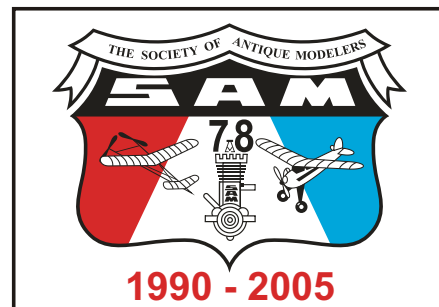


# ZPRAVODAJ

# SAM 78



## ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 4/2005 (ČERVENEC-SRPEN)

WWW.SAM78.CZ

ROČNÍK XV., ČÍSLO 85

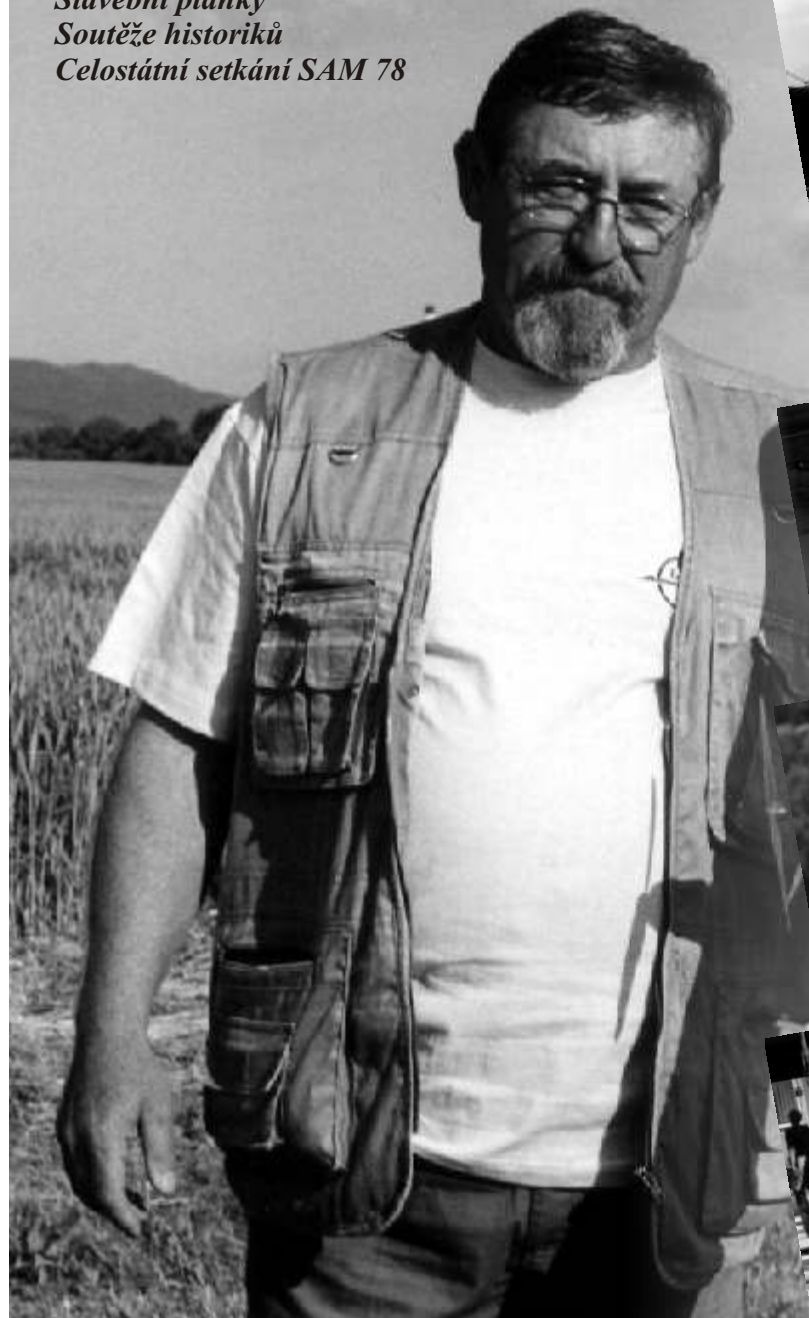
*Informace z činnosti klubu SAM 78*

*Odborné články*

*Stavební plánky*

*Soutěže historiků*

*Celostátní setkání SAM 78*



Duo soutěžních větroňů



Z výstavy československých historických modelů



TEXACO v akci...



Závěrečný ceremoniál  
z 3. ročníku ME RC historických modelů 2005

*Vladimír Kostečka*

**MISTR EVROPY PRO ROK 2005**

v kategorii ARC - bezmotorové modely do roku 1950

## Akce roku 2005 - 3. ročník ME historických RC modelů

Vážení přátelé historici!

Jaké bylo 3. mistrovství historických RC modelů? Docela bezvadné. Potvrdit to mohou všichni ti, kteří se na přípravě této akce podíleli, pracovali v průběhu mistrovství jako pořadatelé, časoměřiči či funkcionáři a také ti, kteří se přijeli podívat nebo si zasoutěžit. Těch soutěžících z našich řad bylo pohříchu nejméně. Přesto jsme zvítězili alespoň v jedné kategorii, která je naší doménou. A jak soutěž probíhala? V pohodě, bez ohledu na nepřízeň zdánlivě slunečného letního počasí. Krkonoše byly pod sněhem, ranní teploty okolo 2 stupňů a slunečno drtil neustálý svěží vítr. I přesto, vše proběhlo docela hladce. Ne, že by nebylo nedostatků a chybiček, ty se vloudí vždy i přes sebevětší snahu organizačního přípravného teamu a většinou ne jeho vinou. Například v sobotu - hlavní letací den - nepřijelo občerstvení jak pro diváky, tak pro soutěžící...

Zajímavým zpestřením byla i výstava československých historických modelů, instalovaná pro veřejnost a zejména cizí účastníky v hangáru aeroklubu. V improvizovaných podmínkách byl k nahlédnutí průřez bohaté tradice i úspěchů našeho modelářství v nedávné minulosti. Díky patří zejména Vaškovi Rejchrtovi, který poskytl většinu svých perfektních replik útěchto modelů. Upřímné poděkování patří i těm samákům, kteří ochotně po celou dobu přípravy a soutěže pracovali vzorně a podle pravidel. Velkou zásluhu na úspěšném průběhu měli také všichni sponzoři a patroni z města Dvora Králové a místního Aeroklubu. Zlatou tečkou byl závěrečný společenský raut i s kapelou. Ti, kteří ignorovali tuto akci mohou jen litovat, ale věřím, že kritiky bude vysloveno dost a dost. Tak tedy ještě jednou - srdečné díky vážení přátelé historici a snad někdy příště zase nashledanou... Editor



*Komise při přejímce  
soutěžních modelů*



*Příprava na startovištích*



*Německá konstrukční  
větroňářská škola*



*Z výstavy historických modelů*



*... i naše a maďarská*

Fotografie do tohoto čísla Zpravodaje z ME 2005 dodali: J. Pipek, J. Suchomel, Z. Raška a editor.

## Akce roku 2005 - 3. ročník ME historických RC modelů

### Výsledky soutěžního létání

*Kategorie: OTVR = ARC - bezmotorové modely do roku 1950*

Pořadí	Jméno	Model	Země	1.	2.	3.	Celkem
1.	KOSTEČKA Vladimír	Luňák	Czech Republic	82	155	300	455
2.	SVOBODA Petr	Taxi 6	Czech Republic	128	147	300	447
3.	BINELLI Luigi	Montagne	Italia	134	206	215	421
4.	Tichý Jiří	Sluka II	Czech Republic	168	241	4	409
5.	Macků Niroslav	Thermalist	Czech Republic	129	194	204	398
6.	Griltz Eduard	Junge Welt	Germany	81	167	222	389
7.	Pajdlhauser Aloiz, Ing.	Gamma Gull 190	Slovakia	118	174	195	369
8.	Rejchrt Václav	BV-1	Czech Republic	73	182	179	361
9.	Pergler Vladimír	Archenopterix	Czech Republic	82	194	154	348
10.	Pajdlhauser Aloiz, Ing.	Havran	Slovakia	183	148	114	331
11.	Mokrání Štefan	Gamma Gull 190	Slovakia	84	207	79	291
12.	Hanáček Zdeněk	Vosa-S	Czech Republic	117	151	138	289
13.	Rejchrt Václav	Sluka II	Czech Republic	124	95	159	283
14.	von Kietzell Ernest	Ikarus	Germany	165	91	115	280
15.	Šebánek Ivan, Ing.	Astrachán	Czech Republic	158	49	118	276
16.	Bussmeier Leo	AM 9	Germany	108	100	151	259
17.	Mokrání Štefan	Adler	Slovakia	110	88	139	249
18.	Hošek Petr	Žehrovice	Czech Republic	100	125	123	248
19.	Potůček Miroslav	Delfin	Czech Republic	165	73	0	238
20.	Griltz Stefan	Strolch	Germany	90	72	84	174
21.	Lhota Jan	Marabu	Czech Republic	4	7	0	11
22.	Knob Petr	Astrachán	Czech Republic	0	0	0	0

*Kategorie: 1/2 A TEXACO - motorové modely do roku 1950 s motory COX .049 (0,8 cm<sup>3</sup>) s nádrží 5,1 cm<sup>3</sup>*

Pořadí	Jméno	Model	Země	1.	2.	3.	Celkem
1.	METT Ulf	ETB 41	Germany	600	600	533	1200
2.	BORTOLAI Tiziano	New Looker	Italy	490	600	577	1177
3.	HAMLER Ed	Airborn	USA	558	560	600	1160
4.	Andrýsek Zdeněk	Fenix	Czech Republic	0	544	577	1121
5.	Dabrowski Heinrich	Playboy	Germany	600	335	331	935
6.	Ciavatta Erio	Kerswap	Italy	445	410	476	921
7.	Griswold Richard	Airborn	USA	0	119	261	380
8.	Bussmeier Leo	Red Ripper	Germany	0	0	0	0

*Kategorie : TEXACO - motorové modely do roku 1950 se spalovacími motory, 2 cm<sup>3</sup> paliva na 400 g modelu*

Pořadí	Jméno	Model	Země	1.	2.	3.	Celkem
1.	BORTOLAI Tiziano	Bomber	Italy	900	900	0	1800 (15:09)
2.	BRUSCHI Domenico	Bomber	RSM	900	900	0	1800 (9:57)
3.	NETÁHLO Jaroslav	Playboy	Czech Republic	900	729	900	1800 (9:20)
4.	Kleinmond Karel, Ing.	Miss America	Czech Republic	525	810	832	1642
5.	Binelli Luigi	Il Duca	Italy	605	200	900	1505
6.	Dabrowski Heinrich	Lanzo Bomber	Germany	900	279	431	1331
7.	Ciavatta Erio	Airborn	Italy	520	732	540	1272
8.	Svoboda Petr	Miss Trenton III.	Czech Republic	292	0	700	992
9.	Svoboda Petr, Ing.	Playboy	Czech Republic	385	333	301	718
10.	Malinský František	Standby	Czech Republic	303	358	297	661
11.	Montebelli Gabriele	Playboy	Italy	647	0	0	647
12.	Madarás Michal	Powerhouse	Slovakia	275	314	155	589
13.	Havelka Josef, Ing.	Hangar No. 13	Czech Republic	244	154	0	398
14.	Hamler Ed	Lanzo Bomber	USA	82	0	0	82

**Poděkování patří těmto sponzorům:**



Z. Slapnička  
Petr Knob  
Jiří Linka

## Akce roku 2005 - 3. ročník ME historických RC modelů

*Kategorie : NMR NOSTALGIA = CRC-2 NOSTALGIE - motorové modely do roku 1956 se spalovacími motory*

Pořadí	Jméno	Model	Země	1.	2.	3.	Celkem
1.	BRUSCHI Domenico	Herky	San Marino	300	300	300	600
2.	DABROWSKI Heinrich	Gool	Germany	240	276	280	600
3.	HAMLER Ed	Airborn	USA	300	216	224	556
4.	Ciavatta Erio	Airborn	Italy	183	300	0	524
5.	Griswold Richard	Airborn	USA	254	198	118	483
6.	Bussmeier Leo	Playboy	Germany	267	145	151	452
7.	Mett Ulf	Playboy	Germany	160	174	243	418
8.	Montebelli Gabriele	Zipper	Italy	171	186	163	417
9.	Svoboda Karel junior	Bojar	Czech Republic	139	81	116	357
10.	Bruschi Domenico	Playboy	RSM	0	0	0	0

*Kategorie : OTMR = CRC-1 OLD-TIMER - motorové modely do roku 1950 se spalovacími motory*

Pořadí	Jméno	Model	Země	1.	2.	3.	Celkem
1.	DABROWSKI Heinrich	Playboy	Germany	420	420	420	1260 (10:29)
2.	BRUSCHI Domenico	Sailplane	San Marino	420	420	420	1260 (8:40)
3.	BUSSMEIER Leo	Sailplane	Germany	420	400	311	840
4.	Hamler Ed	Airborn	USA	399	0	420	820
5.	Dabrowski Heinrich	Sailplane	Germany	319	385	351	819
6.	Svoboda Petr	Playboy	Czech Republic	172	165	230	736
7.	Griswold Richard	Airborn	USA	199	0	0	402

*Kategorie : 1/2 Electric OLD TIMER*

*- motorové modely do roku 1950 s elektromotory SPEED 400 na 7 NiCd článků 500 mAh*

Pořadí	Jméno	Model	Země	1.	2.	3.	Celkem
1.	METT Ulf	ETB 41	Germany	600	600	600	1200 (18:15)
2.	HECZKO Bohuslav	Ichabod	Czech Republic	600	600	600	1200 (16:36)
3.	METT Ulf	Kerswap	Germany	600	600	600	1200 (11:01)
4.	Harding David	Stardust Special	USA	4	600	600	1200
5.	Bortolai Tiziano	Flamingo	Italy	500	508	562	1200
6.	Bussmeier Leo	Tomboy	Germany	464	507	385	1070
7.	Bulín Gustav	Sugarfoot	Czech Republic	460	364	507	971
8.	Kudela Karl	Kerswap	Germany	470	483	460	967
9.	Svoboda Karel senior	Miss Fortune X	Czech Republic	353	501	428	953
10.	Knob Petr	Siné 46	Czech Republic	278	332	253	929
11.	Prchal Jaroslav	Stříbrný Šíp	Czech Republic	251	265	267	610
12.	Kostečka Vladimír	Korzár	Czech Republic	428	0	0	532
13.	Mužik Jan	Playboy	Czech Republic	18	0	0	428

*Kategorie : Electric OLD TIMER*

*- motorové modely do roku 1950 s libovolnými elektromotory na 7 článků NiCd 800 mAh*

Pořadí	Jméno	Model	Země	1.	2.	3.	Celkem
1.	METT Ulf	Playboy	Germany	600	600	452	1200
2.	HECZKO Bohuslav	Ichabod	Czech Republic	410	600	543	1143
3.	KOSTEČKA Vladimír	Letmo 17	Czech Republic	557	555	493	1112
4.	Kudela Karel	Playboy	Germany	395	600	302	995
5.	Bussmeier Leo	Red Ripper	Germany	600	307	315	915
6.	Harding David	Stardust Special	USA	600	283	0	883
7.	Wynegala Ludvík	Ichabod	Czech Republic	326	390	0	716
8.	Kostečka Vladimír	XL-43	Czech Republic	301	408	300	709
9.	Metz Richard	Gas Model	Czech Republic	228	355	293	648
10.	Veselý Ladislav	Playboy	Czech Republic	263	312	0	575
11.	Bortolai Tiziano	Zomby	Italy	388	157	117	545
12.	Polák Michal	Anderson	Czech Republic	220	314	203	534
13.	Knob Petr	Playboy	Czech Republic	199	276	235	511
14.	Svoboda Karel senior	Simplex	Czech Republic	195	165	219	414
15.	Bulín Gustav	Sugarfoot	Czech Republic	278	0	0	278

## SOUTĚŽE

## Zase jsme létali s historiky v Hořicích



Květnové soboty byly velmi krásné. Blížící se sobota 4. června 2005 se jevila zhoršujícím se počasím, což udržovalo pořadatele Jirku Bučka v napětí. Bohužel, meteorologům se předpověď vyplnila! Pršelo vytrvale s malými přestávkami, které byly povelem pro „sedm statečných“ účastníků - modelářů historiků této soutěže. Startovalo všech deset modelů, včetně Petra Hoška z Jeseníku, který proháněl svůj elektromodel BULDOZER z roku 1945 a rozháněl mraky.

Přistával v pohodě, přesně u nohy, zatímco ostatní lovili své historiky ze vzrostlého obilí. Zpátky jsme se vraceli s modely jako vodníci! Ale nevzdali jsme to. Ani Pavel Lanštíak, čerstvý osmdesátník, neslevil a přijel z Brna - vlakem - polétat si s kamarády.

Velký dík patří všem, kteří se i přes nepřízeň počasí dostavili z Hradce Králové, Mělníka či Jeseníku. Škoda jen, že kvůli dešti nebylo možné startovat se všemi přivezenými skvosty. Tak teda snad příště - ale i tak to bylo bezvadné. Vy všichni, kteří svou neúčastí přicházíte o mnohé zážitky, vězte tomu. Snad se potkáme na příštím setkání 15. října 2005 zase v Hořicích. A jak to dopadlo? Vyhráli jsme všichni.

kategorie AV-2

- |                 |         |         |
|-----------------|---------|---------|
| 1. Jiří Buček   | vlastní | r. 1952 |
| 2. Jarda Vrabec | Saturn  | r. 1953 |

kategorie AV-1

- |                 |        |  |
|-----------------|--------|--|
| 1. Jarda Vrabec | Straka |  |
|-----------------|--------|--|

kategorie BV-1

- |                    |        |         |
|--------------------|--------|---------|
| 1.-2. Ivan Šebánek | Z-514  | r. 1949 |
| 1.-2. Jiří Buček   | Hrbek  | r. 1929 |
| 3. Ivan Šebánek    | Sluka  | r. 1942 |
| 4. Pavel Lanštíak  | Špaček |         |
| 5. Zdeněk Hanáček  | Komár  | r. 1949 |

kategorie BV-3

- |                   |      |         |
|-------------------|------|---------|
| 1. Václav Rejchrt | N-43 | r. 1932 |
|-------------------|------|---------|

Jarda Vrabec



## Být, či nebýt - toť otázka...



## Výsledky:

P. Knob SAM 355	Playboy	1417s
P. Knob SAM 355	Siné 46	1209s
K. Svoboda SAM 315	Miss Fortune	925s
K. Svoboda SAM 315	Simplex	924s
V. Kalhous SAM 157	Netopýr	729s

časoměříč paní Strapcová



Petr Knob SAM 355



Dne 25. 6. 2005 jsme v Havlíčkově pořádali soutěž všech elektrokategorií. Na letišti jsme se sešli pouze tři soutěžící: Václav Kalhous (SAM 157) s Netopýrem, Petr Knob (SAM 355) s Playbojem a Siné 46, Karel Svoboda (SAM 315) s Miss Fortune a Simplexem.

Počasí tentokrát vyšlo na jedničku, bylo jasno a jižní vítr pomalu zeslábnul ze 3 m/s na 0 m/s, teplota po poledni přestoupila 30 C.

Vzhledem k tomu, že jsme se ani v jedné kategorii nesešli alespoň tři, nemohlo se létat podle národních pravidel a situace nás donutila létat podle pravidel, které jsme si dohodli namísto:

3 minuty motor a max 10 min, 3 soutěžní lety - žádné škrtání.

# Informace z činnosti klubu SAM 78

## Vážení přátelé historici,

aktivní letací sezóna je v plném proudu, proto léto budíž pochváleno. Organizuje se podle kalendáře a realizuje řada soutěží, akcí a setkání. Tu nejdůležitější v letošním roce, jak jistě všichni víte, máme za sebou. Druhou nejdůležitější akcí v roce 2005 je Slet SAM 78 v Moravské Třebové. V těchto informacích na dalších stránkách uvedu některé změny, nové poznatky, eventuelně instrukce či informace pro letní období.

Děkuji všem, kteří buď osobně, telefonicky nebo písemně sdělili svoje připomínky k vlastní činnosti našeho klubu, ke Zpravodaji a další konstruktivní náměty na zlepšení vzájemné komunikace. Budu postupně odpovídat na stránkách Zpravodaje a nebo plnit některé požadavky a potřeby.

Editor

## POZVÁNÍ na Slet SAM 78 v Moravské Třebové 25. 8. - 28. 8. 2005

Vážení kolegové a přátelé historického letu, na přání mnoha z vás, kteří se aktivně podílíte na činnosti klubu a historikům pravidelně větráte „krovky“ bylo vybráno jako místo konání Sletu SAM 78 osvědčené letiště v Moravské Třebové. Víím, že pro některé z vás je tohle místo trochu vzdálenější, ale považte, že jde o jednu z nejvhodnějších ploch pro létání s volnými modely u nás a připočteme-li k tomu další pozitivní, jakými jsou kvalitní ubytování, stravování v místě, dobré vztahy s majitelem letiště, jakož i plochy v jeho okolí vychází vám, že volba je správná. A pak ta nostalgie... Náš klub má přece sídlo ve Svitavách, což je od Moravské Třebové coby kamenem dohodil!

Letos bude soutěžní létání pestřejší, než tomu bylo v minulých letech a to proto, že máme změnu pravidel spočívající v jejich rozšíření a to zejména, pokud jde o královskou kategorii motoráků zvučí TEXACO a samozřejmě zbrojí i „elektrikáři“, kteří konečně přijdou ke slovu jako rovnocenní partneři spalovacích motorů s vlastními čtyřmi kategoriemi.

Tak neváhejte a již se začněte připravovat. Boj bude o to tužší, oč nás bude víc!

Zdeněk Slapnička



**VÝROBA  
STAVEBNIC  
HISTORICKÝCH  
MODELŮ**

classicmodels@seznam.cz  
www.classicmodels.wz.cz

### Nabízím fotodokumentaci

z 3. Mistrovství Evropy historiků ve Dvoře Králové  
ve dnech 10. - 13. 6. 2005  
k prohlížení na CD ve formátu JPG.

Možno objednat na adrese: suchomel@c-mail.cz

Cena 100 Kč + poštovné.

Historická saga rodu Batlerů bude ukončena posledním pokračováním v zářiovém čísle Zpravodaje SAM 78.

Prodám dva nové motory COX.049 TEXACO (0,8 ccm),  
jeden s nádrží 5,1 ccm, druhý s nádrží 8 ccm,  
cena 1500 Kč za každý nebo 2900 Kč za oba,  
včetně jednoho kusu náhradní žhavicí hlavy.

Jaromír Pipek  
ČSLA 830  
399 01 Milevsko  
Tel.: 382 523 074  
Mobil: 607 724 251

Prodám nový, nezalétaný volný motorový model  
**PLAYBOY j. r. s motorem FOK 1,5 ccm**  
s časovačem za 1800,- Kč nebo vyměním  
za staré motory ve slušném stavu a v chodu.

Především mám zájem o  
AMA 2,5, třípatkovou MVVS 2,5 R/58  
a MVVS 2,5 D/1958 - kuličkový

Karel Řehák  
Na Rejsce 930, 551 30 Jaroměř  
Tel.: 491 810 251 (v po-pá 6-14 h)

**NABÍDKA TRIČEK**  
s barevným znakem SAM 78

Možno objednat s udáním velikosti a počtem kusů na adrese:  
JUDr. Zdeněk Slapnička, Na Sádce 193, 149 00 Praha 4  
Tel.: 272 926 206, 603 434 467, E-mail: slapnicka.zde@quick.cz

**Pozor změna**

termínu soutěže z kalendáře SAM 78 na rok 2005:  
SVAHOVÉ MODELŮ - Bruntál ze 17. 9. 2005 na **24. 9. 2005**

## KAPITOLY Z HISTORIE

## Historie vzniku motorových modelů

**Bassetovy první motoráky**

Je velkým štěstím pro zdokumentování historie vzniku a vývoje spalovacím motorem poháněných modelů letadel, že Basset čísloval všechny modely, které zkonstruoval. Jeho první model pro pohon motorem Midget nesl číslo B-100. Jeho fotografie byla uveřejněná v novinovém článku v květnu 1931. Po stovce následovaly modely čísel 101-104, které sloužily spíše jako testovací lože pro Brownovy motory v létě 1931, než cokoliv jiného. Od těchto modelů se nedochovaly žádné podklady ani fotografie, ale nade vši pochybnost to byly jednoduché letouny s trupem označeným v angličtině jako „stick“ tedy klacek, aby bylo jednoduché je opravit. Pro představu - toto označení se až do dosud užívá u modelů poháněných gumovým svazkem, kde trup je pouze trubka nebo příhradová účelová konstrukce bez kabiny, v podstatě sloužící pouze jako nosič křídla, ocasních ploch, závěsu svazku a jeho ochrana. Modely 101-104 byly o rozpětí kolem 120 cm.

Své první kroky komentoval Basset tak, že se spolu s Brownem vyvíjeli a testovali motorový model tak, aby na soutěži smetli z oblohy gumáky. Celou svou aktivitu se snažili udržovat, pokud možno v tajnosti (což se jim ne vždy dařilo, jak jsme zjistili už v minulém čísle).

Když konečně dali dohromady motor, který jakž takž běžel, neváhali uskutečnit zkušební let přímo před Bassetovic domem na jedenácté ulici! Model se odlepil od země, chvíli letěl v levé spirále a skončil v křovisku. To se parkrát opakovalo a tak se konstruktéři rozhodli přesunout své aktivity na prázdný pozemek v sousedství. Plocha byla plná vysoké trávy a plevele, což vedlo k tomu, že modely musely být vypouštěny z ruky, což umožňovalo zachytit a popsat chyby v letu. Základním problémem se stala skutečnost, že všechny lety končily stejně - levou spirálou se zapichnutým čumákem do země. Problém se pokoušeli chlapci řešit zvětšením ocasních ploch a zvětšením vzepětí, ale úplně se ho odstranit nepovedlo. Model měl neustále tendence létat v levé spirále.

V mezidobí Basset postavil svůj první soutěžní motorový model číslo B-105 s opravdu velkými kormidly, ale problém se nedal tímto způsobem odstranit. Výsledkem byl pouze přemet ve výšce 15 m, který skončil havárií. To se odehrálo 10. května 1932. Basset se nenechal odradit a postavil zbrusu novou stošestku, se kterou šel soutěžit o měsíc později, 11. června 1932, která se konala na modelářském letišti v jižní Filadelfii. Po dobu celých 2 minut 42 a půl vteřin model stoupal a klesal, motal se v přemetech a houpání až skončil svůj hříběcí let v loděnici a překonal poprvé až dosud platný rekord, který držel gumovým svazkem poháněný model. Ten držel po dobu jednoho roku Ken Lousville. Jeho rekord byl překonán o minutu a půl. Vzdálenost letu v přímé linii dosažená Bassetovým modelem dosáhla téměř jednoho kilometru. Chlapci však nesulni na vavřínech a Basset okamžitě začal s konstrukcí a stavbou dvou dalších modelů B stodevítky s koncepcí „klacek“ a B-110, která se stala revolučním zlomem - šlo totiž o kabinový model. Model byl natolik výjimečný že si zasloužil kromě čísla i jméno Fleetwing.

V září 1932 se konalo v Atlantic City národní mistrovství Spojených Států. Samozřejmě, že naši přátelé mířili na šampionát s vidinou velikého triumfu, zejména poté, když zjistili při zalétávání modelu, že kabiňák je mnohem lepší, než předchozí typy. Basset to nejdřív přičítal tomu, že se mu podařilo umístit těžší než níže, než u ostatních modelů a teprve mnohem později pochopil, že ke stabilitě přispěla plocha bočnice trupu.

Vrcholem mistrovství v Atlantic City byl bezesporu Wakefield Cup, ve kterém musely soutěžit trupové modely, ale nebylo stanoveno, jakým pohonem musí být vybaveny. A tak Basset staroval v této kategorii. Jak se soutěží vyvíjela, stávala se i dramatičtější. Gordon Light se svým, gumou poháněným modelem dokázal zaletět 25 minut a 53 sekund, přičemž model překonal vzdálenost přes 12 kilometrů! Z neznámého důvodu však tento výsledek nebyl Gordonovi uznán a byl mu započten čas 7 minut 57 a půl vteřiny, což na vítězství stačilo. Později však stejně o vítězství přišel, protože soutěž byla prohlášena za neregulérní kvůli tomu, že soutěž byla přesunuta z jiného data! (Nejenom u nás tedy existuje princip sousedovic chciplé kozy!).

Bassetův nejdelší let tehdy trval 2 min. 55 sec. a zajistil mu čtvrté místo. Bzučení Brownova motoru ale vyvolalo rozruch. Sám Charles Hampson Grant, vydavatel časopisu Universal Model Airplane News, byl okouzlen a v čísle věnovaném mistrovství Bassetovi a jeho modelu věnoval zvláštní pozornost. Nejen proto, že se jednalo o něco nového, ale zejména pro to, co se stalo několik minut po ukončení závodu. Basset rozladěný výkonem svého stroje „vyšteloval“ pořádně motor a Fleetwing vystoupal až do mraků, kde téměř zmizel z dohledu. Naštěstí si Basset půjčil od policistů motocykl se sidcarem (dokážete si něco takového představit dnes u nás?) a spolu se svým časoměřičem, který stále měřil čas pronásledovali model, který po 13 minutách a 5 sekundách přistál nepoškozen na louce 6 kilometrů od místa startu. Kromě Bassetta a časoměřiče se dal do pronásledování modelu i pan Kern Dodge, šéf filadelfského místního pořádku a prominentní člen Pensylvánského aeroklubu, který se staral o let Fleetwingu ze svého dvouplošníku Challenger. Později, když Dodge Bassetovi gratuloval k famóznímu letu, prozradil, že naměřil modelem dosaženou výšku na téměř jeden kilometr! Po takové události všichni



pochopili, že model poháněný spalovacím motorem je něco víc, než kuriozita. Museli dát Bassetovi zapravdu, že nastala doba, kdy motorový pohon vrhne stín na modely poháněné gumovým svazkem.

Reakce na předvedené výsledky na sebe nedala dlouho čekat. Požadavky na dodávky Brownových motorů se doslova hruly. A nezůstalo pouze u nich. Zájem o plán Bassetova modelu přiměl jeho tvůrce k publikaci v dubnu 1933 v časopisu Philadelphia Bulletin, zejména poté, co o něj dokonce požádali modeláři z dalekého Německa.

V době, o které hovoříme, se Max věnoval naplno konstrukci modelů. Snažil se zejména uspokojivě vyřešit problém stability, ale u modelu Fleetwing to stále jaksi nebylo ono. Zejména proto, že díky své velikosti byl model příliš rychlý v motorovém letu a jako kluzák nesplňoval očekávání do něj vložená. Skoro každý let stále ještě končil havárií.

V průběhu příprav do Atlantic City měl Basset v přípravě další dva modely, a to B-109, který nazval Nebeský ďábel a který byl v podstatě totožný s jeho předchůdci, až na tu výjimku, že se jednalo o parabol s vysoko posazeným křídlem k dosažení tzv. kvadrátového efektu. Ten měl vést k tolik žádoucí stabilitě. O letu modelu neexistuje žádný záznam, ale jeho existenci dokládá jediná zachovaná fotografie. Další modely jsou však dokladem letových zkušeností s B stodevítkou.

A nyní se dostáváme ke slavné slečně. Kdože jí je? Když ležela, takříkajíc, na prkne, byla podobná úspěšnému Fleetwingu, ale vyznačovala se prodlouženým trupem a změněným profilem křídla. Také rozpětí 6 stop, což je kousek přes 180 cm, bylo mírně větší a vzepětí křídla doznalo úprav směrem k většímu úhlu.

Překotná třicátá léta přinášející informační boom samozřejmě nemohla ponechat stranou vývoj motorových modelů. Basset se stával známým a slavným. Právě v době, když dokončoval zatím bezejmennou slečnu, stalo se to, co mělo přijít - Max dostal až neuvěřitelnou pozvánku, aby předvedl svůj výtvor na Chicagské světové výstavě v roce 1933! A protože poslední model, který měl k dispozici byla právě naše slečna, padla přirozená volba na ni. Basset modelu poskytl nebyvale perfektní a atraktivní „finish“ připomínající skutečnou letadla a zhotovil podvozek velmi realistický a vhodný pro letové pokusy. Spolu s kamarádem Victorem Fritzem hledali nejhodnější jméno pro model a protože její hrdí na to, že jsou obyvatelé města Philadelphia, je nasnadě, že bezejmenná krásná slečna se stala Miss Philadelphii. Basset model zalétl jedním nebo dvěma krátkými lety, aby prokázal jeho letuschopnost, zabalil ho do bedny a poslal do Chicaga. Sám se účastnit výstavy nemohl. O důvodech se můžeme jen domýšlet. A tak se slečna vydala sama dobývat svět a stala se první kráskou nesoucí jméno svého rodného města šířící slávu leteckého modelářství a sen o motoráckých po celém světě, ale ouha - jen ve statické ukázkě. Zatímco však kráska získávala srdce nadšených diváků, Max potřeboval další stroj a rozhodl se pokračovat ve vývoji nadějně Philly. Modely s delším trupem a zvětšeným rozpětím vnašely do letových pokusů tolik potřebnou stabilitu a zpomalení motorového letu i kluzu.

(Nemyslete si však, že pokusy s novými stroji byly bez havárií a pádů, to rozhodně ne. Sám Brown po letech vzpomínal, jak bylo těžké poskytovat servis znovu a znovu rozbíjeným motorům.) Ale PhillyII nakonec nezklamala. 11. března 1933 na soutěži ve Filadelfii, při svém pátém, velmi klidném a stabilním letu a za účasti nadšených diváků, vystoupala do očekávané výšky 700 stop, kluzem zamířila na východ, přelétla rušný Rooseveltův Boulevard s hustým provozem ve výšce 30 metrů a dosedla na konci jízdní dráhy. Překonala vzdálenost 1 míle tedy asi 1,2 kilometru a časem 4 minuty a 37 a 3/5 sekundy napověděla, že má v sobě skrytou naději. Tím začala její slavná dráha, o jejímž vrcholu si přečtete zase příště!

JUDr. Zdeněk Slapnička

## O D B O R N Ě Č L Á N K Y

### Naše první zkušenosti s kategorií TEXACO...



*S elegantním italským modelem II DUCA poháněným detonačním motorem P.A.W. 8 cm<sup>3</sup> létal Luigi Binelli a obsadil 5. místo*

Navazuji tímto na svůj článek „Budeme u nás létat kategorií TEXACO?“ z minulého ZPRAVODAJE č. 3/2005, ve kterém jsem psal o hlavních specifikacích této kategorie a o našich úmyslech s ní.

Zcela se naplnil můj předpoklad, že tuto zajímavou kategorií bude na námi organizovaném III. Mistrovství Evropy ve Dvoře Králové létat mnoho zahraničních účastníků, takže zde budeme moci získat nějaké zkušenosti pro zavedení této kategorie u nás. V kategorii TEXACO totiž na ME létalo 14 soutěžících se 14 modely, což byla po kategorii ARC (ve které soutěžilo 18 modelářů s 21 modely) a kategorií ELECTRIC OLD TIMER (zde létalo 14 modelářů s 15 modely) třetí nejsilněji obsazená soutěžní kategorie. To je u kategorie motorových modelů se spalovacími motory u nás jev nezvyklý. Zvláště potěšující pak je skutečnost, že skoro polovina soutěžících - 6 modelářů - byla z naší republiky, což rovněž potvrzuje náš názor, že o tuto kategorii bude u nás asi velký zájem a že náš úmysl zařadit jí do našich národních Pravidel je správný.

TEXACO se na III. Mistrovství Evropy ve Dvoře Králové létalo jako poslední soutěžní kategorie v neděli 12. 6. dopoledne, kdy bylo po deštivé sobotě naštěstí již docela pěkné, slunečné počasí, takže létání s nádhernými velkými motorovými modely TEXACO shlédlo kromě ostatních soutěžících i hodně diváků, které tato atraktivní kategorie také velice zaujala.

Nejprve trochu „statistiky“ z kategorie TEXACO na III. ME. Létalo zde 14 modelů s rozpětím od 1.828 mm (model MISS TRENTON III našeho Petra Svobody) až po vůbec největší motorový model na ME s rozpětím 3.048 mm, kterým byl úplně nový a bohužel dosud nezalétaný monstrózní kabinový hornoplošník s názvem HANGAR No. 13. Tento model amerického původu z roku 1935, poháněný replikou českého benzinového motoru ALKO 14 cm<sup>3</sup>, přivezl ing. Josef Havelka z Větrní a absolvoval s ním zde vůbec první let tohoto modelu současně hned jako soutěžní let na ME (!!!) smekám před odvahou a pevnými nervy pilota! Jeho soutěžní let (a současně tedy „zalétávací“) trval 244 sec z možných 900 sec maxima, takže to dobře dopadlo. Při druhém soutěžním letu ale model bohužel po 154 sec havaroval pro technickou závadu na táhle výškovky a tak obsadil až 13. místo. Že by to „No. 13“ v názvu modelu něco znamenalo...??? Doufám, že majitel modelu není pověřivý a bude s tímto nádherným modelem i nadále poletovat!

Ale zpět k soutěžním modelům TEXACO. S výjimkou elegantního italského modelu II DUCA Luigiho Binelliho byly všechny ostatní modely amerického původu. Důvod je vcelku zřejmý TEXACO se asi nejlépe létá s velkými modely a právě staré americké modely z konce 30. let minulého století patří mezi největší z historických modelů, proto si je většina soutěžících pro tuto kategorii vybírá. České historické motorové modely zde budou asi trochu v nevýhodě, neboť jsou v převážné většině bohužel dosti malé, takže budou v kategorii TEXACO asi vzácností...

Výsledková listina ukazuje, že výběr velkého modelu je správný předpoklad, zvláště když modelář ještě zvolí vhodný „soutěžní typ“. Tím je převážně model s křídlem umístěným na pylonu, kterých létalo v kategorii TEXACO na ME 7, tedy celá polovina všech zúčastněných modelů a obsadily první 3 místa.

Nejoblíbenější z těchto „pylonových“ typů jsou modely LANZO

BOMBER konstruktéra Chestera Lanza z roku 1938, které na III. ME létaly čtyři. LANZO BOMBER má v originální verzi rozpětí křídla 96“ (tj. 2.438 mm) a hloubku 14“ (tj. 355 mm), takže má skutečně velkou plochu, výškovku s nosným profilem má také poměrně velkou, ta má rozpětí 37“ (940 mm) a hloubku 12“ (305 mm).

Dalším oblíbeným modelem pro TEXACO je i u nás známý a populární PLAYBOY SENIOR konstrukce Joe Elgina z roku 1940 (rozpětí 80“, tj. 2.032 mm), kterých bylo na ME vidět dost i v ostatních kategoriích. V kategorii TEXACO létaly 3 kusy PLAYBOYŮ, z toho jeden z nich byl PLAYBOY našeho Jarý Netáhla, který s ním obsadil v těžké mezinárodní konkurenci pěkné 3. místo, další byl ing. Petra Svobody (9. místo) a nakonec „italský“ Gabriella Montebelliho (11. místo).

Ostatní modely byly kabinové (s výjimkou italského modelu II DUCA, který má křídlo umístěné na trupu bez kabiny). Kromě výše zmíněného nejmenšího modelu MISS TRENTON III a největšího HANGAR No. 13 zde létaly všeobecně známé modely MISS AMERICA, POWERHOUSE, STANDBY a také u nás zatím ne moc známý velký kabinový model LANZO AIRBORN z roku 1938. Tento model má křídlo konstrukčně i tvarově úplně shodné s „pylonovým“ LANZO BOMBER, má jen zvětšené rozpětí na 108“, tj. 2.743 mm (hloubka křídla 14“, tj. 355 mm zůstala zachována), má jiný tvar a profiláž ocasních ploch (výškovka má profil rovné desky) a hlavně také jiný trup, který z něj činí vcelku elegantní a líbivý kabinový model s výbornými letovými vlastnostmi. Tento model je v současné době v USA i v Evropě velmi populární a hojně se staví v různých velikostech i pro některé další soutěžní kategorie, což bylo také k vidění i na ME, kde tento model postavený ve zmenšených verzích létal v kategoriích CRC-1 (4. místo), v kategorii CRC-2 NOSTALGIE (3., 4. a 5. místo) a 1/2-A TEXACO (3. a 7. místo).

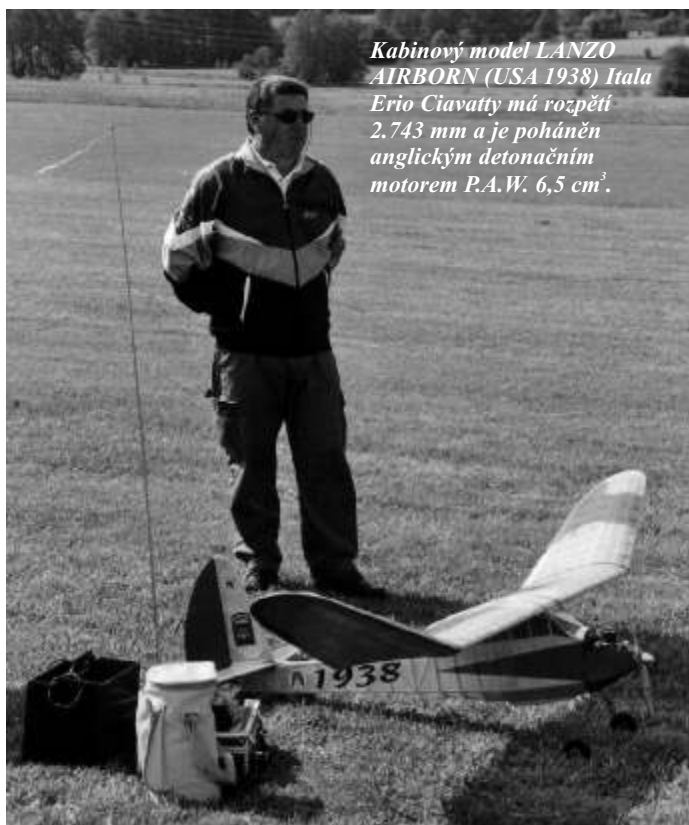
Pro úspěšné létání v kategorii TEXACO je ale kromě výběru vhodného modelu velice důležitý i výběr motoru! Jak jsem uvedl již v člancích o II. ME pořádaném roku 2004 v německém Bad Neustadtu a ve výše zmíněném článku v minulém Zpravodaji, je nutno vybrat motor nejen výkonný, ale také i „úsporný“ na spotřebu paliva!

Zajímavé a pozoruhodné je, že celá polovina soutěžních modelů (7) byla poháněna velkými DETONAČNÍMI motory o zdvihovém objemu 6 - 10 cm<sup>3</sup>! Vítězný model LANZO BOMBER Itala Tiziana Bortolai (který diváky udivoval svými až akrobatickými „tanečními křevkami“ při řízení modelu...!) byl dokonce poháněn českým motorem MVVS 10 cm<sup>3</sup> DIESEL! Další modely poháněné „velkými diesely“ měly buď konverze anglických motorů IRVINE .40 (2. a 11. místo), nebo u nás poměrně neznámé detonační motory P.A.W. (5., 6., 7., a 14. místo), což je anglická firma zabývající se dlouhá léta výrobou konstrukčně jednoduchých a robustních (navíc poměrně levných) detonačních motorů o obsahu 0,55-10 cm<sup>3</sup>, kterých má ve výrobním programu 54 typů! Ostatní modely v této kategorii byly opatřeny čtyřtaktními motory se žhavicí svíčkou (3., 4., 8. a 9. místo), motory benzinovými (10. a 13. místo) a jeden měl normální žhavicí dvoutakt (12. místo).

Poslední zkušenosti tedy ukazují, že požadavku na vhodný motor pro TEXACO dobře vyhovují velké samozápalné motory! Jedním z nich je (naštěstí pro nás...) výše zmíněný motor MVVS 10 DFS („D“ jako DIESEL), což je samozápalná verze známé a osvědčené žhavicí „desítky“ MVVS 10 GFS. Motor MVVS 10 DFS vyráběla před časem



*V kategorii TEXACO zvítězil Ital Tiziano Bortolai s modelem LANZO BOMBER (USA 1938), který byl poháněn českým motorem MVVS 10 DFS, což je detonační verze známé žhavicí „desítky“ MVVS GFS.*



*Kabinový model LANZO AIRBORN (USA 1938) Itala Erio Ciavatty má rozpětí 2.743 mm a je poháněn anglickým detonačním motorem P.A.W. 6,5 cm<sup>3</sup>.*

sériově naše světoznámá firma MVVS Brno na speciální objednávku pro USA (nepodařilo se mi zjistit, pro kterou kategorii jej američané vyžadovali, ale pro TEXACO to tehdy ještě asi nebylo...) a byl ještě nějaký čas uváděn i v české verzi firemního katalogu MVVS. Informoval jsem se v MVVS, jaký je současný stav s tímto motorem a zjistil jsem, že firma může v případě zájmu našich modelářů několik kusů tohoto detonačního motoru v průběhu nejbližších měsíců (tj. červenec, srpen) ještě vyrobit za cenu 4.058,- Kč (vč. DPH), takže zájemci si jej v MVVS mohou objednat.

No a máme-li již postaven ten správný model a vybrán ten nejlepší motor, tak stále ještě zbývá značný prostor pro experimentování s výběrem vhodné vrtule a paliva, jehož složení není předepsáno...! V kategorii TEXACO bude pro naše soutěžní létání v zájmu snadnější kontroly dodržování soutěžních pravidel a „fair play“ nutné zjednodušit kontrolu „přiděleného“ množství paliva, která je v „polních“ podmínkách jinak dosti problematická. Docílíme toho jednoduše tím, že kromě předepsané průhledné nádrže bude v Pravidlech ještě podmínka, aby nádrž měla obsah přesně v souladu s hmotností modelu podle příslušné tabulky uvedené v Pravidlech a aby nádrž byla umístěna co nejbližší motoru jak je to jen možné, s co nejkratší palivovou hadičkou. Tím se předejde různým „pokusům“ o získání neregulérního množství

paliva, které je v této kategorii jednou z rozhodujících veličin.

Tolik tedy první poznatky s kategorií TEXACO z letošního III. ME ve Dvoře Králové.

Tato kategorie bude po našich „národních“ úpravách (tj. např. limitní rok vzniku modelu 1954 viz článek v minulém Zpravodaji...) zahrnuta do našich Pravidel SAM-78 pro rok 2005, jejichž kompletní znění se v současné době připravuje k vydání. V Pravidlech SAM-78 2005 budou kromě kategorie TEXACO již také zahrnuty veškeré změny a Dodatky (například specifikace všech nových „elektrických“ kategorií CRC-E...), které byly vydány po roce 2001, kdy vyšla původní a dodnes platná verze PRAVIDEL SAM-78.

Naše příští „národní“ soutěž v kategorii TEXACO se bude léhat již v srpnu na letošním Celostátním setkání SAM-78 v Moravské Třebové, tak času na přípravu sice moc není, ale zvládnout se to dá!

A ještě na závěr jednu poznámku: při pohledu do naší modelářské minulosti zjistíme, že základní myšlenka kategorie TEXACO, tj. léhat na předem odměřené množství paliva podle určitých kritérií, není nic nového! U nás se totiž již od roku 1942 soutěžilo na tehdejších závodech motorových modelů pořádaných MOSK AERO v Kyjích u Prahy (viz. ZPRAVODAJ č. 1/2002) podle Pravidel, která předepisovala určité množství paliva, sice ne podle hmotnosti modelu, ale podle zdvihového objemu motoru. Tehdejší Pravidla byla také o poznání „přísnější“, neboť na celkové umístění soutěžícího mělo vliv i hodnocení provedení čistoty stavby modelu a čas potřebný k nahození motoru od předání paliva technickým komisařem až ke startu modelu, který se měřil a bodoval zvlášť! Pokud se nepodařilo motor nahodit a model odstartovat do 5 minut (a to prosím BEZ elektrických startérů, které se dnes „nehistoricky“ používají!), potom musel modelář letět až v opravném startu, kde byl již bodový zisk za dobu potřebnou k nahození motoru znatelně nižší. Nebylo by dobré na našich soutěžích TEXACO zavést i teď něco takového? Máme sice předepsaný „pracovní čas“, který v podstatě limituje dobu potřebnou k nahození motoru, ale podle mých zkušeností se měření pracovního času na většině soutěží vůbec neproaktikuje...

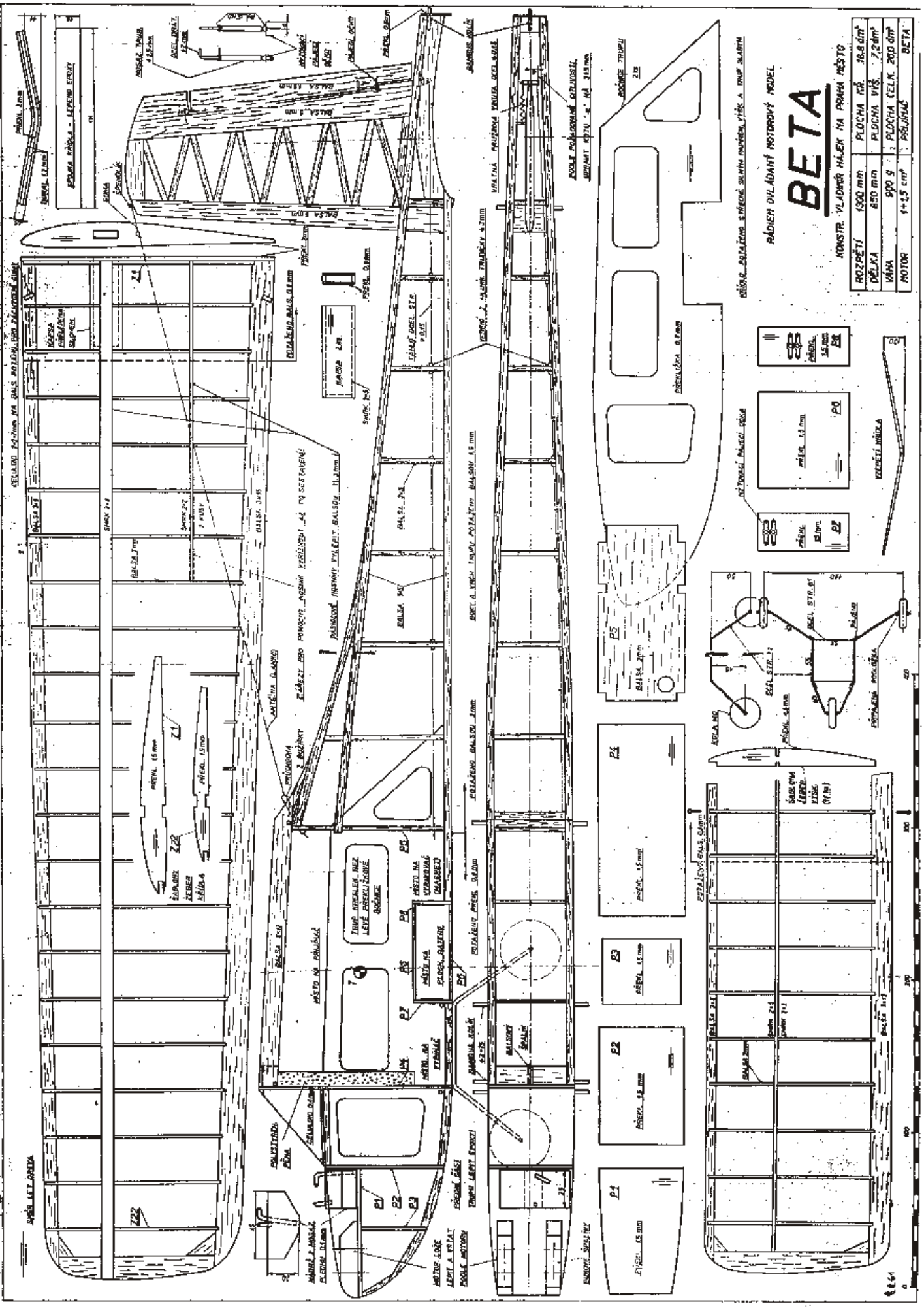
**Jaromír PIPEK, SAM 28**



*Detail instalace benzínového motoru ALKO 14 cm<sup>3</sup> v modelu HANGAR No. 13.*



*Největším motorovým modelem na III. ME byl 3-metrový model HANGAR No. 13 (USA 1935) ing. Josefa Havelky z Větřní, který s ním létal v kategorii TEXACO.*



# BETA

RÁDIOVĚ OVLÁDANÝ MOTOROVÝ MODEL

KONSTR. VLADIMÍR HAJEK NA PRAHA MĚSTO

ROZPĚTÍ	1300 mm	PLOCHA KŘ. 18,8 dm <sup>2</sup>
DĚLKA	850 mm	PLOCHA VÍŠ. 7,2 dm <sup>2</sup>
VÁHA	990 g	PLOCHA TELK. 260 dm <sup>2</sup>
MOTOR	1+15 cm <sup>3</sup>	PRŮJEMNÁ BETA

PODROB. POUČENÍ K SÉRIJNÉMU VÝROBĚ VÍŠKŮ A TRUPŮ SLUŽBY

PODROB. POUČENÍ K SÉRIJNÉMU VÝROBĚ VÍŠKŮ A TRUPŮ SLUŽBY

PODROB. POUČENÍ K SÉRIJNÉMU VÝROBĚ VÍŠKŮ A TRUPŮ SLUŽBY

PODROB. POUČENÍ K SÉRIJNÉMU VÝROBĚ VÍŠKŮ A TRUPŮ SLUŽBY

PODROB. POUČENÍ K SÉRIJNÉMU VÝROBĚ VÍŠKŮ A TRUPŮ SLUŽBY

PODROB. POUČENÍ K SÉRIJNÉMU VÝROBĚ VÍŠKŮ A TRUPŮ SLUŽBY

PODROB. POUČENÍ K SÉRIJNÉMU VÝROBĚ VÍŠKŮ A TRUPŮ SLUŽBY

