo vrcholné dílo, tu zimu nějak zamrzl (létání i když bylo mírně pod nulou nebyvalo nic neobvyklého) a motor šel přes 3 minuty. Dostal se dost vysoko a v kruzích letěl nad les vzdálený téměř kilometr. Měl jsem sebou našťásti lyže, sněhu bylo dost a běželo se mi dobře. Měl jsem správný směr a model jsem nakonec našel. Kde jinde, než na vrcholu borovice. Seděl tam jak tetřev. Znáte ten pocit bezmoci pod takovým stromem? Marně jsme se pokoušeli házet nahoru suché klacky, tak vysoko jsme je nevyhodili. Když už jsme byli dost umordováni, objevil se neznámý soudruh (kdo jiný mohl mít tehdy flintu?) s loveckou puškou a ochotně nabídl, abych model zkoušel sestřelit. Zdálo se mně to víc fantastické, než reálné, ale nakonec jsem to zkusil, ač jsem nikdy předtím z takové flinty nestřílel. Kupodivu to šlo. První rána odstranila větvičky v kruhové ploše více než 30 cm, úspěšně byly i další dvě. Nahoře se to znatelně prosvětlo. Při čtvrté ráně ale nějaký zbloudilý brok chytil odtokovku křídla, model se posunul a spadl dolů, poškozen jen mírně. Nevzpomínám si, že by model ještě potom létal. Jen jsem později dostal anonym, že jsem akorát tak dobrý střelec druhým do modelů. Inu člověk se všem nezavděčí.

Já vás nenavádím, ale pokud by si chtěl někdo postavit tento model jen tak pro polétání (ale proč ne i pro soutěžní létání?) na rádio, neprohloupil by. Ne nenamáhejte se plánek z IL zvětšovat. Můžete si koupit u Zd. Rašky (Dolní 301, 744 01 Frenštát p. Radhoštěm) plánek 1 : 1. On jej nakreslil podle původního Braunerova modelu odměřením originálu u svého přítele, kterému model před léty E. Brauner věnoval. Pouze motorová gondola měla jiný čumák, jak je zřejmé z fotky. Model je kreslen jako původní, tedy volný. Pro RC úpravu doporučuji především důkladně vyztužit nosníky křídla stojinami, vylepení spodku trupu balzou, nebo překližkou 0,8 mm. Dále je třeba zesílit výškovku. Dejte silnější náběžku a učitě ještě jeden nosník (stejně pro klapku výškovky je nutný). Pamatujte: netuha výškovka je nejistější věc, jak se sesypat na zem. Jaký motor? Chcete-li si jen tak poletovat, stačí 2,5 pro soutěžní létání možná 3,5 ccm. Přejdeme-li však na delší motorový chod, nestačí i pro soutěžní létání motor 2,5 ccm

Rad. Čížek



Kluci Tom a Ondra Plačkoví z Prahy se svými modely PLAYBOY. Připojí se někdy další mladíci?



Dvoupřevodový Wakefield od Joe Forstera z USA

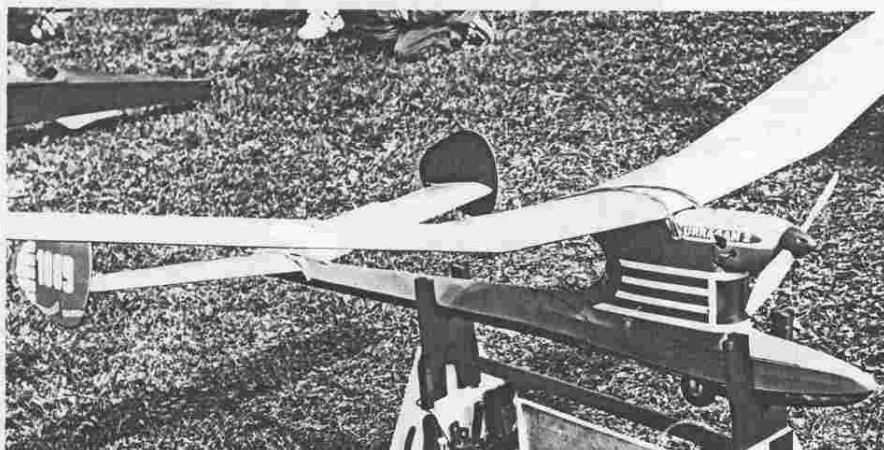
Plánek jsem převzal z ročenky Franka Zaice 1953. Jistě je ale, že Fosterův dvoupřevodák existoval již nejméně rok, možná dva předtím. Tehdy doznívala trochu revoluční myšlenka Fina A. Elily, vítěze Wakefield - cupu 1949 a 1950. To dvoji vítězství po sobě bylo dosti silným argumentem ke stavbě podobných strojů. Ono už to ale netrvalo dlouho a bylo odzvoněno takovému množství gumy - a tím také nemělo smysl stavět převodáky. Když už jsme u gumy: Model měl 2 šestnáctipramenné svazky z gumy Dunlop 1/4" (6,35 x asi 1,2) o délce 762 mm každý. Dalo se do tohoto „motoru“ natočit až 1200 otáček a vrtule se točila celých 90 s. Hmotnost obou svazků byla 168 g.

Nutno připomenout, že J. Forster zvítězil s tímto modelem na MS 1953 konaném v Anglii dne 3.8. Nalétal 3x plné maximum, tedy 3 x 5 minut. Stejný výkon měl i Brit O. Donell a E. Scotta z Argentiny, čím se pořadí lišilo známo není.

Ještě několik dat: Plocha křídla 13,86 dm², relativně velká plocha výškovky 5,07 dm². Celý model měl hmotnost 279g. Pokládejte toto jako okénko do historie. Už dávno se nelétá na takové množství gumy, ani na 80g se kterými jsme se poprvé potkali 1954 v Moskvě a 1955 na MS v Německu. Potom odpadly podvozky (1958) a současně i svazek je redukován nejprve na 50g a krátce nato na 40g. Úvaha o 2 svazcích při tomto omezení je zbytečná.

Model byl seřízen pro motorový let v pravých kruzích (pozitiv na pravém křídle) v kluzu vlevo. Vrtule byla sklopná o průměru 560 mm a stejném stoupání.

Upouštím od popisu modelu, stejně jej asi stavět nebudete, ale není marné vědět, jak to tenkrát před 46 léty bylo. Do budoucna připravím nějaké užitečné modely pro možnou stavbu, hodící se do některé z našich kategorií SAM 95.



Motorový model Emila BRAUNERA z Kladna, který létal v roce 1952 si vzal za vzor Václav Rajchart z Hradce Králové a postavil si v roce 1998 repliku na rádio. Uragan II létá při hmotnosti 1200kg prý velmi spolehlivě. Jak by také ne, má obrovskou plochu.
Foto Zd. Raška



Náš spolupracovník Licio Fanfani z italské Florencie létá všechny kategorie historických volných modelů: motoráky, větroně i gumáčky - malé i velké. Velmi rád staví československé modely. Na snímku je s větroněm Ant. Voráčka z KŽ z roku 1946 - AV - 46.

Letní soutěž CRC - Nové Strašecí 17.7.1999

Bývalé pražské letiště u Nového Strašecí bylo místem pořádání letní soutěže CRC. Pro létání s RC modely jmenovitě s motoráky je tam na rozdíl od kladenského letiště božský klid. RC větroně by se tam mohly létat jen v případě, že by vítr foukal přibližně v ose této plochy. Je totiž poměrně úzká.

Jistě mně dáte všichni za pravdu, kdož si sem přijeli zalétat, že tato soutěž by si zasloužila v celkovém hodnocení jen samé pěkné známky. Snad až na to, že v tomto osamělém místě nejsme schopni zajistit občerstvení. Nikdo se k této práci nepřihlásil. Ale jinak: počasí na jednotku, slunečno, ani kapka a vánek jen aby se neřeklo. K tomu bezvadně fungující startér Jan Štřiteský, který má lví podíl na perfektním průběhu celé soutěže. K tomu ještě dobře pracující časoměřiči: Lad., Jan a Zd. Vyskočilovi, St. Machulka, R. Metz a Vl. Valenta.

Myslím, že všichni, kteří přijeli z Prahy, Plzeňska, Karlovarska nebo Dobrušky neletovali. Samo zabezpečení navodilo dobrou atmosféru, počasí a výkony pilotů se postaraly i o výbornou úroveň sportovní. Příjemným překvapením byla účast K.H. Kinitze se synem z Německa. Oba zalétali úspěšně. Otec nakonec se Superantarem vyhrál CRC-T a požádal o členství v našem klubu. Tak vítějí!

Kategorie CRC-E

Zahájila soutěž tradičně jako první. Vzhledem k rozdílnosti kanálů a dostatku časoměřičů bylo první kolo odlétáno během půl hodiny. Zajímavostí byl Viking VI. Kostečky, který jej začal stavět v úterý a v sobotu byl na soutěži, to oceňujeme.

Celkové výsledky:

1. Dvořák Libor	Viking	1020
2. Mrštík Jan	Frisco-Kid	1020
3. Dvořák František	Netopýr	1020
4. Kostečka Vladimír	Viking	1020
5. Kasal Miroslav	Coronet	1010
6. Vaníček Jaroslav	Viking	1010
7. Ing. Bulín Gustav	Start	1000
8. Brož František	Satyr	937
9. Hlávka Pavel	Brigadier	935

Kategorie CRC-A

Zpestřením hned prvního kola této kategorie byl pád modelu jednoho z favoritů J. Netáhla pro závadu na upevnění křídla. Vysoké obilní pole však model zachovalo téměř nepoškozený. Díky příznivému počasí bylo i na 3,5 cc paliva dosahováno výšek na hranici viditelnosti modelu. Plných 50 % přistání pak bylo do malého čtvrtce, což je dobrou vizitkou pilotů těchto poměrně lehkých modelů.

Celkové výsledky :

1. Macháček Jaroslav	Sirius	920
2. Andryšek Zdeněk	Vega 7	920
3. Plaček Ondřej	Playboy	920
4. Dvořák František	Múra	920
5. Macháček Jaroslav	Bukanýr	918
6. Brož František	Múra	856
7. Plaček Tomáš	Playboy	840
8. Netáhl Jaroslav	Múra	420

Kategorie CRC-T

Při nástupu bylo jednohlasně dohodnuto vyzkoušet za účelem uvažované změny délky motorového chodu na 2 minuty. Je pochopitelné, že modely se silnějšími motory celý motorový čas nevyužívaly, ale modely se slabšími motory si polepšily.

Celkové výsledky:

1. Kinitz K.H.	Superantares	1020
2. Balej Jiří	Fly Baby	1010
3. Macháček Jaroslav	Start	1010
4. Ing. Kleinmond Karel	Simplex	1000
5. Andryšek Zdeněk	Vega 10	980
6. Hořava Miloslav	Nela	970
7. Steini M.		940
8. Kruk Karel	Vítěz	895
9. Alexandrov Jaroslav	Buldozer	844

Po vyhlášení výsledků, předání diplomů, drobných cen a plaket byla sice soutěž formálně ukončena, ale já, který tradičně odjíždím z letiště poslední, jsem tu zanechal řadu dále poletujících modelářů. Byl to výraz spokojenosti a to snad bylo odměnou i pro pořadatele.

Zapsal Rad. Čížek, ředitel soutěže



K. H. Kinitz z Německa přišel, viděl a zvítězil se SUPERANTARESEM z r. 1946 v CRC-T. Líbilo se mu u nás a přijede pryč zase. Má to k nám kousek, jen asi 65 km od hranice.



FRISCO KID Jana Mrštíka je vždy velmi tvrdý soupeř. Létá v kategorii CRC-E a ve Strašecí skončil druhý.

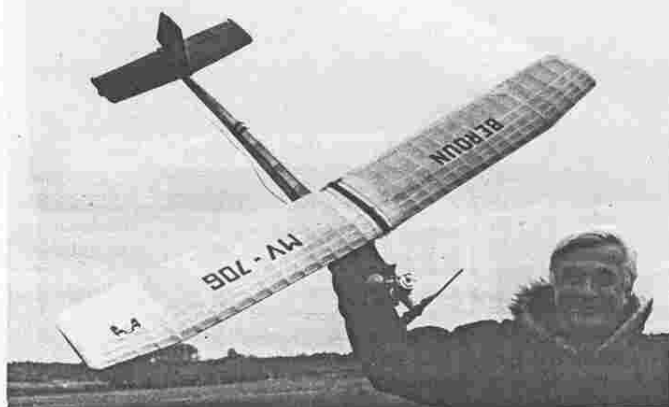


Ing. K. Kleinmond skončil se svým SIMPLEXEM na Strašecí jako čtvrtý. Pro potah však použil nestylovou folii.

Trochu obrázků navíc

Jestli jste napočítali více stránek, než obvyklých 6, nepletete se. Vložením hlasovacího lístku jsme se dostali totiž do poštovního tarifu 8,- Kč a tak je škoda nevyužít váhového limitu.

Berte to jako doplňkové stránky. Sestaveny jsou většinou z přebytečných fotografií. Je to mimořádná situace, kterou nemůžeme běžně opakovat. Proto jsou 2 stránky navíc jako podzimní pozdrav indiánského léta.



Jarda Netáhlo z Berouna si postavil na motor Superatom tohoto jednoduchého motoráčka s řízenou směrovkou a výškovkou, tedy CRC-A.



Zd. Andráskovi u Prahy s VEGOU 10 se při 4. letu uvolnila polovina výškovky a neměl tedy 4. let hodnocený. Proti zvyklosti skončil až pátý.



Brňáci snad měli v poválečných letech nejelegantnější modely na gumu. Toto je Wakefield modeláře Krále.

Vpravo je Wakefield Brňáka Emila Rese, který zářil na gumíčkářském nebi v padesátých letech.

JAK JSME VLASTNĚ NA TOM?

Zveřejnit úplný adresář členské základny SAMu 95 by znamenalo značnou plošnou újmou na IL. To si v současné době dovolit nemůžeme, jsou přednější věci do tisku. Ale abyste měli alespoň částečný přehled o tom odkud je těch 120 členů klubu, udělal jsem následující přehled. Použil jsem ke zmapování PSC jako jednoduchou pomůcku. Odpovídá to zhruba bývalým krajům.

První číslo je počet členů, v kolonce „aktivních“ je uveden počet členů, kteří se během posledních dvou let zúčastnili nějaké soutěže SAM 95. Jsou to samozřejmě čísla nepřesná v tom smyslu, že neberou v úvahu, zda se někdo zúčastnil pouze 1x, nebo 5x. Jde o stav k 15.8.1999-

Oblast	Členů	Aktivních
Praha	26	12
Střední Čechy	40	25
JČ + ZČ	17	8
Severní Čechy	6	5
Východní Čechy	1	0
Jižní Morava	7	2
Severní Morava	5	3
Evropa	14	8
Zámorí	4	1
Celkem	120	64

Z přehledu je zřejmé, že těžiště členské základny i aktivity je ve Středočeském kraji, v Praze, v oblasti JČ + ZČ kraje a v Německu. Je potěšitelné (a překvapivé), že prakticky každý druhý člen se nějak aktivně zapojil a to pomijím jak vpředu podotknuto neoddiskutovatelnou práci funkcionářů při sportovních akcích.

Účel tohoto přehledu? Určitě ne se chlubit, ne zdůvodňovat proč má SAM 95 nárok na existenci. Nechme hesel se silnými, ale často nic neříkajícími slovy, stůjme všichni na zemi a snažme se, aby nám všem zůstal pocit, že jsme udělali pro Antic Flying něco užitečného.

Rad. Čížek

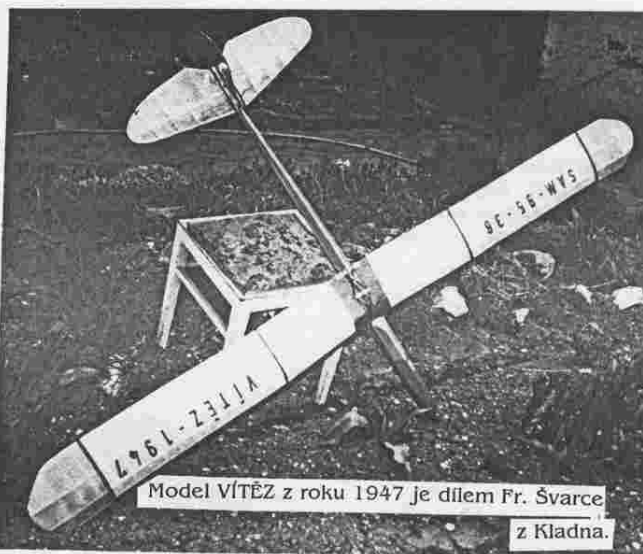


Fritz Söltner z Norimberka s poř. č. 12 byl jedním z prvních členů SAMu 95. Pro náš klub opatřil a vyrobil řadu pěkných cen a plaket. Dýchá pro „aeroplány“.

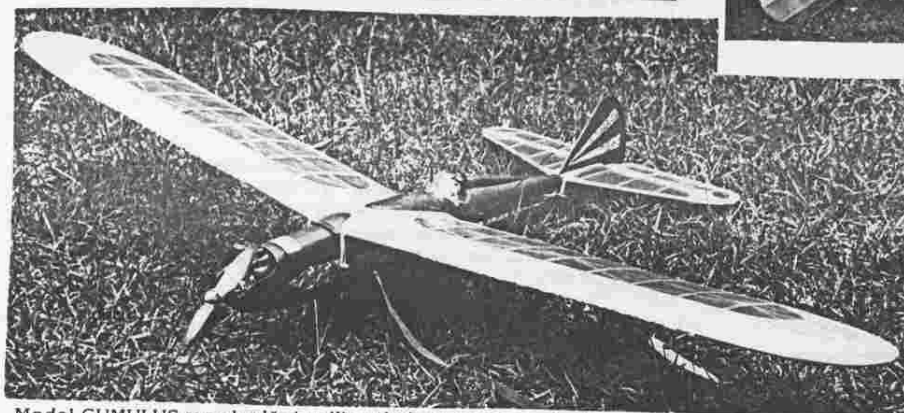




Mila Hořava se svým modelem NELA pro CRC-T.



Model VÍTEZ z roku 1947 je dílem Fr. Švarce z Kladna.



Model CUMULUS v poloviční velikosti si původně postavil na motorek Mills 0,75 ccm jako volný A.B. Abell z Austrálie. Zjistil, že mu vyšlo zatížení pouze na 13,7g/dm² tak model dodatečně upravil na rádiové řízení.



Model Edy Harašty **Stříbrná střela** v novém kabátě. Takto vyšňořen prý poletuje někde v zemi rakouské. Motor Felgiebel 7,6 ccm.



V Kamenných Žehrovicích se již v roce 1943 létaly volné motoráky. Zleva „AUTOBUS“ M. Čermáka, uprostřed „LIMAU“ Rad. Čížka a vpravo „ČÁP“ Zd. Hokra. Všechny modely byly opatřeny motory Letná 6,3 s indukčním zapalováním.



Licio Fanfani startuje motoráka JČ 61 Jirky Černého z Příbrami. V Itálii jak vidno je létání s modely z roku 1961 přípustné. Co vím, Licio vlastní tento model již několik let.



Jarda Macháček létá s modelem SIRIUS velmi úspěšně v kategorii CRC-A.