



ÚNOR

2003/1

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

President: **Radoslav ČÍŽEK**
Žilinská 160, 273 01 Kamenné Žehrovice
Zástupce: **František DVOŘÁK**
Osvobození 99, 273 03 Stochov
Pokladník: **Vladimír HORÁK**
K Cihelně 432, 273 01 Kamenné Žehrovice
Sport. referent: **Jiří BALEJ**
Libušina 194, 273 09 Kladno Švermov
Redakce IL: **Radoslav ČÍŽEK, Jiří BALEJ**
Členové výboru: **Richard METZ**
Mířady Horákové 2065, 272 01 Kladno
Jiří PLAČEK
Malenická 1791/13, 148 00 Praha 4 - Chodov

Korespondenční soutěž 2003 SAMu 95 pro bezmotorové modely

Letošní ročník korespondenční soutěže vyhlášíme na období od 1.4. do 18.5. 2003.

Z organizačních důvodů letos soutěž rozdělujeme na modely bezmotorové létané na jaře a modely na gumu létané na podzim. Také z organizačních důvodů se o podmínkách soutěže zmiňujeme už v IL 71, protože další číslo vyjde až v dubnu a to už by bylo pozdě. Jak jsem se už zmínil, SAM 95 upravuje od roku 2003 některá pravidla a je proto žádoucí se podle toho řídit.

Všeobecně platná pravidla:

1. Bezmotorové modely jsou rozděleny do 3 kategorií od AV 1 až do AV 3, jejich rozdělení a podmínky soutěže jsou uvedeny v tabulce.
2. Pokud jde o hmotnost modelu, musí všechny splňovat podmínku plošného zatížení nejméně 12g/dm² plochy křídla.
3. Je povoleno létat v každé z uvedených kategorií pouze jediným modelem.
4. Všechny druhy modelů startují vlekem šňůrou o největší délce 50 m, nebo gumiprskem o stejné délce v nenapjatém stavu, ale vložená guma nesmí být delší než 8 m.
5. Je povoleno ovládání směrové klapky v průběhu vleku a použití determalizátoru i když původní model uvedená zařízení neměl.
6. Není povolen krouživý vlek.
7. Letí se 4 starty, 3 nejlepší se započítávají do konečného výsledku. Opravný pokus jen je-li let kratší než 20s. Lety nelze opakovat.
8. Je-li dosaženo ve 3 prvních letech maxima, letí se 4. let s maximem o 30s delším a dosaženým časem se určí pořadí.
9. Letovou kartu si okopírujete z IL 71. Musíte ji mít již před létáním. Výkon modelu zaznamenává a svým podpisem potvrdí znalý časoměřič propisovací tužkou (nikoliv psacím strojem). Výkonem rozumíme nejvýše 4 lety letěné v jediném libovolně zvoleném dni v rozmezí konané soutěže.

Řádně a úplně vyplněné letové karty zašlete na ředitele soutěže (adresa je v tiráži) do 18.5.2003 k vyhodnocení. Neúplně vyplněné letové karty, nebo karty došlé po termínu nebudou registrovány. První 3 soutěžící v každé kategorii obdrží diplomy. Výsledkové listiny budou uveřejněny v IL ihned po zpracování.

Pokračování na straně 5

Rad. Čížek ředitel KS 2003



Tento obrázek rozhodně patřil k fejetónku o Zdeňku Bedřichovi z Brna v IL 70, ale nezbylo na něj místo. Má ukázat jaké nádherné potvory dokáže Zdeněk nejen postavit, ale i ovládat. Nezasvěcení říkají tomuto éru (nebo je to ještě model) Černá Máry, ale má to i své správné jméno Stinson Reliant. U tohoto modelu se hejbná všechno jako u skutečného aeroplánu. Nevím, zda má Zdeněk ještě Wartburga. Jest-li ano, kde potom přenocuje tento stroj v měřítku 1:4? Jistě to ale vyřeší ke své spokojenosti. Alespoň se tak usmívá.

Korespondenční soutěž SAM 95 - větroně

Jméno účastníka		
Plná adresa		
Název modelu		
Konstruktor	Rok vzniku	
Kategorie		
Rozpětí křídla		
Plocha křídla		
Hmotnost		
Plošné zatížení		
Létáno dne		
Místo létání		
Let č.	Dosažený čas	Podpis časoměřiče
1		
2		
3		
4		
Součet 3 nejlepších letů		

Tento letový list zašlete nejpozději do 18.5.2003 na adresu:
Radoslav Čížek Žilinská 160, 273 01 Kamenné Žehrovice



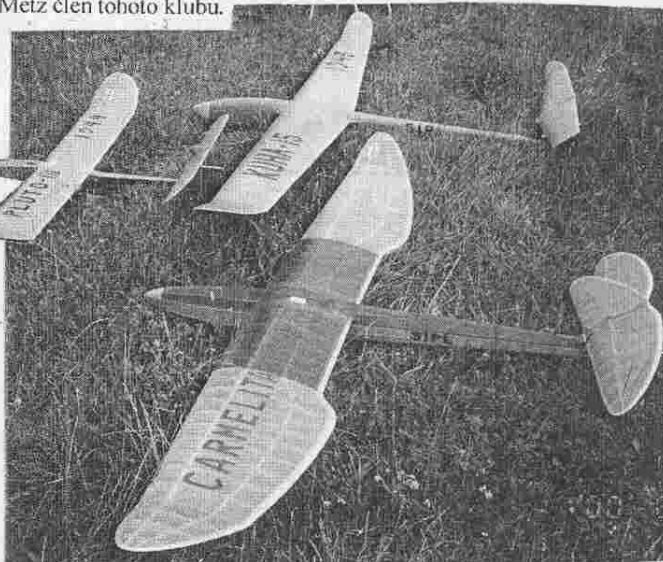
Jedna ze SLUK na Sletu 78 v roce 2001 v Mor. Třebové.



V Kladně existuje mimo dobře vedeného LMK i RC klub Kladno. Ten má malý luxus, kterým se nemůže hned leckdo pochlubit. Vlastní malé letišťátko se střihaným trávníkem. Je situováno severně od hangárů kladenského letiště. Bezpečně se tam dají létat (i se země) RC motoráky a elektry všeho druhu. Loni v září tam bylo uspořádáno Retro 2002 odkud nám poslal snímek Richard Metz člen tohoto klubu.



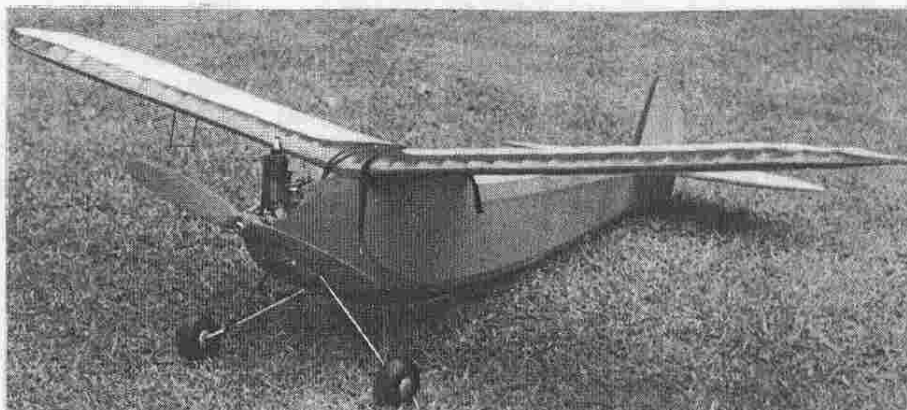
Dán Frank Dahlin si před několika lety postavil zmenšeninu volného motoráka a nazval ji MINI BANSHEE. Prý létá dobře.



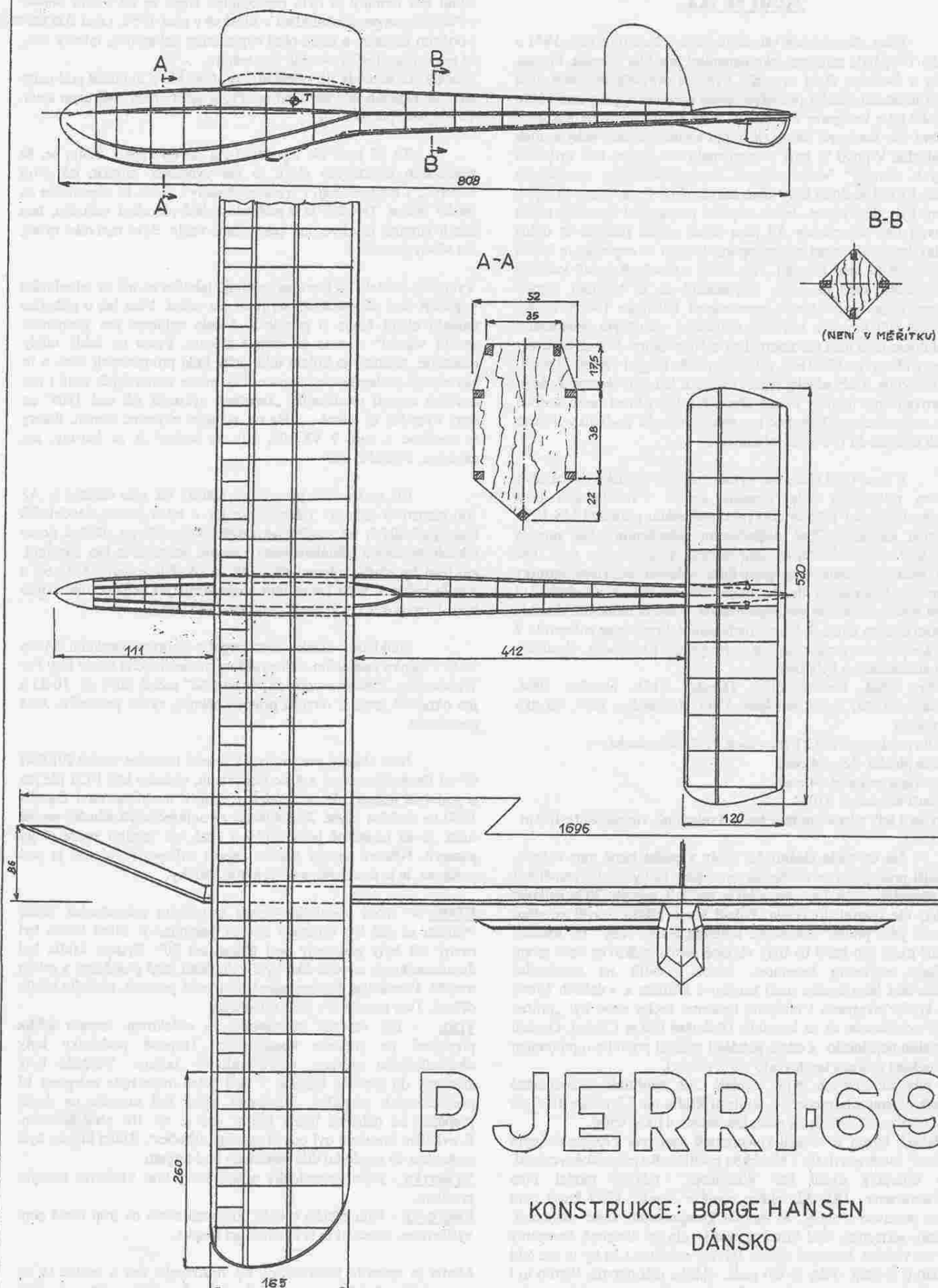
Finské větroně na švédském mistrovství. V popředí je CARMELITA z roku 1944, menší PLUTO ze stejného roku a v pozadí KUHA 15 z roku 1943. Ten patří Finovi jménem Tähkääpää a má rozpětí „pouze“ 3400 mm. Kdy se toto mistrovství konalo nám uniklo.



Čížkovu VÁŽKU si postavil rosický Vít Lacina pro Slet SAMu 78 v roce 2001 v Mor. Třebové.



Replika 75 % modelu LACKEY ZENITH s Teo Bakerovým motorem Brown Junior. Když si model pozorněji prohlédnete, najdete pod pravou polovinou křídla vodící kozlík lanek. Ano, šlo o účko a létalo se proti směru hodinových ručiček. Inu má to křídla, musí to létat a věřím že dobře, mám s takovými stroji zkušenost.



P JERRI-69

KONSTRUKCE: BERGE HANSEN
DÁNSKO

Rodí se A2

Třída „Severských větroňů“ byla navržena již v roce 1944 a od roku 1946 byla zařazena jako generální pravidla Dánska, Finska, Norska a Švédska. Byla to snaha vymezit pravidla tak, aby měli všichni účastníci soutěží přibližně stejné podmínky, jako tomu bylo v té době již u kategorie Wakefield. V roce 1949 se vedl diskuse o rozšíření této kategorie na mezinárodní forum. Situace nebyla nijak jednoduchá. V praxi to totiž neznamenalo nic jiného, než vytlačení „velkých větroňů“. Velké větroňe dané dosavadním vymezením limitem FAI (150 dm²) byly silně zakořeněny. Proto hlasy na jejich udržení byly dost slyšet. Jejich odpůrci prosazující severský návrh operovali tím, že výkony A2 jsou téměř stejné (nebyla to úplně pravda), lepší skladnosti při transportu (pokud se nepostavilo křídlo půlené, opět to není pravda). Ale létání s poměrně stejnými velkými modely mělo něco do sebe. Nepamatují se že bychom v době existence obou typů větroňů porovnávali létání na 100 m šňůře. Létání ze 100 m může být více ovlivněno vzdušným prouděním. Velmi dobře jsou mně ale známy lety z 50 m šňůry. V té době létaly A2 jen zřídka přes 150-160s, zatím co dobře létající větroň SOKOL létal 190-200s. Tedy nějaký rozdíl tu přece jen byl. Nezapomeňme, že porovnáváme modely z časů před 55 roky! Mnozí tento souběh vůbec nepamatujete! Nakonec ten souboj vyhráli A-dvojky. Přesto se však soutěže do 150 dm² pořádaly dál.

V roce 1950 slavil 50. výročí založení švédský Aeroklub a při této příležitosti byla vypsaná soutěž v Trollhättanu jako mezinárodní, neboť FAI se zabývalo myšlenkou pořádání MS 1951 již v této kategorii. Před definitivním schválením však musela předcházet ověřovací mezinárodní soutěž, za účasti více států. Pro létání byla stanovena také podmínka vyhnout se vlivu termiky během dne. Stoupáky a klesáky mohli ovlivnit výkony modelů. Ani dlouhá maxima 5 minut nic nezachránily. Většina modelářů dosáhla 2 maxim a proto jejich 3. let byl rozhodující. Soutěže se zúčastnilo 7 států, ale pouze severské státy se porovnávaly i v týmech. Výsledky všech zúčastněných byly takové:

Švédsko: 2504, Finsko: 2171, Dánsko: 2131, Norsko: 1964, Jugoslávie: 1754, Velká Británie: 1703, Švýcarsko: 1327. Kostky byly vrženy.

Pravidla pro kategorii A2 byla v roce 1951 jednoduchá:

Celková plocha: 32 – 34 dm²

Průřez trupu nejméně 34 cm²

Nejmenší hmotnost: 410g

Létaly se 3 lety s letovým maximem 5 minut při vlečné šňůře 100 m.

Jak by měla ideální A2 tehdy vypadat jasné moc nebylo. Tehdejší průkopníci se shodovali jen v tom, že by model neměl být moc přestabilizován. Pro výškovku se počítalo nejvýše 20 % celkové plochy, vše ostatní do křídla. Pokud šlo o křídlo, stavěl se střed většinou jako „prkno“ zakončené kratšími uchy. Tedy –U- lomení. Dlouhé trupy pro které by byly vhodné menší výškovky zase sebou přinášely zvýšenou hmotnost. Mnozí vsadili na maximální zredukovaní interference mezi trupem a křídlem a v dalších letech bylo křídlo přivázáno k nízkému tenkému krčku nebo byl „průřez trupu“ odštěpován až za kormidla (Rakušan Oskar Czepa). Úspěch to myslím nepřineslo a navíc pozdější zrušení pravidla o povinném minimálním průřezu tomu vzalo vítr z plachet.

Ani tabulka různých typů modelů A2 nepřináší jednoznačné výsledky. Jsou zde modely o štíhlosti křídla od 7,3 až do 14,5 při ploše křídla od 25 až do 28 dm², hmotnosti 410 až 450g.

I v dalších letech se museli konstruktéři vyrovnat s Reynoldsovým „číslem“, které souviselo s hloubkou profilu a Re pro nízké rychlosti. Jako zajímavý uvádí Per Weishaupt v tabulce model Fina J.A.Lauridsena JAL 52, vítěze soutěže Nordic 1949 který není vůbec postaven z balzy. Je mnoho komponentů, které rozhodují. Počínaje seřazením, také částečně profily, ale jen částečně. Podstatný vliv má vlekem dosažená výška. Bývalý redaktor LM by to asi řekl lapidárně: S větší výšky to dýl padá, vědí? a měl pravdu. Platilo to i později, když se u A2 přešlo na 50 m šňůry. To už se modeláři začali zajímat jak tomu pomoci. Začalo se s vystřelováním modelů. Při

létání bez termiky to bylo rozhodující. Uměl to už Vláďa Šnůlák z Pardubic na památném klání v Moskvě v roce 1954. Létal *Andromeda* s bočním závěsem a těsně před vypuštěním dal modelu takový švih, že ten vyplaval ještě více jak 3 m vzhůru.

Modely A2 se tehdy již vyšplhaly na 160s. Šlo o to dostat pod palec těch chybějících 20s do maxima. Proto každý metr měl cenu zlata. To byl ještě poctivý boj.

To už jsme ale z počátků A2 dávno venku. Zdálo se, že zavedením krouživých vleků je vše vyřešeno, protože jak tvrdí experti „v termice létají i vrata od stodoly“. Jenže se zapomnělo na lidský faktor. Termika je v podstatě svislé proudění vzduchu, tam kde je stoupák to už nemusí platit těsně vedle. Bývá tam také výtah, ale někdy jede dolů.

Výkresy modelů na které se vztahuje tabulka na níž se odvolávám vypadají dost přesvědčivě, ale je to jen zdání. Více jak u poloviny modelů chybí údaje o profilech. Všude najdeme jen poznámku „profil vlastní“ – a to je nám k ničemu. Proto na tohle nikdy nesázejte. Naštěstí je kolem toho ještě řada proměnných věcí, a to nás možná zachraňuje od situace, kdy mimo zámořských států i nás navštíví experti prodávající „zaručeně výkonné A2 nad 180s“ za ceny výhodné až mírné Ba ne, nemějte zbytečně starost, dolary tu nemáme a eura ? Ví bůh, kdy tu budou! A za koruny, ani náhodou. Nebudte líní!

Ale co to, kam jsme se to vrátili? Už zase taháme ty A2 100 metrovou šňůrou? Taháme, ale jde o něco jiného. Modelářští kluci padesátých let zestárli současně s kalendáři na stěnách doma v kuchyni, dávno oškrábali bláto z oranic, které za ta léta nasbírali, ale létat by chtěli holomci dál! Tak se sdrúžili kolem SAMu 95 a v míře hojně si rádi kormidlují svoje stroje jak nejlépe umí v tom bláznivém povětří, kde jezdí výtahy nahoru i dolů....

Podklady k článku jsem čerpal z časopisu dánského SAMu 1935 z článku zesnulého šéfinstruktora modelářského svazu Ing. Per Weishaupta „Vývoj severských větroňů A2“ ročník 2001 str. 10-23 a jen okrajově jsem si dovolil připojit několik svých poznatků. Jistě prominete.

Jako ukázkou jsem vybral k dnešní tématice model PJERRI 69 od Borge Hansena (s Arne Hansenem, vítězem MS 1953 jde jen o podobné jméno). Tento model se umístil na Mistrovství Dánska 1950 na druhém místě. Je pokládán za nejúspěšnější dánský model roku, je až nádherně jednoduchý a jistě vás snadno svede si jej postavit. Některé detaily plánu nejsou k dispozici, ale co je pod potahem, to je dovoleno upravit podle potřeby.

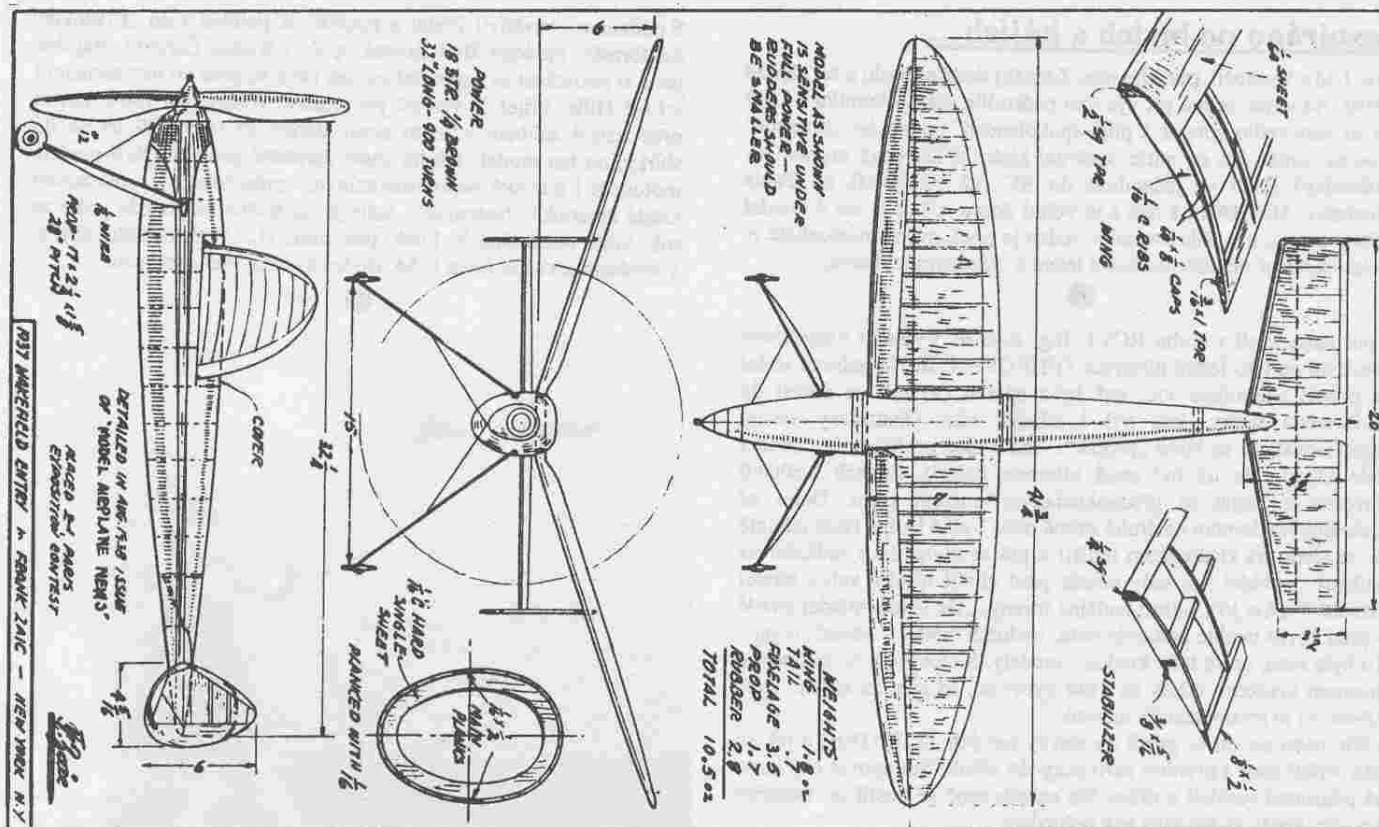
Křídlo - mělo obdélníkový tvar s oválným zakončením, podle výkresu se zdá být koncový oblouk bambusový. Střed křídla byl rovný uši byly přilepeny pod úhlem asi 20°. Systém křídla byl dvounosníkový, nosová část byla vylepšena ještě položebry v celém rozpětí. Poznámka: Rozhodnete-li se model postavit, udělejte křídlo dělené. Tvar neměňte a je to skladnější.

Trup - byl vepředu sedmiboký, za odtokovou hranou křídla přecházel do průřezu kosočtverce. Trupové podélníky byly obdélníkového průřezu, pravděpodobně 3x5mm. Vepředu byly zalapeny do dřevěné hlavičky. V celé délce trupu bylo zalapeno 13 překližkových přepážek. Startovací háček byl umístěn na druhé přepážce od náběžné hrany křídla, což je asi 10° před těžištěm. K ovládání kroužení byl použit systém „trhačka“. Řídící klapka byla zastavěna do spodního dílu směrovky pod trupem.

Výškovka - měla jednoduchý obdélníkový tvar s tenkým nosným profilem.

Směrovka - byla plochá a byla přilepena shora na trup těsně před výškovkou. Součástí byla i seřizovací klapka.

Model je opravdu jednoduchý, tak neztrácejte čas a pusťte se do práce. Máte před sebou více než 3 měsíce do první soutěže a to se dá stačit. A nezapomeňte na fotku, rádi ji otiskneme. Rad. Čížek



Wakefield Franka Zaice z roku 1937

Ročenky Franka Zaice z Kalifornie (nyní bydlí v Quetemale) jsou modelářským pokladem. Čím se připozdívá jsou nám nějak blíže. Snad také proto, že jsme byli už tehdy od zámorí nejen modelářsky izolováni. Jedním z takových skvostů dávných časů je i Frankův Wakefield který spojoval vysokou eleganci s odvážnými myšlenkami stavby.

Model vlastně ani neměl nějaké jméno či jiné označení, ale víme že se umístil v roce 1937 v Paříži na 2. místě. Plánek modelu byl detailně uveden v srpnu 1937 v časopise Model Airplane News. Pokusím se vyčíst z malého plánu, který je k dispozici několik detailů a přiblížit je těm kdo z obrázků nevyčtou.

Není a přiznám, že ten kol je z obzorů mého vědomí. Není s podivem, že model měl tak velké „V“ lomení. V samotné poznámce k výkonu je uvedeno, že model při plném natočení je citlivý na krouticí moment vrtule a doporučuje se udělat menší směrovky (viz plánek směrovek). Jak by také ne, kdo létal předválečnou gumu Brown Rubber může mít částečnou představu jak s modelem zamává vrtule průměru 430 mm při $s = 710$ mm a 18 prameny svazku 1/4". Svazek měl délku 810 mm a hmotnost 80g. Točilo se do něj 900 otáček. Já jsem létával na měkčí svazky Browna 1/8", Frank mně trochu této gumy poslal brzy po válce. Měla tu výhodu, že křivka středního kroutícího momentu byla poměrně plochá. Tak se zdá, že gumové nítě, které byly v modelářské historii úspěšné vznikly spíše náhodou, než záměrem. Myslím tím pozdější italskou gumu Pirelli, která vlastně byla původně určena k uvazování vínné révy.

Trup modelu byl tehdy ještě samozřejmě poplatný pravidlu L2/100 a tak to byl pěkný bachráč. Jeho průřez však byl eliptický, což ty míry zjemňovalo. Vepředu byl do „motorové“ přepážky osazen balzový špalík vytvarovaný jako přechod do středu kužele volnoběžné vrtule. Konstrukce trupu byla tvořena 14 přepážkami elipsovitého průřezu (viz řez trupem) vyřiznutých z tvrdé balzy 1,6 mm. Vodicí pásy pro sestavení trupu byly z balzy 13x1,6 mm na bocích trupu. Ty současně s přepážkami byly základem stavby trupu. K nim byly postupně přilepeny pásy z balzy 1,6 mm, až trup vytvořil úplnou skořápku. V místě uložení křídla byl shora v trupu upraven výřez v rozmezí 4 polí přepážek. Křídlo bylo po upevnění

tímto výřezem znovu zakryto. Šlo o šířku křídla ve střední části asi 180 mm.

Podvozek měl 2 samostatné nohy s rozchodem 380 mm. Byl ohnut z drátu 1,6 mm, otočně uchycen na bocích trupu s vymezenou zarážkou na další pohyb kupředu. Do přední polohy byl fixován pomocí gumového oka ze spodku nosu trupu. Hlavní nohy byly ještě kapkovitě potaženy papírem.

Křídlo mělo eliptický půdorysný tvar o hloubce 177 mm ve střední části. Bylo stavěno v celku. Nos profilu byl plankován kvalitní tenkou balzou 0,4 mm. Balzou stejné tloušťky byla s boku zesílena i žebra. nebojte se, na nosník křídla jsem nezapomněl, model žádný neměl. Zřejmě pevnost i tuhost křídla byla dostatečná. Odtokovka tvořila zadní pevný rám a byla tvarována ze zužujícího se výchozího rozměru 4,8 x 25 mm.

Výškovka měla tvar lichoběžníku se zadní rovnou stranou. Byla běžné konstrukce s vodící balzovou lištou 9,5x8 mm. Náběžka vycházela ze čtvercového průřezu 6,35x6,35 mm a odtokovka ze 3x12 mm. Potah stejně jako křídlo papírem.

Nakonec pro pořádek jednotlivé hmotnosti v metrické soustavě: křídlo 51g, kormidla 20g /trochu těžká), trup 99g, vrtule 48g, guma 80g, celkem 289g. To nám vychází skorem o 50g více, než normální stavba. Ale za každý experiment se platí – minimálně vahou. Stavět tento model asi nebudete, ale rozhodně je to svým zvláštním pojetím stavby nostalgje, mající svůj původ již před 65 roky. Proč tedy ne?

Rad. Čížek

Kategorie	Specifikace	Maximum	Zápočet
AV 1	rozpětí do 1270 mm	90 s	3 lepší lety
AV 2	rozpětí do 2000 mm	150 s	
AV 3	rozpětí nad 2000 mm	180 s	

Sesbíráno po luzích a hájích...

Ing. Láďa Vyskočil (ne jeho otec Zdeněk) dodělal školu a šel sloužit vlasti. Na vojně se mu při výcviku poškodila noha v kotníku a když se to nepovedlo spravit k plné spokojenosti, pustili ho „dočasné“ z vojny domů. No co může správně kluk udělat, když nechodí na diskotéky? Pustí se jednoduše do RC A2 ADEBAR od Paula Huckeho. ADEBAR už létá a to velmi dobře. Už je to asi 4. model tohoto typu u nás. Ale ostatním: leden je pryč, než se rozkoukáte je tu jaro a tak ať nevíte dubnové létání s prázdnými rukama.

Loni jsme létali v klubu RCV1. Ing. Zdeněk Vyskočil s úspěchem používal na toto létání historika ŽEHROVICE II. Na jednom létání si pohrál s termikou víc, než bylo zdrávo. Větroň se dostal do nadbytečné výšky, kde byl i silnější vítr. Opatrnický sestup signalizoval, že to bude „polňák“. Rádio sice poslouchalo, model dále klesal, ale už byl snad kilometr daleko. Zdeněk nazhavl Favorita a rozjel se předpokládaným směrem pádu. Dojel až k okrajovým domům na druhé straně obce Velká Dobrá (samozřejmě že se létalo na kladenském letišti) a ptá se domorodce sedícího na balkóně „neviděl jste tady přistát před chvílí nějaký velký model větroně?“ „Ale jó“, oduší nadějně tázaný, „ale jedete mladý pozdě – před chvílí táhle zastavilo auto, rozložili model a odvezli si jej“. To byla rána, už se tady kradou i modely. S člověkem to zalomcuje nejenom vztekem. Nějak se s tím vyrovnat, to není za týden. Také Zdeňkovi to trvalo několik měsíců.

Věřte nebo ne, on se pustil do stavby nových ŽEHROVIC a jak se zdá, vyletí zase s prvními skřivánky do oblak. Sestupovat prý bude už podstatně rychleji a dříve. Na otázku proč se pustil do stejného éra odpovídal, že ten kluz je k pohledání.

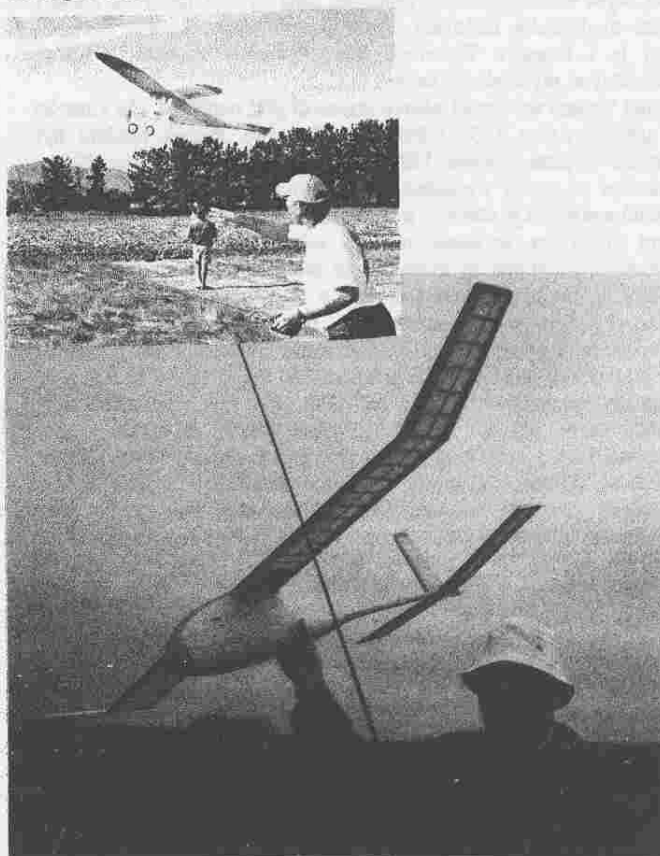
Přišel mně list až z úplného jihu Čech, z Českých Velenic od Edy Harašty. Vždy se těším, je to obsažné a zajímavé psaní. Poslední stroj co postavil byla MISS A. Ke spokojenosti s ní poletuje. Dá se říci, že udržuje s ní provoz stále. Jak jistě všichni víte, Eda už asi před dvěma roky postavil zvětšeného motoráka LIMAUI. Loni s ním poletoval v nevelkých prostorách, kde se pletou i sloupky elektrického osvětlení. S modelářského hlediska naprosto nevhodně umístěné. Co vím, elektrikáři pro tyto zásadní věci moc citu nemají. Takový sloup veřejného osvětlení je vůl. Stojí si a stojí, ani jej nenapadne se třeba vyklonit někam stranou, když kolem letí takové památné éro. Tak si LIMAUI o tu hloupou lampu křídlem škrtl. Ono to nakonec nedopadlo tak zle, jen se vylomilo uložení křídla. Eda se rozhodl že model zmodernizuje. Nepočítá s tím, že by mně přesvědčoval, že to tak kdysi bylo, on chce jak ho znám vychutnat let v plné kráse. Ale jak, když model nemá křídélka, ani vzlakové klapky. Takže když už opravy, tak se vši parádou a křídélka i klapky se přidělají. Stalo se, také motor byl posazen níže. A navíc dostal elektronické zapalování. Je prý pro tuto kombinovanou instalaci nějaké pravidlo (neslyšel jsem o něm, to víte než to dojde k nám na vesnici!), že to musí být od sebe nejméně 150 mm. Zalétání proběhlo k plné spokojenosti. Jak by ne, křídélka umožňují dělat zatáčky tak jak mají být, i s nějakou tou základní akrobaci se dá počítat. Klapky na 15° zaručují kratší start a na 45° sedá model jako do peřin. Potom model začal jankovat. Táhl k plynu, tedy jeho drátěné jádro indukovalo rušení do přijímače. Ve výšce se takové poruchy projevily jako termické nárazy, ale nízko nad zemí se dostal model do půlvýkřutu a posléze bylo přezkoumáno pravidlo o neprostupnosti hmot a byl rozmělněn trup až ke kabince. Ti, kterých se to netýkalo doporučovali Edovi aby zbytky modelu spalil. Neučinil tak, sebral všechny zbytky co našel, naházal do kufru auta a zajel do garáže. Tam si všiml toho nešťastného drátku. Závěrem píše, že když ho přešel vztek, zašel do garáže a začal makat. Dnes prý už je zase LIMAUI před dokončením. Ještě štěstí, že byl letos leden velmi mírný. Žádná žena na světě by asi nedovolila slepovat třeba v kuchyni tolik balzových drobků dohromady, byť by zlaté srdce měla, jako jeho paní Zdena jak tvrdí sám Eda.

Tak se Edo těším s ostatními SAMáky na slíbené fotky. A fotoaparát natoč jinam než stojí ten zatracený sloup!

S podzimem navštívil Prahu a posléze se podíval i do „Čížkovic“ kalifornský modelář Bud Romak spolu s Rudou Černým. Báječně jsme si potláchali se vzpomínkou, jak jsme se před 10 lety seznámili v Lost Hills. Přijel si vlastně pro plánek Wakefielda E-54, nevím proč nalezl zalíbení v tomto stroji starém už téměř 50 let. Ne do sbírky, on ten model jak ho znám zaručeně postaví. Chrlí modely motoráků i gumáků nepředstavitelným způsobem a je postrachem každé americké „Nationals“. Stále je na špičce. Málo kdo pošle za rok tolik použitelných fotek pro naše IL. Jistě nebude chybět v letošním roce ani fotka E-54. Bude nás těšit, rádi otiskneme.



Jedenáctiletá Alena Čížková si dovedla s modely Coupe d' Hiver hravě poradit.



Ing. Vláďa Valenta z Prahy létal v roce 2001 na kladenském letišti s RC A2 MIRA od Emany Knittla.