



DUBEN

95

1994 / 2 /

VVVVV

Vychází 7x do roka, zdarma pro členy SAM 95

Prezident: Jiří Balej,
Libušina 194, Kladno-Švermov 273 09
Pokladník: Frant. Mařík
Dalimilova 1729, Kladno 272 00
Redaktor a sport. referent: Radoslav Čížek
Žilinská 160, Kam. Žehrovice 273 01
Spolupráce: Jana Balejová
Jiří Balej

Informace ze zimního posezení SAMu 95

konaného dne 19. února 1994 v Kamenných Žehrovcích.

Přes vlnu silných mrazů panujících v předešlých dnech sešlo se na zimním posezení 16 členů, někteří až z překvapivě velkých vzdáleností. Přes původní představu přátelského posezení bylo setkání veskrze pracovní i když přátelský duch nevymizel.

Stručně k projednávaným záležitostem.

Doplňení výboru - původní představa doplnit výbor klubu o několik aktivních členů byla přítomnými změněna tak, že obdobná setkání jako bylo toto by se konala před a po sezóně a všichni přítomní by tvořili radu klubu a měli možnost demokraticky ovlivňovat další činnost klubu.

Členská základna klubu - podle informace pokladníka nezaplatili klubovní příspěvek na rok 1994 2 členové - s nově příchodními se počet našich členů zvýšil nad úroveň konce roku 93 a přesahuje číslo 70. Je to tak akorát na aktivní spolupráci.

Informace pokladníka - příjem do pokladny s příspěvků na letošní rok činí 6.115,- Kč. Jsou to peníze nutné na vydání I.L. Na zajištění našich soutěží budou nějaké příspěvky od sponzora. Co se týče zůstatku z roku 93 (viz pokladní zpráva v č.8) bylo rozhodnuto ponechat zatím tuto částku jako rezervu pro nepředvídaná vydání. K nahlédnutí přítomným byly vzorně vedené pokladní knihy našeho pokladníka

Pravidla - bohatá diskuse, která se kolem pravidel rozvinula je zhmotněna v pravidlech uveřejněných na jiném místě I.L. Nalézt optimální kritéria pro letové porovnání v jednotlivých kategoriích není opravdu jednoduché.

Informační listy - diskutován byl návrh opatřit I.L. deskami a zasílat je ve větší obálce nepeložené za výšší poštovné. Přítomnými bylo vzhledem ke zkušenostem s poštou rozhodnuto setrvat u stávající úpravy a způsobu zasilání.

K vylepšení vzhledu budou ale vyrobeny stylové desky na ročník 93 i 94, které budou rozdány na květnové soutěži SAMu. Kdo se soutěže nezúčastní může je v květnu obdržet poštou za úhradu poštovného.

Obsahově bychom chtěli rozšířit I.L. o technickou rubriku, kde by byly uveřejněny osvědčené způsoby zástavby RC ovládání, náhrady původních materiálů, zkušenosti s jednotlivými typy modelů jejich optimální seřízení a pod. Naplnění této rubriky však bude vyžadovat aktivní přístup nás všech.

Od čísla 10. bychom chtěli vyzkoušet poněkud větší velikost písma. Je to sice na úkor obsahu, ale přeci jenom někteří z nás už nejsou nejmladší.

Archiv plánek - bychom nechtěli vytvářet fyzicky, ale průběžně budeme v I.L. uveřejňovat možnosti, kde lze plány na jednotlivé typy získat. V I.L. bychom chtěli nadále uveřejňovat, díky kreslířským kvalitám redaktora, pouze plány, které nikdy nebyly vydány ve skutečné velikosti. Dále bychom chtěli za pomoci pamětníků upřesňovat roky vydání některých plánek bývalých modelářských firem.

Tolik stručně k programu posezení, které bylo korunováno odpoledním polétáním ve slunečně mrazivém bezvětří.

J. Balej

Změny stavebních a soutěžních pravidel (Už zase!).

Už to slyším, jak si někteří říkáte nahlas, jiní alespoň potichu, co jsem si to zase vymyslel. Říkat, že změna je život, by bylo trochu laciné, vše je jinak. Hledáme prostě optimální řešení. I pohledy na stejnou věc z různých úhlů se mohou lišit. Řekl bych, že jsme společně učenali obhospodařované políčko do dobré podoby. Tak třeba modely na gumu jsme sice rozdělili trochu co do velikosti a na dvě zcela podstatné podskupiny - na modely s nesklapnou, volnoběžnou vrtulí a na modely s vrtulí sklopnou. V tom jsou jistě základní a podstatné rozdíly, ale je zde ještě jeden základní faktor a to je hmotnost, tedy i energie svazku. Víme o ní a přesto byla záměrně vypuštěna. To jen jako příklad. Stejným problémem jsou motorové modely, at' volné, či CRC. Nelze se vázat na původní motory, či jejich repliky, jako na nosnou myšlenku. Je spíše zavádějící, protože je takových motorů velmi málo a situace je ve skutečnosti taková, že daleko nejvíce modelářů létá s motory, jaké má, či jaké jsou dosažitelné. Takže se musí "vařit z vody" a s tímhle se vypořádát.

Můj pokus přiblížit se v motorových modelech alespoň částečně k originál pravidlům SAM nebyl šťastný, nepovedl se. Můžete, nebo nemusíte mně to prominout, podmínky v USA, podle kterých pravidla vznikla jsou totiž podstatně jiná, než u nás. Jistě, věděl jsem to, ale nemyslel jsem, jak by se to všechno zkomplikovalo v situaci, kdy jak v CV, tak v CRC nelétá soutěžících mnoho. Co by narostlo, to by byl počet podskupin. Domníváme se, že nový návrh, kdy bude kategorie jediná je řešení šťastnější.

Přiložená tabulka dává jasný přehled, jak nová pravidla vypadají. K tomu vysvětlení:

AV - přechází se prakticky na stavební podmínky, jak se používají ve Švédsku a Dánsku. Mají logiku v tom, že odpovídají původním A1, A2 (nyní F1A) a větš. My jsme pouze specifikovali AV1 jako modely do rozpětí 1200 mm, abychom nevyřadili starší kluzáky, které jen o málo přesahovaly těch 18 dm² plochy. Rozdíl je zcela zanedbatelný. Toto rozdělení necht' je chápáno jako "ochrana" těch nejmenších proti daleko větším ptákům.

BV - již jsem se částečně vyjádřil vpředu. Je zde více teoretická možnost historiků pod 914 mm se sklopnou vrtulí. Ví se o tom, v případě takové výjimky poletí v BV2b. Někdy později se bude BV ještě doplňovat o dvě podskupiny:
a) zmenšené Wakefieldy a FAI
b) polomakety na gumu
Nejdřív to ale odzkoušíme.

CV - Dnes jde o jedinou kategorii s možností použít všechny 3 druhy motorů. Rozdíl výkonů se bude kompenzovat dobou chodu motoru. Přehled pro časoměřiče zajistí vhodně odlišené startovní karty s udáním doby chodu motoru.

ARC - se v podstatě nemění až na předem již schválenou (na prání soutěžících) prodlouženou vlečnou šňůru na 150 m k vůli jednotnosti. Nemění se ani maxima, ani pracovní čas. Měla by to být kompenzace menších modelů proti velkým. Doufám, že to sezona 1994 potvrdí a nebudou samá maxima, to bychom museli šňůru řezat, maxima se prodlužovat nebudou.

CRC - zde dochází k podstatnějším změnám. Vodicím motivem bylo především alespoň částečně omezení nadvýkonu moderních motorů a neroztříštěnost kategorie. Odpadá tedy i kategorie CRC-E jako samostatná a figuruje pouze jako podskupina v CRC. Porovnáním výkonů obsahů v grafu (jako ukazatel vzaty motory OS Max) se ukázalo, že nelze připustit již žhavíky obsahu 6,5 cm³, kde výkon jde až na 0,8HP. I tak je limitní obsah žhavíků 5, 83 cm³ (.30cu in) dleko vyšší, než byly nejlepší desítky s jiskřivou svíčkou. Na druhé straně je třeba vzít v úvahu, že vzhledem k nesení RC aparatury je potřeba výkon vyšší. Regulátorem je zde možná opět doba chodu motoru. Ne, jednoduché a absolutně spravedlivé to nebude, ale sjednocení do jediné kategorie je myslím více. Navíc si myslím, že za jednu, či dvě sezony se CRC nijak moc nerozšíří, bedlivě však bude potřeba sledovat, do jaké míry jsme se "strefili" do doby chodu motorů. Tedy do relace těchto časů.

* Společná úprava pro všechny kategorie a podskupiny: Nárok je na 4 lety, do zápočtu jsou tři lepší, čtvrtý rozhoduje při shodnosti časů či bodů.

TABULKA STAVEBNÍCH A SOUTĚŽNÍCH PRAVIDEL SAM 95

KATEGORIE	SKUPINA	SPECIFIKACE	ZATÍŽ. g/dm ²	VZLET	LETOVÉ MAX.	LETŮ	ZAPO- ČET:	POZNÁMKY
AV	AV1	do rozpětí kř 1200mm	—	—	60	—	—	smí létati v AV2
	AV2	do celkové plochy 34 dm ²	—	šhůra 50m	120	4	3	—
	AV3	nad plochu 34 dm ²	12	—	150	—	—	—
	AV4	samokřídla - bez omez.	—	—	60	—	—	—
BV	BV1	do 1914mm pevný podvozek	—	možný vzlet ze 3 bodů	60	—	—	smí létati v BV2
	BV2a	nad 914mm volnoběžná vrtule (příst.)	12	—	90	4	3	smí létati v BV2b
	BV2b	nad 914mm sklop vrtule	—	—	120	—	—	—
CV	—	obsah motoru: benzín - do 10cm ³ diesel - do 35cm ³ žhavík - do 25cm ³	12	z ruky nebo s desky	150	4	3	chod motoru: benzín - 30 s diesel - 25 s žhavík - 20 s
ARC	—	největší plocha: 150 dm ² hmotnost do 5000g	12	šhůra 150m	240	4	3	za přistání do 50x50m-30s (také pro CRC)
CRC	—	obsah motoru: benzín - do 10cm ³ diesel - el. bez omez. žhavík - do 50cm ³	12	z ruky nebo s desky (1-5, m)	240	4	3	vojn. měřička: benzín - 45 s diesel - 27 s žhavík - 20 s

* Ostatní, jako počet pokusů, platný let a podobně - viz původní pravidla. Koncem sezony se rozhodne, jakou formou budou kompletní pravidla vydána: zda jako samostatná složka, či postupně otištěna v jednotlivých číslech "I.L."

* Platnost pravidel: ihned

R. Čížek, sport, ref.

1. SLÁNSKÁ JARNÍ HISTORICKÁ

85. LMK Slaný uspořádá v rámci své soutěže č. 192 dne 16. dubna 1994 na letišti Aeroklubu Slaný podle pravidel SAM 95 (viz toto číslo "I.L.") soutěž historických modelů volných kategorií:

AV1, AV2, AV3, BV1, BV2a, BV2b, CV.

Přihlásit se můžete buď předem, nebo až na místě od 8,30 hod.

Zahájení letání v 9,00, ukončení ve 13,00 hod.

Vklady: 3,-, 6,-, 10,- Kč

Adresa: Václav Fuxa, Smečenská 775, 274 01 Slaný

JARNÍ KORESPONDENČNÍ SOUTĚŽ

volně létajících historických modelů kategorií: AV1, AV2, AV3, BV1, CV, vypisuje SAM 95 pro své členy i nečleny v termínu od 5. dubna do 5. května.

Létá se podle pravidel SAM 95 uveřejněných v tomto čísle "I.L.". Všechny kategorie létají 4 lety, 3 nejlepší budou započítány. Na každý let jsou povoleny 2 pokusy, platí čas posledního pokusu. Let pod 20 s = pokus.

Vyhodnocení: Zpracujte výsledkovou listinu, nebo jen záznam o létání jednotlivce s udáním: data a místa létání, počasí, kategorii, jméno a adresu soutěžícího, název modelu s udáním plochy u AV2 a AV3. U ostatních rozpětí.

Výsledky zašlete na moji adresu do 10. května, abychom mohli výsledky zveřejnit v č. 10 "I.L.", které vyjde k 18.5.1994.

Účastníkům budou zaslány diplomy SAM 95.

KDO CO PŘIPRAVUJE, STAVÍ, ZALÉTÁVÁ ..

* Ing. Jarda DRNEC z Prahy 1 se chystá se SAM 78 (je i tam členem) letos do Anglie na soutěž volných modelů SAMu 1066. Jako výbavu si chce vzít s sebou pro AV2 "Luňáka" (1949) a motoráka "Sirius" pro CV. Na obou modelech pilně pracuje. Přejeme úspěch a těšíme se na zprávičku pro I.L.

* Franta BROŽ z Tuchlovic připravuje pro ARC "Káně" s plovoucí výškovkou a také samozřejmě bude s ním létat "Káně-Cup". Těšíme se.

Pepík PETRÁŇ (49)

- z Rožmitálu pod Třemšínem postavil v roce 1952 "Orlíka". Ten je teď v generálce, dostane rádio a objeví se v ARC.

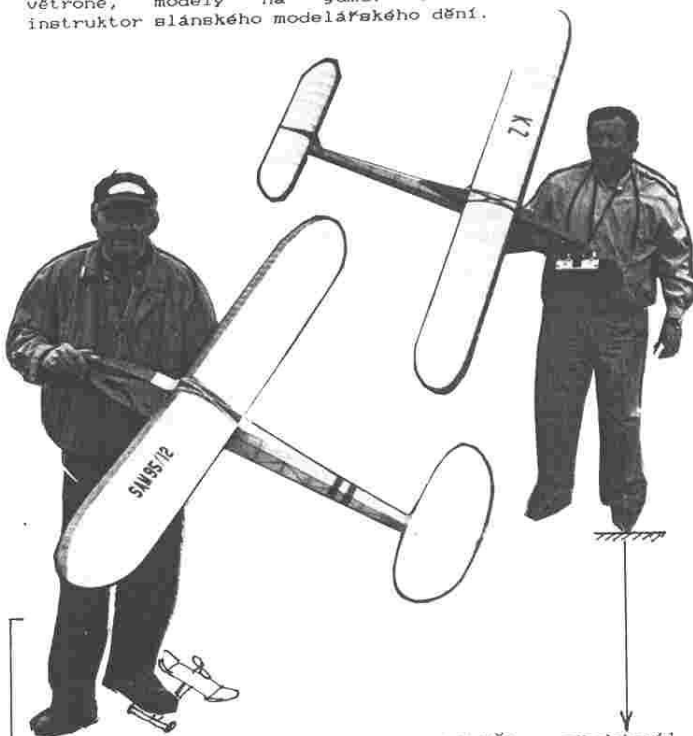
Zdeněk ANDRÝSEK (22)

- je Pražák, ale pochází z linne Olomoucké. Z té doby si postavil jako ARC "Kejháka" - takže rozšíří svoji působnost. K CRC bude létat i ARC modely.

♦ KDO JE KDO
♦ WHO IS WHO
♦ WER IST WER



Pro kategorii AV 1 si postavil Franta Tichý -37- ze Slaného Moučekův "Orlík" MKM 414. Soutěžní křest mu dal na soutěži historiků, kterou pořádala Praha 6 na Kladně dne 25.9.1993 časem 207 z 5 letů. Jinak: házedla, větronek, modely na gumu. Přední organizátor a instruktor slánské modelářské dny.



* Pavel ČERNÝ (40) z Kladna (LMK KŽ) se představil v loňské sezoně v kategorii ARC a v "Káně Cupu" velmi důrazně, ač model má ovládanou pouze směrovku. "Blábolení" vysoce postavených, ale asi velmi málo zašvácených o "padání do čtverce" neřízenou "šturčkou" Pavel vyvrátí každým přistáním.

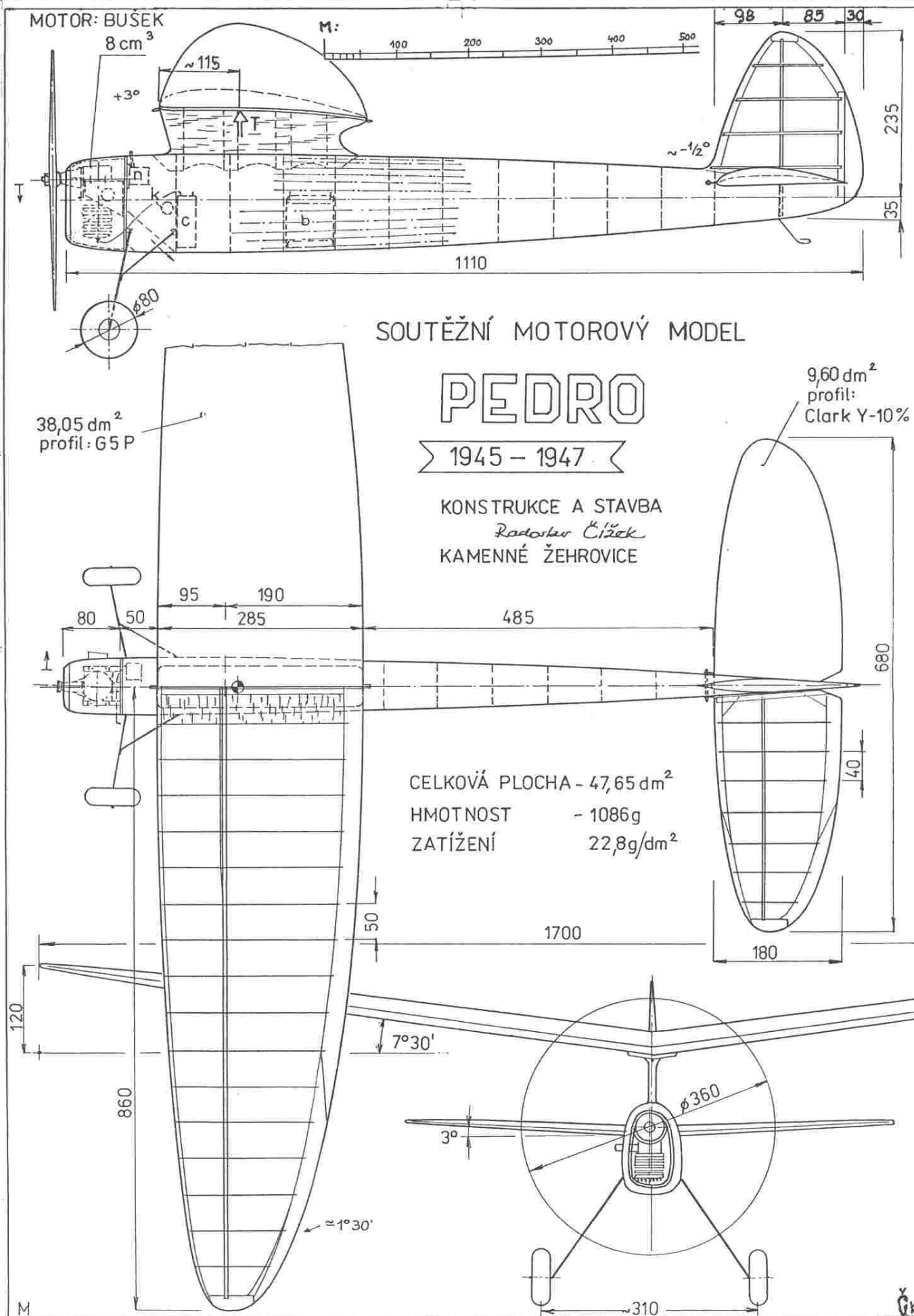
Jinak Pavel: RCV 1 a RCV 2. Jak se říká: Kdo umí - umí!

* Fritz SÖLTNER (12) z Norimberka má už sedmdesátku za sebou. Také obtížnou srdeční operaci. To mu dovoluje létat jen RC. Dříve létal z Bavorsko úspěšně Wakefieldy. Má doma slušnou modelářskou "stáj" - a to nejen Oldtimerů, on je totiž nadhanný kutil. Známe se už od MS 1955 ve Finten - SNR. Zúčastnil se květnového i srpnového létání 1993 na Kladně a letos se chystá přijet opět. Létá "Delfína". Tak ať Ti to hochu běhá a létá!

SHÁNÍTE - NABÍZÍME ...

* Plánek motorového modelu "Fenix" M.K. Moučky (vydal Janiček Olomouc). Prosim o zapůjčení k okopírování nebo koupím kopii.

Zd. Andrýsek, Ludmilina 3
180 00 Praha 8
tel.: 02/6832933



✦ MOTOROVÝ MODEL "PEDRO" ✦

"Pedro" to má s rodným listem trochu pomíchané. Létal sice až v roce 1945, ale jeho křídlo patřilo předchozímu modelu "Jeřáb", který jsem postavil v létě 1944 pro podzimní pražskou soutěž "Aero 1944" v Kyjích u Prahy. Továrna na letadla AERO ve Vysočanech navlékla na sportovní činnost svého sportovního klubu i modelářskou soutěž. Byla to jediná soutěž za rok, a to ještě se o pořádání muselo zvlášť žádat. Co vím, nikdy povolení nepřišlo, ale také nikdy tato soutěž nebyla zakázána. "Masarykova letecká liga" byla rozpuštěna pochopitelně ihned s okupací. To jen na okraj.

"Jeřáb se nepovedl. I když měl velmi hezké tvary, byl to model pro motor Letná 6,3 cm³ příliš veliký a trup před kormidly nebyl dostatečně tuhý. Vinu na tom měl bezpochyby jednokolý podvozek a vysoko posazené těžiště. Zachovalo se několik fotek z té doby. Den před památnou "Aerovkou" jsem ještě doladoval lety. Někdy jsem špatně seřídil motor, který šel potom nepravdivě a při jednom motorovém houpanci zakopl "Jeřáb" podvozkem o škarpu a vyrazila se celá motorová přepážka. Polámaly se nicotné lištičky a nešťěstlí bylo hotové. Pro mizerné lepidlo se to už nedalo spravit, neschlo to. Křídlo se ale nestalo vůbec nic. Rozladěn jsem se už k této koncepci nechtěl vracet. Použít křídlo, dát silnější motor a udělat z toho docela normální aeroplán a tak se zrodil "Pedro". Zakoupil jsem u Vyskočilů motor 8cm³. Odzkoušeli jsme ho v té nepatrné dílničce Gusty Buška. Motor s vrtulí o 360 točil až 8000 ot/min. Více to nešlo, zůstával viset odtrh.

"Pedro" neměl žádné mouchy, létal naprosto spolehlivě. Ale ani ta první "Aerovka" po válce nebyla pro mně šťastná. Uvedený motor měl zadní ssání a protože i menší plnění, byl usporný. Tehdy se totiž létalo na přidělené palivo podle kubatury motoru. (Pamatuji, že pro motor 6,3 to bylo přesně 3,6 cm³ benzínové směsi). A byl jen jediný let. Pro "sichr" jsem trochu více otevřel přípušť paliva - přece jsem šetřit nemusel, že. Ale motor se asi po 10 sekundách přehřtl a model za chvíli přistál. Tak na to jsem se těšil celý rok, jak si to rozdám s Antaresy! Doběhl jsem k modelu, zavřel a vyfoukal motor, znovu nastartoval a hodil model do vzduchu na ten zbytek paliva. To nebylo nic rozumného, ale musel jsem dokázat, že "Pedro" létá velmi dobře - ovšem mimo soutěž! Tou dobou mně přelétával zrovna Brožův Antares. Když se "Pedro" usadil do kluzu, zjistil jsem, že oba modely jsou v termice. Kroužily jako dvě káňata a slabý vítr je unášel beznadějně východním směrem. Kdepak holenuk, tehdy motoráci detemáky neměli. Do poledne chybělo asi půldruhé hodiny. Běžel přes pole - to pro mne tehdy nebyl problém. Ještě po hodině běhu to šlo, potom už méně. Cesta měla i své preludy v podobě hejna hus na strništi, ale nakonec jsem "Pedra" našel. Že přistál i Brožův Antares mně řekl domorodci. Ten ale odvezli nějací lidé do Víně v bryčce. Tak jsme s "Pedrem" v ruce běželi do druhé vesnice. Po menších dohadách, že ten druhý model nechci ukrást, ale vrátit majiteli (na tom jsem si zakládal, pan Brož byl tehdy pro mne Pan Modelář), jsem se indiánským poklusem vracel. A chvílemi i sotva šel. Vrátil jsem se těsně před pátou, když bylo po všem. Moje budoucí žena, která tam na mně trpělivě čekala mně oznámila, že už se mnou na "závody" v životě nepojde. Zatím drží slovo 48 let.

"Pedro" létal ještě asi 2 sezony, létal dobře a spolehlivě, sem tam se dobře umístil a někdy i vyhrál. To mně ale už ucarovaly větrně a návažné gumáky a přestal jsem motoráky intenzivněji létat. Potom jsem postavil už jen "KORZÁRA" a "SIRIUSE".

Trochu o stavbě:

K ř í d l o mělo eliptický půdorys, jednoduchá V-lomení. Obě poloviny křídla byly spojeny 5 mm překližkovou vložkou volně zasouvateľnou do pouzder v jediném nosníku. Nosník byl z borových lišt. Odtokovka i koncový oblouk z balsy, rovněž i náběžná. Žebra z 1,5 mm balsy, odlehčená.

T r u p měl v části nad osou eliptický průřez, spodní část byla řetězovka, tedy trochu bachratější. Podélníky trupu byly smrkové lišty 2x3 a 2x4. Motor byl invertně přišroubován na dvoudílné duralové lože a celek 4 šrouby M3 k motorové přepážce. Na této a další přepážce byly přilepeny navrtané bukové hranolky 10x10 do nichž se nasouval dvoudílný podvozek s krátkou vzpěrkou. Takový je naprosto tuhý, odnímatelný a podvozková noha od vzpěrky dolů dobře pruží. Za hlavou motoru byl v motorové přepážce obdélníkový otvor od něho balsový kanál pod trup na odvod chladicího vzduchu. "Krk" byl z 5 mm balsového rámu, potažený oboustranně 3 mm balsou.

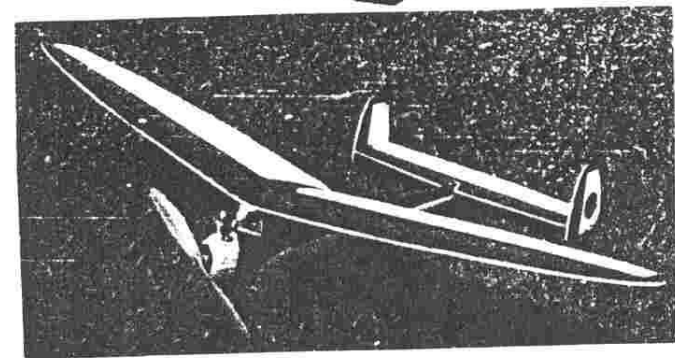
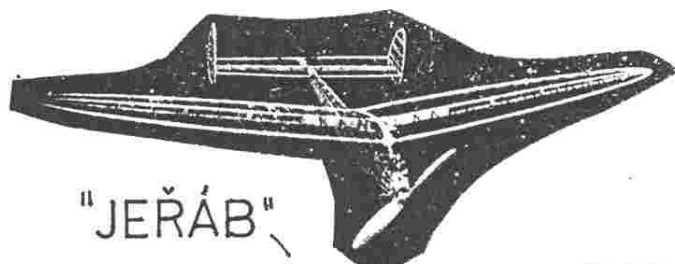
Nahoře bylo slepeno sedlo pro křídlo. Celek byl zalepen do výřezů v přepážkách trupu. Zesponu trupu ve 4. poli bylo zalepeno pouzdro z kreslicí čtvrtky pro plochou baterii. Kryt motoru měl čelní a zadní přepážku, které byly propojeny přihnými podélníčky 2x2, mezery byly vylepeny balsou. Čelo krytu bylo balsové, kola gumová, nafukovací o 80 mm.

S m ě r o v k a měla balsový rám, nosník z dvojité lišty 2x3. Žebra byla slepena ze smrkových lišt 1,5x3 po předchozím přihnutím (namačkáním hranou nože) do profilu. Směrovka měla malou seřizovací klapku z 2 mm balsy drženu třemi pásky z hliníkového plechu 0,4 mm. Celek byl pevně zalepen do trupu.

V ý š k o v k a byla dvoudílná, až po nosník ze zdvojených smrkových lišt 2x4 celobalsová. U kořene každé poloviny byla zalepena párová trubička o 5 mm pod úhlem 30°. Obě poloviny se nasouvaly na bambusový kolík o 5 mm, pevně zalepený do trupu. Ke kořenovému žebru byl zalepen hliníkový drát o 2 mm zakončený očky, která se navlékala na slabý kolík v trupu. Přihýbáním drátu se seřizovalo nastavení výškovky. Model byl potažen světlým papírem FLUMO, lakován bezbarvým lakem a potom kombinací bílého a červeného "DUKO" laku.

Že jsme se vpředu trochu zatoulal do vzpomínek jistě promínete.

B. Čížek

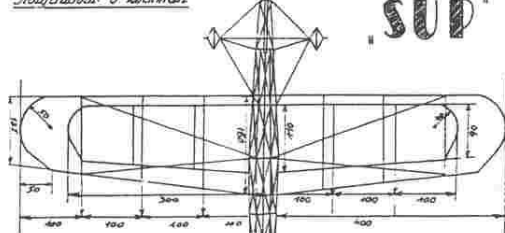


NAKLADATEL
JOSEF MANGL
ŠUMPERK.

DVOUKŘÍDLÝ MOTOROVÝ LETOUN VZOR 24.

Měřítko 1:5

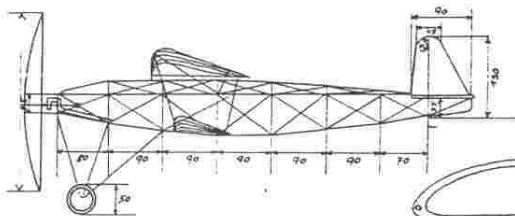
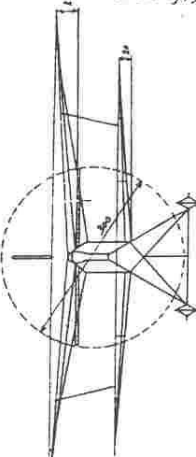
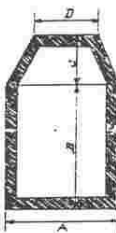
Truhlářství J. Lochman



SUP

Potravy:
Průřez gumou 25 mm - 15 mm Ø 4 mm,
vrtule Ø 300 mm, 20 spojů Ø 2 mm,
5 spojů Ø 1 mm, 2 kolíčky bambusu, 1 pásek
nitě, 1 pásek Ø 0,25 mm, 1 ložisko, 2 archy
hřebíků papíru 1 kolíček, 1 pár koleček Ø 20 mm,
28 dnů dýhy.

Rozměry v mm			
C	A	B	D
1	30	24	16
2	44	50	21
3	45	66	21
4	42	63	21
5	34	56	14
6	24	14	8



"Dvoukřídový motorový letoun vzor 24 - SUP"

Dávám nápis do uvozovek - vždyť jako by byl z jiného, i když modelářského světa. Ze světa kulatých lipových špejlí, bambusu a celuloidových koleček. A nitěmi vyztuženému trupu. Cítíte tu obrovskou propast mezi dnešními trupy z umělých hmot, polystyrenových křídel a uhlíkovými vlákny? Svět je prostě jiný i v té modelářské. Ale proč se k vůli tomu vzdávat trochu té nostalgie?

Jen hádám. To označení "vzor 24" mohlo být stejně dobře pořadové číslo modelu, které pan Lochman celkem nakreslil, stejně tak to mohl být rok vzniku. Kdo ví, oboje je stejně věrohodné. Kdyby to byl rok vzniku, byl by výkres přesně 70 let starý. Šumperáci by věděli? "Doporučuji se zeptat tam, na tohle milý Dr. Watsone sami nestačíme"

Jakkoliv vás nákresek na první pohled svádí k tomu, že šlo o model s jednoduchým potahem, není to tak. Všimněte si těch velmi tlustých profilů: 16% na horním křídle a dokonce 18,7% na křídle dolním. S boku jsou ta křídla kreslena trochu neuměle, ale to moc nevadí. Za to zepředu jsou velmi jasně zakresleny "negativy".

Nemyslete si, že dvouplošníky nelétají. Létají docela slušně, jen to chce správně vymáknout seřízení. Ještě mně nebylo 16, byl jsem ve Střekově "na handlu" jak se říkalo, trochu se pocvičit v jazyku německém. Tam jsem si takový dvouplošník, asi o rozpětí 800 mm, s vrtulí o 320 mm postavil. Létal spolehlivě, ale zase nic moc. Nebylo nic, ani náčrtek, ani fotky - bylo to před 58 lety.

R. Čížek



Super Buccaneer

To byly časy
pane
Randák!



Adresář členů

- 63 - Š i l d Alois
ČSA 35
683 01 Rousínov
- 64 - N o v á k Milan
Komenského 928
399 01 Milevsko
- 65 - Š u l c Petr
U vodojemu 2246
272 00 Kladno
- 66 - V a l e n t a Vladimír
S.K. Neumanna 400
273 03 Stochov
- 67 - Ing.
V y k o u k Bohuslav
Na stráži 193
273 02 Tuchlovice
- 68 - M o t l Lumír
Na návrší 22
350 02 Cheb
- 69 - Ing.
T r e f n ý Josef
Příční 352/8
405 01 Děčín 3
- 70 - P a v l í k Michal
U brůdku 80
Třebonice
155 00 Praha 515
- 71 - M í t i s k a Ant.
Belušova 1859
155 00 Praha 5
- 72 - Z a t l o u k a l Oldřich
Prosenice č. 45
751 21 u Přerova
- 73 - M i k u l a s k o Laco
Dundas, Ontario
Canada
- 74 - C i p l Stanislav
U tržnice 1978
272 01 Kladno 2
- 75 - K í n c l Radek
Nižbor 237
267 05 Nižbor
- 76 - H l í d e k Petr
U balvanu 4
466 01 Jablonec n/Nisou
- 77 - H o r á č e k Ivan
Fučíkova 506
332 03 Štáhlavy

Ze stavu se odepisuje na vlastní žádost:

- 24 - J a r o s l a v S c h u t
Dolní Stakory

Maďar Sándor Kontsach startuje svůj CF-14 na soutěži v maďarském Kunszentmiklos 9.7.. Model odpovídá naší ARC.

Foto: Dr. Tröbs





Tonda Macháček z Prahy - Vinohrad, mezi modeláři známý jako "Pan AMA" zemřel 17. ledna 1994 ve věku 82 let. S údivem nezaslechli přítomní modeláři na jeho pohřbu od řečníka jediné slovo o tom, že dal leteckému modelářství kus života. Byla řeč jen o rybách. Pokládáme to za chybu, protože Tonda byl v poválečné době znám nejen jako úspěšný sportovec ve volných motorových modelech, ale do modelářské historie se především zapsal svými samozapalnými motorky AMA. Byly to převážně dvaapůlky, ty s kterými Vláda Hájek a Ruda Černý uspěli i na mezinárodních soutěžích i MS. Parta motorářů, létající pod hlavičkou Tatra Smíchov létala rovněž AMY. A nejenom oni, kdo z nás starších s těmito motorky nelétal? Byly výborné.

Toník sám létal motorky několik let i přes svůj tělesný handicap - úraz z motocyklových závodů z mládí. Odešel za svým blízkým kamarádem Vladimírem ("Populárem") Procházkou. Kde létal jeden, určitě nechyběl ani druhý.

Historie čehokoliv je jako stavba velkého domu. Je potřeba mnoho stavebních kamenů od mnohých. Tonda své odvedl. Nezapomeňme!



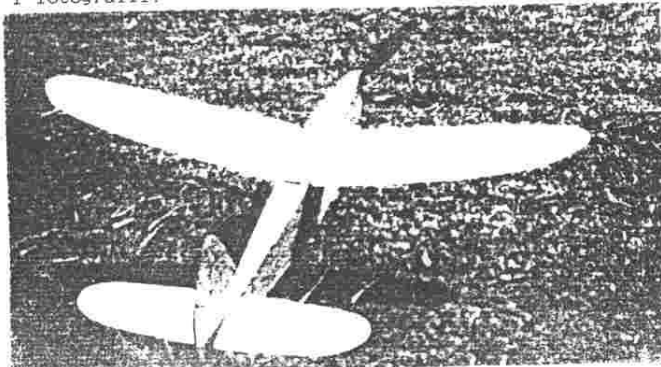
+ 3. února 1994

SAM 95-42

Dne 3. února 1994 ve věku nedožitých 37 let tragicky zemřel náš člen Ing. Štefan Pacan, když částí roztrženého brusného kotouče mu přetály krční tepnu. Je smutné, když člověk umírá, navíc tragédií, když tak náhle a tak mladý. Mnozí jste ho nestačili osobně poznat, ale záleží na tom? Byl jedním z nás...

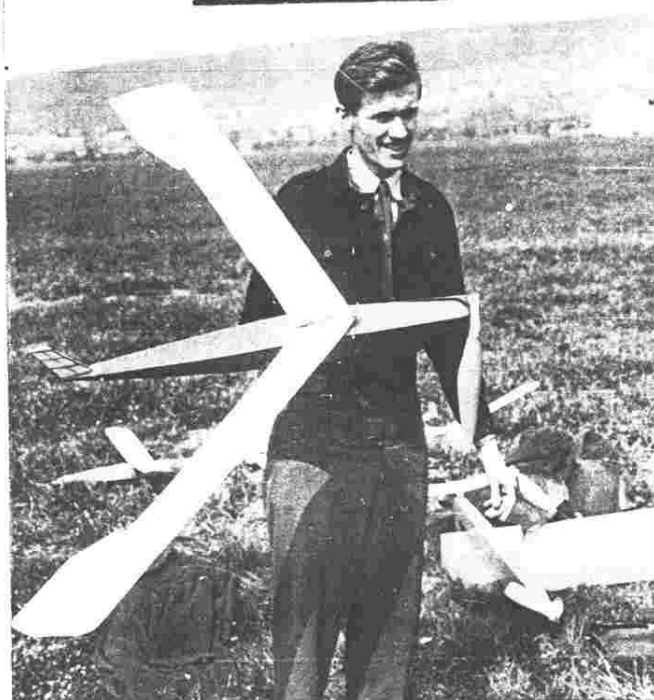
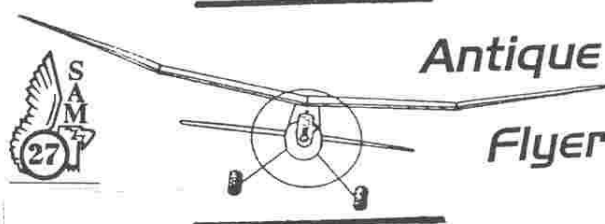
Ing. ŠTEFAN PACAN - 37 let - Kr. DVŮR

Není bohužel k dispozici lepší fotka gumáčka G-44 "Stehlík", kterého si postavil R. Čížek v roce 1944. Model měl rozpětí 750 mm. Je vhodný pro BV I. Ale jeho replika už létá a velmi dobře. Vrátime se k ní v některém z příštích čísel I.L. s třípohledovým plánkem i fotografií.



Alfred Pranger z Rakouska představuje svoji "Austria-Meise" na soutěži v rakouském Spitzerbergu, konané ve dnech 1.-4.7.1993. Model je řízen rádiem.

Foto: Dr. TRÖBS



Vladu Hájků z Prahy, mnohonásobného reprezentanta ČSR v motorových modelech vždycky dráždilo v modelářině něco neobvyklého. Každý jej zná sice jako motorářské eso, ale ne všichni vědí, že létal i velmi dobře gumáky. Ale i zde si zaexperimentoval: tohle samokřídlo na gumu jednou dotáhl na zbraslavské letiště úspěšně s ním soutěžil. Mohlo to být kolem roku 1950-1952.