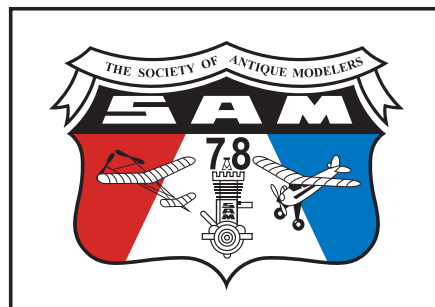


ZPRAVODAJ

SAM 78



ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 3 /2009 (KVĚTEN-ČERVEN)

WWW.SAM78.CZ

ROČNÍK XIX., ČÍSLO 107

**Stříbro a bronz pro členy SAM 78
z ME v Německu 2009**



Informace z činnosti klubu SAM 78

Kapitoly z historie

Odborné články

Stavební plány

Společenské události

WESTERNER Petra Hoška z Jeseníku při úspěšném startu na soustředění pro ME v Německu

Soustředění v Havlíčkově Brodě před ME v Německu

Termín tohoto soustředění byl dojednán na 23. a 24. května, tři neděle před vlastním konáním ME v Německém Suhlu. Podle dlouhodobější předpovědi nás na letišti mělo čekat příznivé počasí avšak vítr (kolem 5-6 m/sec) a poměrně chladno po přechodu studené fronty předešlý den nás všechny zaskočil. Tradičně perfektní organizace Karla Svobody, který na letišti přišel pěšky a s modelem v ruce nás všechny potěšila. Bohužel jak se již stává tradicí moc modelářů nedorazilo. Je to zřejmě tím, že se nejednalo o soutěž, ale jen o trénink.

Během dopoledne proběhla též schůze výboru v budově místního aeroklubu a byl podáván tradiční „Presidentský gulášek“ (vynikající chuti).

Kolem poledne se trochu zmínil vítr a dalo se docela slušně létat. Mne bohužel stále zlobí benzínový Ohlsson 29 v Antaresovi a tak jsem

pokoušel ve vzduchu jen Airborna. Jardu Rybáka také potkala smůla - odešly mu baterky v zapalování u jeho velké Múry a tak byla jeho desítka OS MAX pouze chvíli slyšet na zemi. Se starty tradičně nezklamali jeseničtí Petr Hošek a Zdeněk Hanáček. Jejich modely jsou na velice slušné úrovni a Karel Slupský předváděl nevšední starty se svým Anterosem poháněným detonačním BE - 4. Ke konci dne Karel Svoboda zalétal úspěšně svého nového Pylon Andersona na COXíka 0,8.

Bohužel přespat na letišti nikdo nechtěl a tak se soustředění ukončilo už v sobotu a dohodl se postup na cestu do Německa.

V Havlíčkově Brodě je historickým modelářům letiště příznivě nakloněno a díky Karlu Svobodovi i letecká plocha pravidelně udržovaná a naše modely jsou obdivovány spoustou přihlížejících.

Petr Knob



Fotografie ze soustředění v Havlíčkově Brodě jasně dokazují, jak vehementně a zodpovědně se účastníci odevzali přípravě na ME v Německu. Od razantního startu Petra Knoba až po soustředění Jardy a Karla. Elegantní starty, lety i přistání předvedených modelů jsou zárukou úspěšné reprezentace, na kterou se dvojici chystají i Krakonošové z Jeseníků.

PS: ...berte to s rezervou a humorem - KEK

SOUTĚŽE

Mistrovství Evropy Suhl Německo 2009, aneb jak jsem si to užil...



Na vlastní mistrovství jsem si plánoval cestu svým vozem. Z důvodů levnější dopravy jsem dal přednost nabídce Jarďy Rybáka a jel s ním obytným karavanem i se svým otcem a Karlem Svobodou i Vlastou Rybákem, který řídil.

Sraz byl o půl čtvrté ráno ve středu u Karlova domu. Ve čtyři volal Jarďa ze Svitav že vyjíždějí. Po nějakém čase jsme nakládali modely do karavanu. Kolem chodili lidi do práce a bylo šest hodin. Na cestu jsme se vydali směrem na Plzeň a po té na Cheb. Jarďa vyndal mapu, která na sobě měla ještě NDR a podle té jsme jeli. Já chtěl vzít svoji, ale prý to nebude potřeba a tak jsme jeli po okreskách ve stopách Jarďy z před více jak patnácti lety, kdy on jel na Wasserkuppe. Počasí po cestě bylo střídavé a po mnoha zatáčkách jsme narazili na dálnici, která v mapě nebyla vůbec zaznamenána. Po této jsme dorazili do Suhl. V samotném městě nás lidé posílali postupně na opačné konce, kde prý je letiště. Nakonec jsme ho našli a po cestě ještě dvě Slovenská auta, která jsme též přivedli na letiště. Tam to bylo jako v Československu, všude všichni hovořili, znají se mezi sebou, stále bylo o čem hovořit. Po zaregistrování jsme se zabydleli. Ještě jsem si v podvečer hodil do vzduchu Cyklona, kterého jsem si vzal s sebou. Při nahazování jeho motoru jsem si sáhnul do vrtule a tak mám opět na ukazovák levé ruky další šrám. V noci na čtvrtek se ochladilo a začal foukat velký vítr, který do rána dokázal úplně zlikvidovat všechny přístřešky připravené pořadatelem. Mimo jiné Met Ulf byl opravdu jediný kdo pořádal celé mistrovství. Čtvrtek byl celý propršený. Lilo jako z konve a tak se naše malá výprava vydala na nedaleké Wasserkuppe.

Cesta to byla zajímavá, neboť opět mapa nedokázala vysvětlit kudy jedeme, dálnice po které jsme se vydali na ní nebyla a tak nezbylo nic než odhadovat kde jsme. Nakonec jsme cíl našli. Poutní místo německých plachtařů a historických modelářů nás přivítalo mlhou hustou tak, že by se dala krájet. Venku nebylo vidět vůbec nic, všichni jsme za ten den několikrát promokli, ale o to zajímavější byla návštěva místního muzea. Moc mne mrzí, že se zde nemůže fotografovat. Bylo opravdu co prohlížet. Po návratu čekalo na nás pouze deštivé počasí. Na Wasserkuppe se určitě někdy vrátím, stojí to za to, ale musí být přijatelné počasí aby bylo vidět okolí. Čtvrtek proběhl po návratu celý v karavanu a čekalo se až přestane pršet. Zkrátka zima a voda. V pátek po dešti se pořadatelé rozhodli (Metu Ulfovi začal pomáhat American Ed Hamler) odlétat větromě, volné elektry a spalováků nostalgie. V této kategorii jsem chtěl soutěžit i já s Antaresem na desítku Ohlssona. Bohužel jsem ho týden před mistrovstvím rozbil. Dopoledne jsme se vydali spolu s Lubou Hrnčářem, Fero Swetim a Šani Nagym hledat modelářskou prodejnu ve městě. Měli jsme tip od kluků. Šli jsme samozřejmě pěšky. V Suhl moc lidí neznalo kde je modelářská prodejna a když jsme ji po asi dvou hodinách našli v jiném, těsně sousedícím městě její majitel se s námi dal do řeči. Stěžoval si na to, že dnes všichni kupují přes internet a vykládal nám o osudu města Suhl po spojení Německa, byl to pohled jeho očima a byl zajímavý, nakonec se nabídl že nás odveze zpět. Na letišti mezitím pokračovaly soutěžní lety a já jsem se jal prověřit motory v modelech. V Bomberovi jsem zjistil, že mi asi začínají odcházet baterky k zapalování a



bylo nutno je nabít. Ohlsson desítka v něm podává velice dobrý a standardní výkon. Nejvíce mne překvapil motor v mém Airbornovi. Na 18 kubíků paliva šel neuvěřitelných 11,5 minut. To jsem od něho nečekal. Sobota byla určena pro všechny zbylé kategorie a pro mne nejdůležitější TEXACO. Začal jsem létat s Bomberem, foukal poměrně velký vítr kolem 5m/s, ale těmto modelům to příliš nevadí. Létały se čtyři starty s tím, že jeden nejhorší se škrtne. Bomber předvedl na něho standardní výkony, bohužel maxa byla jen dvě. Airborn potvrdil dobrou kondici motoru a maxa byla tři, čtvrtý start jsem si dal jen do počtu a maxo to ale nebylo - nevadilo to. Bohužel jsem zjistil, že mi postupně vynechává motor, ale nechtěl jsem to řešit na letišti, asi se dostalo do karburátoru nějaké smetí a chtěl jsem to nechat na doma. Jen jsem pomalu přidával otáček na jehle. Ten den končilo létání v šest večer a já měl plný počet bodů a tím jistý postup do finále ještě s jedním Italem.

V neděli dolétávali ostatní TEXACO, malé elektry a 1/2 Teaxaco. V těch měl velkou smůlu Karel Svoboda. Postupně mu začaly odcházet baterky v přijímači, baterky ve žhavení. Toto všechno mu půjčil Jarda Rybák a nakonec si omylem rozpároval vysílač a přijímač. Na letištní ploše se jal toto opravovat, vlastně vyměňovat přijímač z druhého modelu. Vše se nakonec zdařilo a Karel vylétal krásné třetí místo. Ve Velkých TEXACO odlétal jen Petr Svoboda z Berouna tři maxa a tím bylo finále jasné. Já si do konce základní části myslel, že jich bude více.

Soutěžní lety skončily v jednu hodinu a pak následovalo rozlétávání. Nejdříve malé elektry. Ty ve vzduchu dlouho nevydržely a celý start poznamenala nula Meta Ulfa za přistání mimo povolené území. Tento podal protest, jenž byl nakonec zamítnut.

Po nich jsme do vzduchu vyrazili my s motorákama. Petr Svoboda ani neodstartoval, jeho model při rozjezdu škrtil pravým křídlem o zem a převrátil se. Já s Italem jsme se bez problému dostali do vzduchu a letělo se. Můj detoňák ale po necelých dvou minutách ztichnul a pořadí bylo jasné.

Nevím co se stalo s motorem, asi něco v karburátoru, to vyřeším v klidu doma, ale postupně jsem při vynechávání otvíral jehlu a tím zvětšoval spotřebu paliva. Vůbec mne to ale nemrzí. Na Mistrovství Evropy vylétal druhé místo je pro mne obrovský úspěch.

Bohužel jsme nemohli počkat na závěrečné vyhlášení protože náš řidič

musel v pondělí nastoupit do nemocnice a tak jsme odjeli ve tři ze Suhlu, ani jsme se nestihli pořádně rozloučit s ostatními.

Po německých okreskách jsme opět podle staré mapy vyrazili k domovu. Při tankování si po 150 km řidič koupil novou mapu a podle ní jsme zjistili, že jsou na ní nové dálnice a že jsme se vůbec nemuseli trmáčet po starých trasách a pohodlně mohli jet po nich už ze Suhlu až do Prahy. Škoda...

Hned v pondělí jsem volal Petru Svobodovi do Berouna jestli nám vyzvedl ceny, jak jsme se na poslední chvíli domluvili. On je má a přiveze nám je na naši akci do Havlíčkova Brodu za měsíc. Bohužel mi chybí fotky ze závěrečného předávání. Petr Knob, Blatnice



Výsledková listina námi létaných kategorií (v originálu)

1/2 A Texaco

1. Mokran	Slowakei	2401
2. Grassi	Italien	1574
3. Svoboda, K.	Tschech. Republik	1483
4. Gelencser	Ungarn	1446
5. Hrnear	Slowakei	1192
6. Canella	Italien	1191
7. Bortolai	Italien	1165
8. Grilz	Deutschland	1153
9. Gianati	Italien	1058
10. Brown	USA	786
11. Canestraro	Italien	150

Texaco

1. Imoletti	Italien	2700 + 411
2. Knob	Tschech. Republik	2700 + 347
3. Svoboda	Tschech. Republik	2700
4. Bortolai	Italien	2678
5. Binelli	Italien	2605
6. Gianati	Italien	2596
7. Knob	Tschech. Republik	2483
8. Mett	Deutschland	2478
9. Broz	Tschech. Republik	1867
10. Hrnear	Slowakei	1766
11. Crismani	Italien	1689

V dubnu letošního roku opustil naše řady nečekaně a bez výstrahy náš kamarád Mirek POTŮČEK

Byl dlouholetým členem našeho klubu, zkušený letecký modelář a úspěšný soutěžák v mnoha kategoriích. Také byl aktivním sportovcem, rozhodčím a komisařem v různých míčových hrách. Měl rád dobré jídlo a pití a nikdy nezkazil žádnou legraci.

Výbor klubu SAM 78

SOUTĚŽE

HOŘICKÁ JARNÍ 2009

Jako první po zimě, začínáme u nás v Hořicích historické modely ve jménu SAMu-78. Létáme volné kategorie od loňska též ARC. Pořadatelky trochu náročnější, ale dá se. Letos tj. 4. 4. 2009 opět zasvítilo sluníčko na zúčastněné modeláře v Hořicích. Jednoduché to v žádném případě nebylo. Vítr žádný, sem - tam utřžená termická bublinka a tak se létalo v obrovských výškách, jindy zase rychlý sešup k zemi. Tím pádem bylo dost druhých pokusů za lety do 20 sec.

Nových modelů nebylo mnoho. Jenda Vodička přivezl pěkný gumáček, jak jinak, ale dvouplošník. Víť a Lacina si zde zalétnul velkého „ORLÍKA“ konstr. Radek Čížek, Ivan Šebánek konečně umravnil malého TI-FI-PA, donutil jej létat v ARC kategorii s mini výstavou, z termiky se mu vůbec nechtělo. Také Vlad. Pergler, po delší odmlce zase v Hořicích proháněl svého ASTERIXE nad letišťem

v termice. Ta termika! Zdeněk Hanáček ji také trefil a mával na rozloučenou své AV-1, NELA - bez detery a adresy. Adrenalinové stavy mu dělají dobře, měl z toho éra radost, ale vrátilo se, prostě nefoukalo. Dva nové GULLYWOCY jeden Jirky Bučka, druhý Ládi Horáka z Hořic, také dokazovaly své kvality a šlo jim to. Startovalo 26 modelů, bylo 78 startů, nějaké ty opravné a soutěž se protáhla až k 16 hodině.

Nejkrásnější na každé soutěži tím více na té první po dlouhém zimním pústu, je vidět radost ze setkání kamarádů modelářů. Jsme všichni odjinud a nebýt těch soutěží, ani bychom se nesetkali, to by bylo škoda. Vám všem co k nám do Hořic rádi jezdíte na historiky, na oplátku slibuji, že my se budeme snažit, dle svých sil a možností, aby jste nejedli nadarmo a vždy si odsud alespoň odváželi hezké zážitky.

Jarda Vrabec

Výsledková listina

Poř.	Jméno	Adresa	Model - rok	kontrukce	Čas
KATEGORIE AV-1					
1.	J. Vrabec	Hořice	STRAKA1954	R. Čížek	277
2.	Z. Hanáček	Jeseník	NELA101b	J. Neubert	228
3.	M. Drnec	Rosice	STRAKA 1954	R. Čížek	161
KATEGORIE AV-2					
1.	J. Wagenknecht	Hořice	L-PERVIER 1946		438
2.	J. Buček	Hořice	vlastní 1953		429
3.	V. Pergler	Praha	AURIKEL 1952	Hanzen	373
4.	V. Pergler	Praha	HA-36 1952	V. Horyna	349
5.	P. Hošek	Jeseník	SOVA 1952	Č. Rak	310
6.	Z. Hanáček	Jeseník	SOK-1784	Stráník - kurz	304
KATEGORIE ARC					
1.	J. Vrabec	Hořice	LUŇÁK 1949	R. Čížek	564
2.	V. Pergler	Praha	ARCHEOPTERYX		531
3.	I. Šebánek	Mělník	TI-FI-PA 1953		452
4.	P. Hošek	Jeseník	JESTŘÁB 1950	V. Hvězda	245
5.	V. Pergler	Praha	MOSWEY 1952	K. Brauner	228
6.	Z. Hanáček	Jeseník	VOSA-S	R. Čížek	142
KATEGORIE BV-1					
1.	I. Šebánek	Mělník	SLUKA 1942	J. Brož	270
2.	J. Vodička	Odolena Voda	GOLLYWOCK 1939	W. Simmers	253
3.	L. Horák	Hořice	SKŘIVAN		233
4.	M. Drnec	Rosice	CROQUIGNOL		226
5.	M. Drnec	Rosice	35/50 1950		188
6.	J. Buček	Hořice	ČÍŽEK 1952	V. Popelář	90
KATEGORIE BV-2					
1.	J. Buček	Hořice	GOLLYWOCK 1939	W. Simmers	350
2.	J. Vodička	Odolena Voda	GOLLYWOCK 1939	W. Simmers	333
3.	J. Vodička	Odolena Voda	ELLIA 1939	Ellia	330
4.	L. Horák	Hořice	GOLLYWOCK 1939	W. Simmers	264
KATEGORIE BV-3					
1.	V. Rejchrt	Hradec Králové	N-43 1935	Nápravník	158



Plzeňský historik - 3.ročník

Zpráva o soutěži historických leteckých modelů dne 1. 5. 2009

První květnový den se pro plzeňské modeláře pomalu stává tradičním dnem setkávání na soutěži historických leteckých modelů. Jako tradičně jsme se sešli na letišti modelklubu Plzeň - jižní sekce. Po vlně nočních bouřek se vyklubalo modelářsky nádherné počasí se slabým větrem a silnou termikou, které bylo zhruba v 17 hodin opět zakončeno bouřkou. To však již bylo po soutěži a pouze místní a skalní si do této doby ještě užívali krásného modelářského počasí.



Výsledky:

CRC-EHS

1. Hořava Miloslav	model Medium	28 bodů
2. Brož František	model Junior	16 bodů
3. Hlávka Pavel	mode Raketa	11 bodů

Celkem letělo 6 soutěžících a dva mimo klasifikaci.

CRC-E-400

1. Sakař Petr	Ichabod	1651 sec.
2. Kostečka Vlad.	Cyclone	1510 sec.
3. Ješina Petr	Ichabod	1459 sec.

Celkem se sešlo 8 soutěžících, 3 lety.

BRC-EW

1. Veinfurt Jiří	Vega 3	1163 sec.
2. Loukota Radko	Red Rumpus	1075 sec.
3. Slupský Karel	Defender	1035 sec.

Celkem 5 soutěžících, 4 lety.

CRC-Classic

1. Slupský Karel	Rocketeer - A	1157sec.
2. Macháček Jar.	PB-2	1082 sec.
3. Ješina Petr	Snorky	1031 sec.

Celkem se sešlo 7 soutěžících, započítány 3 lety.

CRC-Atom

1. Andrýsek Zdeněk	Vega 7	1599 sec.
2. Macháček Jaroslav	Sirius	1397 sec.
3. Ješina Petr	Jaded Maid	1200 sec

Celkem 5 soutěžících, započítány 3 lety.



Zejména v motorových kategoriích oproti loňskému ročníku přibýlo soutěžících, což je potěšitelné. Mimo soutěž navíc létal nádherný Bulldozer s replikou motoru Kubíček, který bohužel nezapadl do žádné kategorie. Příští ročník plánují soutěž rozšířit o Texaco a vymyslet zkušební soutěž právě pro motorové veterány, které nelze dosud nikam řadit. Navrhol bych v podstatě stejný princip jako se dříve létalo, t. j. dělení podle objemu motoru na A, B, C a množství paliva podle váhy, stejně jako v Texacu. Modely by však musely být 1:1 se vzorem. Start by byl možný i z ruky (kvůli malým modelům) délka letu pro A a B 10 minut, pro C 15 minut. V kategorii A by tak prakticky mohly létat i stávající modely Classic a Atom, u Classic není problém s množstvím paliva, do 600 g jsou 2 ccm, u Atomů by záleželo na celkové hmotnosti, buď bude vyběhávat nádrž před startem a plnit 2 ccm, nebo si dá vlastní nádrž na 4 ccm.

Rád bych přivítal diskusi na tento návrh, buď na stránce SAMu, nebo na moji adresu slupskykarel@seznam.cz. Po 15 letech elektromodelářiny jsem osobně zjistil, že k historickému modelu přeci jen patří pach éteru, olej, vrčení motoru ve výšce a mám pocit, že k tomu dospívá stále více modelářů, kteří milují klasickou modelářinu a již je nebaví stále něco obměňovat v elektrovýbavě a kteří byli „křtění pachem paliva“ a potlučenými prsty. MP JET navíc dělá nádhernou repliku vysokozdvihu o objemu 2,5ccm za celkem rozumný peníz a například model



Cyklon s ním létá úplně fantasticky (viz stránky SAM 122). Motor je stejně „blbuvzdorný“ jako Classic 0,6. Vhodných modelů na tento motor je v historii nespočet....

Závěrem letošního ročníku děkuji všem soutěžícím za účast, ale i nelétajícím modelářům za výpomoc při organizaci soutěže a sekání letiště. *Jmenovitě musím poděkovat Petru Flídovi za výborně zvládnuté občerstvení a Milanu Vřeštálovi za fotodokumentaci - viz www.vresta.rajce.idnes.cz - kde jsou snímky ze soutěže k nahlédnutí a stažení. Poděkování patří i sponzorům t.j. firmě Hořejší model za věcné ceny a zapůjčení firemního letiště, firmě Model Fun za slevu při nákupu cen a moji zubní ambulanci, která věnovala finanční prostředky na nákup některých cen.*

MUDr. Karel Slupský

Poletování na letišti v Mikulovicích 8. 5. 2009

Na toto datum byla naplánována soutěž volných modelů a rádiem řízených modelů, k tomu jsme přidali soustředění na ME. Sjelo se celkem 15 účastníků. Předpověď počasí slibovala jasno a vítr mírný 3 až 6 m/s, ale na letišti muselo foukat poctivých 6 m/s, což odradilo některé modeláře vytáhnout celý letový park. To by ani tak nevadilo, zbylo více času na pokec. První odvážný startující byl Jarda Vrabec se Strakou, pak se přidali i ostatní. Rádiem řízené větroně jsme létali na gumicuku. Petr Knob létal se svými motorovými modely jeden start za druhým. Gumičkáři vypouštěli spolehlivé modely do větrného počasí a na to vše dohlížel Jarda Rybák. Létání jsme ukončili po 14 hodině, hodnocení nebylo ani třeba, všichni co přijeli si zalétali a vlastně zvítězili a obdrželi

za účast pamětní list. Na závěr bych chtěl poděkovat všem co vážili cestu k nám a létali. Ivan Šebánek s Honzou Vodičkou - těm patří extra poděkování, dorazili už ve čtvrtek a chtěli zůstat až do soboty, ale Ivan v pátek zjistil že doma zapomněl vysílač, tak v pátek po soutěži volných modelů jel domů. Původně soustředění na ME mělo probíhat ještě vsobotu, akorát jediný Ivan projevil zájem zůstat až do soboty.

Zdeněk Hanáček



Hořická letní 30. 5. 2009

Další soutěž ze seriálu na hořickém letišti se uskutečnila 30. května 2009. Tentokrát byla situace trochu obtížnější, protože byla neposečená plocha, za což opravdu nemůžeme a všem zúčastněným se omlouváme. Také počasí bylo jako „na houpačce“, ale přesto se našly čtyři hodiny, kdy na nás nepršelo. Vítr byl docela slušný, často se točil, ale s ním si všichni

poradili. Někteří z pravidelných účastníků se omluvili, ti odvážnější to riskli a přijeli. Promočení jsme sice byli všichni, ale zdola od vysoké neposečené trávy. Za to však krásný pocit z létání vše mnohokrát vynahradil. Díky za to patří všem zúčastněným, kteří si i ve ztížených podmínkách přijeli zasoutěžit.

Jarda Vrabec



Výsledková listina

Poř. Jméno	Adresa	Model - rok	konstrukce	Čas
KATEGORIE AV-1				
1. J. Vrabec	Hořice	STRAKA1952	R. Čížek	302
2. T. Dvořák	Slaný	STRAKA 1952	R. Čížek	275
KATEGORIE AV-2				
1. T. Dvořák	Slaný	Super-Neptun 1953	R. Čížek	414
2. P. Hošek	Jeseník	SOVA 1952	Č. Rak	370
3. Z. Hanáček	Jeseník	SOK-1951	Stráník - kurz	304
4. J. Kypa	Moravská Třebová	M. Plošťka 1952	Navrátil	227
KATEGORIE ARC				
1. V. Rejchrt	Hradec Králové	Kavka 1952	Brauner	596
2. Ing. Šebánek	Mělník	ASTRACHÁN 1946		477
3. J. Vrabec	Hořice	LUŇÁK 1949	R. Čížek	464
4. P. Hošek	Jeseník	JESTŘÁB 1950	V. Hvězda	376
5. Z. Hanáček	Jeseník	ESSO 1948	T. A. Degen	344
KATEGORIE BV-1				
1. J. Buček	Hořice	ČÍŽEK 1952	V. Popelář	226
2. Ing. Šebánek	Mělník	SLUKA 1943	Brož	225
3. L. Horák	Hořice	SKŘIVAN 1946		220
KATEGORIE BV-2				
1. J. Vodička	Odolena Voda	GOLLYWOCK 1939	W. Simmers	360
2. J. Buček	Hořice	GOLLYWOCK 1939	W. Simmers	344
3. L. Horák	Hořice	GOLLYWOCK 1939	W. Simmers	265

Soutěž v Olomouci 4. 7. 2009

Po delší odmlce se v Olomoucké odnoži našeho klubu dali dohromady pořadatelé a uspořádali soutěž v kategorii ARC, TEXACO, CRC Clasic a CRC Atom. Olomoucká letištní plocha je úžasná co do rozlohy, tak zázemím a v neposlední řadě nadšením místních modelářů. Na vlastní soutěži se sešlo bez mála dvacet modelářů různého věkového rozložení.

Za prezentování obdrželi občerstvení ve formě chlebičku a to nebylo to poslední, v poledne se podával v místním posezení výborný guláš a na konci opět občerstvení - chutné koblihy z místní pekárny - zkrátka nemělo to chybu.

Mne osobně potěšila statická přítomnost pana Václava Besty (dlouho jsem ho neviděl), jež přijel tradičně vlakem a i on určitě nebyl zklamán pestrostí modelů. Od Brna ze Žatčan přijela početná skupina větroňářů jak starších, tak mladších. Zde je o základnu dobře postaráno. Překrásné počasí přálo výkonům, nad letištěm se otevřelo prý tradiční Olomoucké okno a létalo se až do odpoledne.

Velice mile mne překvapila kategorie CRC Clasic (motor už mám doma) svými výkony a hlavně Honza Kypta se svým modelem Start, jež předvedl krásně seřízený motor a jeho spokojenost se soutěží neznala mezí. Krásné ceny, krásné diplomy a pro první ve všech kategoriích vyhlídkový let byl zakončením této akce.

Stínem na odpoledne byla nehoda Ing. Petra Svobody, jehož Bomber se rozlomil při klesání z termiky. Křídlo se rozlomilo a jedna polovina odlétla neznámo kam. Zbytek modelu dopadl našťastí pro majitele do vysokých kopcův a tím nedošlo k úplnému zničení modelu.

Potěšující bylo to, že se zde sešli soutěžící ze tří klubů SAM a to SAM 78, SAM 122, SAM 95. Za soutěžící mohu zodpovědně prohlásit, že se nám zde moc a moc líbilo a že se těším na další podobnou akci. Poděkování patří hlavně Karlu Kotrlovi a Antonínu Minářovi.

Petr Knob



VÝSLEDKOVÁ LISTINA

ARC

Pavel Kostyál	Sluka	109	94	154	357	5.
Martin Kostyál	Le Taxi	347	368	108	823	1.
Zdeněk Sýkora Sr.	Ptáček	180	124	189	493	3.
Zdeněk Sýkora Jr.	Rhön	68	82	168	318	7.
Ota Sýkora	Tygr	88	93	158	339	6.
Bohumil Heczek	Sluka II	176	77	121	374	4.
Ludvík Wylegala	Luňák	83	280	300	663	2.

CRC Atom

Jaroslav Macháček	Sirius	484	430	480	1394	2.
Jaroslav Netáhlo	Raketa 5	364	480	600	1444	1.
Karel Kotrla	Dlouhý John	0	0	0	0	
Antonín Minář	Jaded Maid	0	0	0	0	

Texaco

Jaroslav Netáhlo	Můra	900	900	900	2700	1.
Petr Knob	Cyklon	463	265	623	1351	6.
Petr Knob	Airborn	589	693	474	1756	5.
Petr Knob	Bomber	0	0	0	0	
Ľubomír Hrnčár	Bomber	809	672	559	2040	4.
Ľubomír Hrnčár	MG-2	365	501	390	1256	9.
Zdeněk Andryšek	Playboy	569	369	372	1310	7.
Ing. Petr Svoboda	Playboy	643	845	650	2138	3.
Ing. Petr Svoboda	Bomber	878	0	0	878	10.
Zdeněk Hanáček	SV-23	700	900	560	2160	2.
Petr Hošek	Westerner	225	357	715	1297	8.

CRC Clasic

Jaroslav Macháček	PB-2	403	420	420	1243	1.
Jaroslav Netáhlo	Raketa 5	420	211	420	1051	4.
Zdeněk Andryšek	Fenix	207	420	250	877	5.
Jan Kypta	Start	420	178	100	698	6.
Antonín Minář	Superboba	268	420	412	1100	2.
Antonín Minář	Aerbo	300	420	364	1084	3.



K této úspěšné soutěži napsal velmi pochvalný dopis náš dlouholetý člen a nadšenec pro historické modely Václav Besta z Ostravy. Osobně se zúčastnil jako divák, který je nejen velmi všímavý, ale také pochopil jak velký význam má vlastně setkání lidí z celé republiky. Pochvala z jeho dopisu patřila i pořadatelům a organizátorům, kteří tuto soutěž vzorně připravili, včetně občerstvení. I počasí bylo přímo modelářské, což je v tomto divokém létě přímo zázrak.

KEK

LMK Minerva Opava zve všechny členy a příznivce SAMu 78 na soutěž historických modelů

Opavský kmet

v sobotu 25. 7. 2009 v Opavě - Holasovicích na krásné modelářské ploše, na louce u českopolských hranic

SOUTĚŽNÍ KATEGORIE:

- 1) ARC - bezmotorové modely řízené radiem
- 2) CRC - E Open - motorové modely, poháněné elektromotorem a řízené radiem
- 3) TEXACO - motorové modely řízené radiem v libovolném měřítku proti původní dokumentaci

V těchto třech kategoriích budou první tři borci odměněni diplomem a symbolickou cenou.

Organizátor a pořadatel soutěže si s odvoláním na oddíl II., čl.1. „Pravidel“ osvojuje právo připustit k létání i modely, které byly publikovány před datem 31.12.1954 v odborných časopisech jen v „muškách“, nebo jsou jinak handicapovány.

Pořadatel zaručuje, že si s prokazatelným oldtimerem zalétá každý, i kdyby se kategorie měla vytvořit. Jde o to, abychom si hezky v klidu kromě poklábosení všichni i zalétali a pevně věříme v příjemné počasí.

Na všechny se těší

pořadatel a styčný důstojník říč. kpt. v. v. **Jarda Pavlíček**, 776 288 309 a ředitel soutěže **Jiří Hřivnáč**, 602 717 620

Pozvánka na XIX. Slet SAM 78

Místo konání : letiště Aeroklubu Chotěboř - Dobkov

Termín konání: **3. 9. - 5. 9. 2009**

Ubytování : vzhledem k nedorozumění v minulých ročnících bude poplatek za ubytování vybírat zástupce Aeroklubu Chotěboř na místě při prezentaci. Zájemci o nocleh v budově mají k dispozici telefonní číslo (p. Karásek +420 603 826 315) a zde si ho mohou zarezervovat dopředu. Stanování na letišti podobně jako v minulých letech

Kategorie : Dle platných pravidel SAM 78 pro rok 2009- 2010. Podrobnosti o jednotlivých kategoriích byly zveřejněny ve Zpravodaji nebo na internetu www.sam78.cz

Přihlášky : písemně na adresu: Petr Knob, Blatnice 14, 583 01 Chotěboř
- telefonicky: +420 603 216 360 večer (případně SMS)
- elektronicky: petr.knob@chot.cz

Uzávěrka : uzávěrka přihlášek je nejpozději do **25. 8. 2009** na výše uvedené kontakty. Ti kteří se nepřihlásí včas nebudou připuštěni k soutěži.

Přejímka : technická přejímka modelů bude při prezentaci. Při nesrovnalostech na modelu je soutěžící povinen doložit důkazy o existenci modelu (dobový plán, fotografie atd.)

Startovné : člen SAM 100,- Kč za osobu a 10,- Kč za každý model
nečlen SAM 200,- Kč za osobu a 20,- Kč za každý model. Poplatek se musí uhradit při prezentaci. Vzhledem k problémům v minulých letech je přihlášení z organizačních důvodů dopředu nutné!

Časový plán : čtvrtek : příjezd, registrace účastníků
pátek : soutěžní lety volné kategorie
sobota : soutěžní lety RC kategorie

Pořadatel si vyhrazuje právo na změnu plánu z důvodů počasí, či technických záležitostí.

Technické zázemí bude zajištěno přímo na letišti po celou dobu v budově Aeroklubu (WC, sprcha, kuchyňka, možnost nabíjení baterií ze sítě 220 V).

Na vaši účast se těší pořadatelé
výbor SAM 78

Nabízím k prodeji nové motory MVVS v samozápalné verzi (diesel). Motory jsou v následujících velikostech:

3,50;6,50;7,50;8,00;12,70 a 15,00 ccm, včetně původní hlavy válce pro žhavicí svíčku.

Dále nabízím přestavbu vybraných typů motorů - žhavicíků na motory detonační - diesel.

Jaroslav Rybák, Kapitána Nálepky 45, 568 02 SVITAVY, tel.: 461 532 581, mobil: 605 44 66 77

KAPITOLY Z HISTORIE

Osobní vzpomínka na Ing. Miroslava Pospíšila

V poslední době jsem byl příjemně překvapen při mém náhodném setkání nebo písemném styku i s mně zcela neznámými lidmi, překvapivě i mladými, jejich zájmem o získání bližších informací, týkajících se nejen historie leteckého modelářství všeobecně, ale i osob v minulosti v této zájmové činnosti výrazně působících, převážně se zaměřením na region Moravy. Při zmínce olomouckého kraje vždy padlo jméno Ing. Miroslava Pospíšila, který byl zejména v období druhé světové války a těsně po jejím ukončení jakousi zdejší vůdčí osobností. Dlouho jsem zvažoval, zda by moje vzpomínka a svědectví, inspirované výše uvedenými okolnostmi mohla zaujmout i širší modelářskou veřejnost. Jak jsem se rozhodl dokládají další mé řádky a proč nepřiznat, že vzpomínky na tak dávno již minulost jsou pro mne dosti citlivou záležitostí.

Nechce se mi ani věřit, že od mého prvního setkání s Mirkem uplynulo již více než šedesát dlouhých a dosti pohnutých let, kde jinde než na letišti Hanáckého aeroklubu v Olomouci. Stalo se tak na přelomu let 1945 - 46, kdy jsem končil na zdejším letišti základní letecký výcvik, započatý za dosti dramatických okolností již dva měsíce po ukončení druhé světové války v západočeské metropoli Plzni a mohu-li užít básnického přímeru - v tom okamžiku křísila jiskra, která zažehla oheň přátelství na celý život. Setkali se vtom okamžiku dva mladí lidé, které snad více než „jak“ to létá, zajímala otázka „proč“ to létá. Snaha po zvládnutí teorie letu nás lákala a spojovala, když trochu přeženu, snad více než naše společné létání s vlastními modely. Scházeli jsme se na rozlehlých pláních za městem pod neředínským letištěm v místech, kde dnes stojí rozsáhlé sídliště, místními obyvateli vtipně přezdívané „Mačkalov“. Každé takové setkání bylo pro nás oba velkým zážitkem, začínajícím teoretickými úvahami, pro které paradoxně, někdy zbylo velmi málo času na vlastní létání. Podobné to bylo i při mém vztahu třeba s Antonínem Zrnou, v době mého zaměstnání v leteckých závodech v Chocni.

Těch pět roků do konce čtyřicátých let minulého století bylo pro nás oba mimořádně plodných a snad také úspěšných. Vzájemně jsme se sice ovlivňovali, ale ve skutečnosti pracovali oba celkem samostatně podle vlastních představ. Zejména po roce 1948 jsou pro mne nezapomenutelné chvíle strávené v jeho pokojíku, kdy jsme z jeho výše neregistrovali krásu v té době klidně plynoucí průzračně čisté vody řeky Moravy, ale snažili se pochopit taje dokumentů z laboratorii Göttingen, NACA, nejstarší práce Prandtl, nově Dr. Smolaře, Dr. Brůhy, charakteristické vlastnosti profilů v závislosti na jejich tloušťce, maximálním prohnutí střední křivky a její tvar, vzdálenost prohnutí od náběžné hrany, vzájemná závislost hodnot vztaku a odporu vyjádřeno polárou. Nemohli jsme zapomenout ani na pana Reynoldse nebo na pojem aerodynamicky hladkého povrchu na letové vlastnosti. Kde ale on různou dokumentaci získával opravdu nevím a přiznám, že v té době jsem po tom ani nepátral. Dnes je mi to líto, škoda. Vzpomínám jen, že jsme si práci trochu rozdělili. Mirek se věnoval více teorii, výpočtům a já praktickým zkouškám. K těm jsem vybral jeden vlastní úspěšný profil s rovným spodním obrysem, který byl základem našich dalších pokusů. Navrhl a postavil jsem celkem jednoduchý i když dosti subtilní kluzák, se kterým započal náš dosti pracný a dlouhodobý experiment. Při návrhu jsem se snažil o co nejmenší omývanou plochu. Trup byl tedy tyčkový a i pylon křídla byl zkrácen, protože bylo použito vyššího uložení křídla, aby stabilizační plocha byla co nejméně zasažena jeho úplavem. Za absolutního klidu v ovzduší jsem prováděl vždy dvacet hodů z ruky na rovině a čas každého letu pečlivě zaznamenával spolu s jeho délkou. Následovala úprava snížením odtokové hrany křídla o 1,5 mm a opět stejná letová zkouška s takto upraveným křídlem. Takovým způsobem byla úprava zakřivení profilu provedena třikrát, takže čtvrté lety byly prováděny s profilem s klopenou odtokovou hranou téměř o 5 mm. Zkoušky jednoznačně prokázaly nepoměrně lepší letové vlastnosti modelu proti základnímu užitému profilu, jen pronikavost proti větru se trochu zhoršila. Svě profily jsem navrhoval trochu odlišným způsobem než bylo v té době obvyklé. Ve snaze dosáhnout větší grafické přesnosti místo sedmnácti až osmnácti bodů na ose X jsem použil bodů dvacet čtyři a k tomu jsem ještě změnil obvyklý systém pro vynášení jednotlivých hodnot na osy Y a Z. Jako počátek pro vynášení hodnot jsem zvolil bod odtokové hrany a ve vynášení pokračoval po horní sací straně profilu směrem k jeho náběžné hraně a zpět pokračoval po spodní straně tlačně opět k výchozímu bodu na hraně odtokové. Přiznám své překvapení, kdy s tímto způsobem vynášení hodnot jsem se setkal až o mnoho let později. Správnost naší cesty potvrdily pozdější, v leteckém modeláři zveřejněné výzkumy

maďarského teoretika Dr. Benedeka. Mirek byl mými záznamy nadšený, ale jak s nimi naložil při své další práci jsem již nepátral. Moje záměry již směřovaly jiným směrem. Jen jsme v té době litovali, že nemáme možnost profil proměřit v aerodynamickém tunelu. Vždy je přece co zlepšovat.

Konec roku 1950, vlastně vojenská povinnost a zaměstnání, nás oba rozdělily na celé desetiletí, ale to už se setkali opět, mohlo by se s trochou nadsázky říct, dva úplně jiní lidé. Nelze se ale tomu divit, víchr života s námi oběma pořádně zatočil, ale na modelářinu jsme žádný nezapomněli. Mirek měl zřejmě větší štěstí než já, který se znelíbil totalitnímu režimu tak, že musel opustit nejen vysokoškolská studia přerušena nacistickou okupací, zaměstnání a samozřejmě i sedadlo leteckého instruktora. Těžko popsat naše opětovné setkání po tak dlouhé době, ale je jisto že dlouho jsme vzpomínali a dokonce i plánovali pokračování ve vzájemné spolupráci, sice starší, ale snad i zkušenější a vyrovnanější, ale až on dokončí zpracování rozsáhlé dokumentace k vrtuli pro letecký motor Argus, kterou právě precizně vyrobil bratr známého modelářského konstruktéra Ládi Neuberta. Podařilo se mu totiž záhadným způsobem v té době získat úředně zkoušený blok dřeva, realizovat svůj záměr a vrtuli potom v utajení za pomoci svých známých odzkoušet na brzdě v pražském Motorletu s výsledkem, jakého nedosahovaly v té době ani vrtule kovové. I taková epizoda patří do mých vzpomínek a dokazuje o co vše jsme se v té době zajímali. Ještě musím dodat, že naše první setkání po tak dlouhé době náležitě okorenili předvedením svého posledního závodního motorového modelu na dvaapůlku Webru, zatím ale jen v kostře. Brzy na to se ale odstěhoval z Olomouce, ztratili jsme na sebe spojení a opět až po letech jsem se náhodně dověděl, že již není mezi námi. Dodnes lituji ztráty vzácného přítele z mládí. Ponechal nám zde ale své konstrukce Vagabund, Fénix, Vega, Komár se kterými i dnešní mladí i pamětníci sklizejí vavříny na soutěžích, jak jsme toho svědky při setkání historiků našich SAM klubů a také ještě nevědní unikátní svědectví o leteckém modelářství tohoto regionu v dobách druhé světové války a těsně poválečných v podobě deníku, který pečlivě střezí pan Zdeněk Holíš.

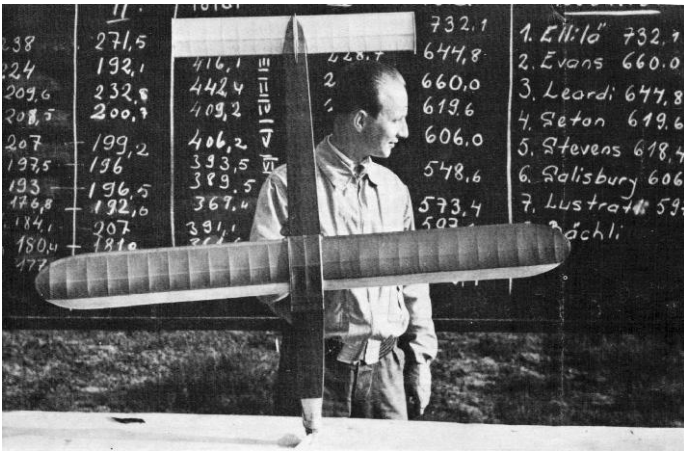
Poválečná doba se projevila ústupem motorů benzinových ve prospěch motorů detonačních. Nelze se divit, odpadaly potíže s elektrickým zapalováním o čemž jsem se sám přesvědčil již ve válečných letech, když jsem získal od Gustava Buška jeho první detonační dvojku, potom i jedničku a měl příslibenu v chodu předvedenou jeho nejnovější konstrukci „půlku“. Náš vzájemný přátelský vztah ukončilo mé totální nasazení do zbrojního průmyslu a na zákopové práce a po šťastném přežití závěrečných válečných hrůz nové, již mírové povinnosti. Nepamatuji se, že by jiný motor než detonační Mirek užil ve svých motorových modelech. Řekl bych, že byl až věrný Atomu. Byla to doba, které technický pokrok umožnil odklon od velkých a těžkých motorových modelů. Jako vzpomínku na tak dávno dobu jsem si pro své vlastní potěšení ještě realizoval svého motoráčka. Domnívám se, že dnes by to snad byl vhodný typ pro kategorii CRC - Classic pro soutěže historiků SAM. Přiložený snímek je také vzpomínkou na tak dávno a pro nás tak úspěšnou dobu. Tento můj větroň vyvolal velkou pozornost nejen svým uložením výškovky, ale i svým pomalým letem, tak charakteristickým pro profily s klenutou odtokovou hranou. Mirek jej přirovnal k letu dravce snášejícího se na kořist. Snad tyto mé vzpomínky jsou dostatečným svědectvím již tak dávno doby. Svědectví o první poválečné soutěži leteckých modelů v Brně - Medlánkách, kam jsem byl spolu s Mirkem delegován za modelářský odbor Hanáckého aeroklubu v Olomouci, co tomu předcházelo a jaká byla atmosféra přímo na soutěži jsem popsal v časopisu RC modely č. 2 ročník 2004 pod názvem „Jak se na soutěži zbavit konkurence“.

Bronislav Sokolíček - Olomouc



Aarne Ellila 11. 6. 1923 - 16. 3. 2009

Nějaký čas jsem se chystal napsat něco o Aarne Ellilovi a uvést na pravou míru zmatky v jeho modelech, které jsou tvrdošijně opakované v našich časopisech. Netušil jsem, že nakonec budu psát nekrolog. Aarne Ellila, dvojnásobný vítěz Wakefieldova poháru zemřel 16.3. 2009 ve věku 85 let.



Ellila se narodil v roce 1923, od mládí se věnoval krasobruslení, roku 1935 se začal zajímat o modelářství, o dva roky později vznikla Nordic model builders association, ve které si severští modeláři vyměňovali svoje poznatky a zkušenosti. Aarne začal stavět Wakefieldy a účastnil se soutěží, ve Skandinávii tehdy hojně pořádaných. V roce 1939 vznikl pozdější vítěz Wakefield cupu 1949.

Během války model neodpočíval, ve Skandinávii se konalo dost závodů, Ellila však nastoupil jako dobrovolník do armády, nejprve jako dělostřelecký pozorovatel, později létal jako bombometčík na Blenheimu, bombardéru dodaném z Velké Británie. Tady jen malá historická odbočka. Dějepis vždy podléhá ideologii vládnoucích stran a tak jsme se léta dozvídali o agresi Finů proti mírumilovnému SSSR, podporované fašistickým Německem a imperialistickými mocnostmi. Opak je pravdou, tehdejší Sovětský svaz napadl Finsko a utrpěl ohromné ztráty, dané jednak naprostou neúctou k životům prostých vojáků na jedné straně a mistrovským vedením obranných bojů pod vedením skvělého стратега Mannerheima na straně druhé. Navíc spojencem Německa byl tehdy díky paktu Ribbentrop - Molotov vlastně Sovětský svaz, dodávky zbraní a materiálu i dobrovolnická podpora z Velké Británie, USA, Švédska a dalších zemí jsou tedy zcela pochopitelné. Že to bylo za několik měsíců jinak a za dalších pár zase jinak, je v historii běžné.

V očích neznalců Finům také škodí jejich tehdejší výsostný znak - modrá svastika v bílém kruhu, tento starodávý severský symbol však v té době používalo třeba i Lotyšsko a neměl nic společného se státní ideologií. Finsko nebylo ani fašistický, ani nacionálně socialistický stát. Poskytlo sice částečně své území Wehrmachtu, nakoupilo německé zbraně a krátce bojovalo společně s ním proti SSSR, striktně však odmítlo za tuto pomoc vydat Židy nejen s finským občanstvím, ale i ty, kteří do Finska uprchli. Jaký rozdíl proti jiným tehdejším spojencům Německa...

Po válce Ellila pokračoval ve studiu chemie na Helsinské univerzitě. Když si roce 1949 podle svých slov odskočil do Anglie zlepšit angličtinu, přibalil při tom svůj deset let starý převodový model, stejně starou gumu a vrtačku pro natáčení svazků. Teprve před samotnou soutěží zakoupil v Londýně novou gumu Dunlop, namotal svazky a bez dlouhého seřizování a zkoušení v Cranfield zvítězil. Často se v této souvislosti píše o vítězství osamělého muže, sám Ellila si však velmi pochvaloval pomoc švédských kolegů a tvrdil, že bez nich by nevítězil. Vítězný model 1949 byl zveřejněn ve Zpravodaji č.96, i když s chybnou popiskou.

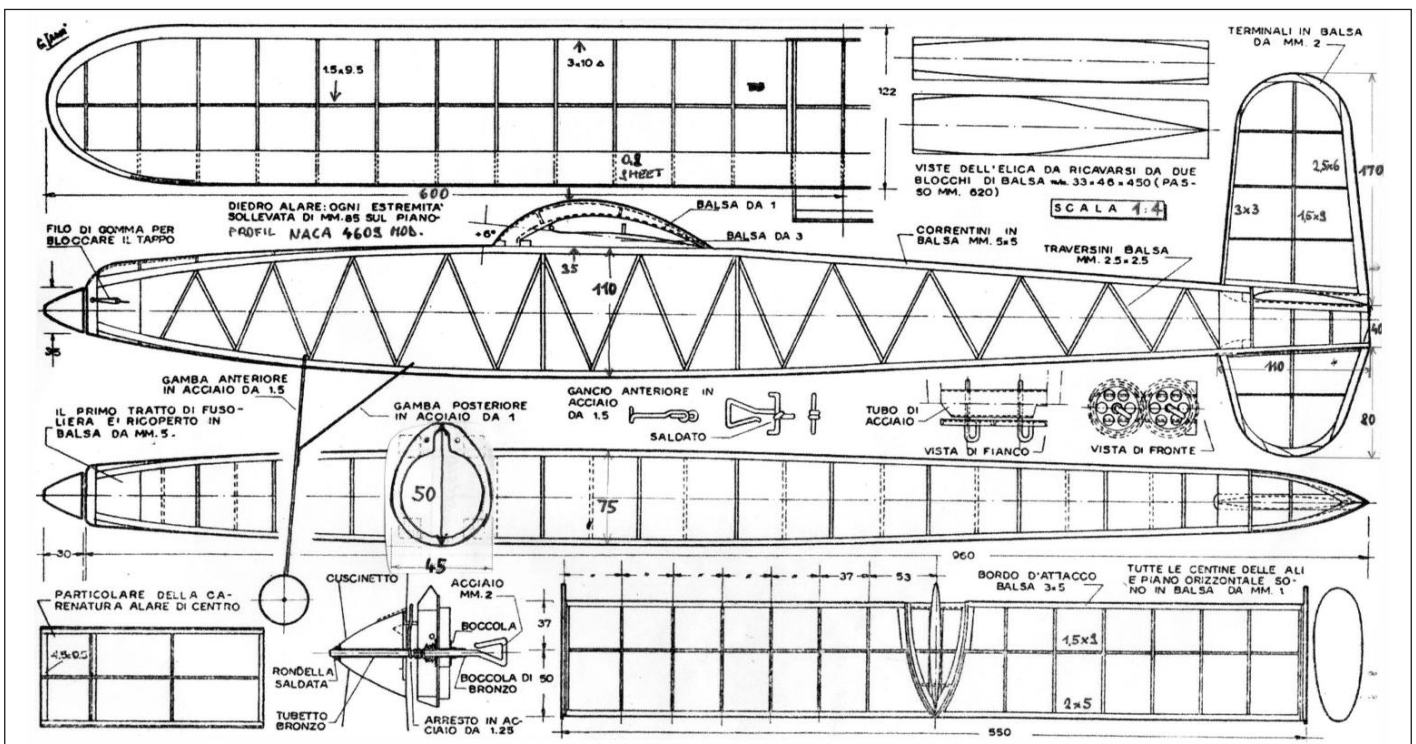
Pro soutěž v roce 1950, která se podle tradice létala ve státě úřadujícího vítěze připravoval Ellila nový model. Křídla a ocasní plochy byly podobné konstrukce jako u předchozího modelu, ovšem mnohem lehčí, s menším počtem žebér, vrtule měla větší průměr. Model původně nebyl stavěn jako převodák a Aarne použil 1,8m dlouhý svazek. Při zalétávání se ovšem vyskytly pochopitelné problémy s těžištěm, záleželo na tom, jak se rozmotaný svazek v trupu poskládal. Ellila tedy postavil narychlo trup nový, s převodovkou, ve kterém byly svazky napnuté. Vrátil se tím ke koncepci modelu z roku 1939 a svým vítězstvím v Jamijarvi naplno zahájil krátkou nadvládu převodových modelů, která skončila omezením gumy na 80 g v roce 1954.

Jen pár slov ke konstrukci: tuhý potah křídla měl shora 27 mm, zdola 12mm. Profil je uváděn jako upravený NACA 4609, Ellila ale tvrdil, že ho nakreslil podle profilu modelu 1939, který měl blízko k sníženému RAF 32. Kabinou nad křídlem byl dohnán povinný průřez trupu. Pomocný svazek byl na rozdíl od staršího modelu umístěn nahore, po natočení se zavěsil do výřezu nad velkým kruhovým otvorem čelní přepážky. Drak modelu vážil pouhých 110 gramů. Svazky ze čtrnácti nití gumy Dunlop 6x1 byly 750 mm dlouhé a byly napnuté mezi závěsy vzdálenými 820 mm.

Ještě pro zajímavost, v Jamijarvi se létalo v noci, tedy v noci severské, pro nás těžko představitelném pološeru. Třetí kolo začínalo v 2.30 ráno, o nějakém vlivu termiky nemůže být ani řeč.

Oba modely se zachovaly do dnešní doby, jsou vystaveny v Helsinském muzeu, i když zub času na nich notně zapracoval, především potah se téměř rozpadá.

Honza Vodička



POHLED SE STRANY

POHLED SHORA

POHLED ZE PŘEDU

1:1

IPRO

KAVKA

TABULKA MATERIÁLU

Číslo dílu	Název dílu	Materiál	Podmínky
1	Trup	Alu	
2	Trup	Alu	
3	Trup	Alu	
4	Trup	Alu	
5	Trup	Alu	
6	Trup	Alu	
7	Trup	Alu	
8	Trup	Alu	
9	Trup	Alu	
10	Trup	Alu	
11	Trup	Alu	
12	Trup	Alu	
13	Trup	Alu	
14	Trup	Alu	
15	Trup	Alu	
16	Trup	Alu	
17	Trup	Alu	
18	Trup	Alu	
19	Trup	Alu	
20	Trup	Alu	
21	Trup	Alu	
22	Trup	Alu	
23	Trup	Alu	
24	Trup	Alu	
25	Trup	Alu	
26	Trup	Alu	
27	Trup	Alu	
28	Trup	Alu	
29	Trup	Alu	
30	Trup	Alu	
31	Trup	Alu	
32	Trup	Alu	
33	Trup	Alu	
34	Trup	Alu	
35	Trup	Alu	
36	Trup	Alu	
37	Trup	Alu	
38	Trup	Alu	
39	Trup	Alu	
40	Trup	Alu	
41	Trup	Alu	
42	Trup	Alu	
43	Trup	Alu	
44	Trup	Alu	
45	Trup	Alu	
46	Trup	Alu	
47	Trup	Alu	
48	Trup	Alu	
49	Trup	Alu	
50	Trup	Alu	
51	Trup	Alu	
52	Trup	Alu	
53	Trup	Alu	
54	Trup	Alu	
55	Trup	Alu	
56	Trup	Alu	
57	Trup	Alu	
58	Trup	Alu	
59	Trup	Alu	
60	Trup	Alu	
61	Trup	Alu	
62	Trup	Alu	
63	Trup	Alu	
64	Trup	Alu	
65	Trup	Alu	
66	Trup	Alu	
67	Trup	Alu	
68	Trup	Alu	
69	Trup	Alu	
70	Trup	Alu	
71	Trup	Alu	
72	Trup	Alu	
73	Trup	Alu	
74	Trup	Alu	
75	Trup	Alu	
76	Trup	Alu	
77	Trup	Alu	
78	Trup	Alu	
79	Trup	Alu	
80	Trup	Alu	
81	Trup	Alu	
82	Trup	Alu	
83	Trup	Alu	
84	Trup	Alu	
85	Trup	Alu	
86	Trup	Alu	
87	Trup	Alu	
88	Trup	Alu	
89	Trup	Alu	
90	Trup	Alu	
91	Trup	Alu	
92	Trup	Alu	
93	Trup	Alu	
94	Trup	Alu	
95	Trup	Alu	
96	Trup	Alu	
97	Trup	Alu	
98	Trup	Alu	
99	Trup	Alu	
100	Trup	Alu	

POZNÁMKA: Všechny díly musí být vyrobeny z hliníku. Všechny díly musí být vyčištěny a očištěny před montáží. Všechny díly musí být namalovány černou barvou.

Po roce 1945 byla velmi rozšířena iniciativa pro rozvoj jednoduchých stavebních plánků pro nové vznikající modelářské kroužky. Mnozí známí předváleční modeláři se na výzvu Českého národního aeroklubu snažili těmito požadavkům pro jednotnou stavební osnovu vyhovět. Mimo týčkové kluzáky (Lunák, Vosa a další) vznikly konstrukce trupových jednoduchých modelů větroňů z tužemského materiálu. Jedním z nich byl i model větroň KAVKA, který vytvořili tehdy známí modeláři Jiří Janda a Jiří Smola a vydala firma IPRO.

Registrační číslo časopisu ZPRAVODAJ SAM 78: MK ČR E 13425

www.sam78.cz

VÝBOR KLUBU SAM 78

www.sam78.cz

- RYBÁK Jaroslav (SAM 01) - prezident klubu - kpt. Nálepky 45, 568 02 SVITAVY, tel. 461 532 581, 605 446 677, jarda.rybak@iex.cz
 - LACINA Vítězslav (SAM 26) - pokladník klubu - Husova 1051, 665 01 ROSICE u Brna, tel. 607 912 090
 - HANÁČEK Zdeněk (SAM 69) - sportovní referent - Jesenická 98, 790 81 ČESKÁ VES, tel. 732 331 528, jes.krakonos@seznam.cz
 - HOŠEK Petr (SAM 279) - správa internetové sítě - Zeyerova 653, 790 01 JESENÍK, tel. 603 580 778, petr.hosek20@centrum.cz
 - KNOB Petr (SAM 355) - člen výboru - Dlouhá 1695, 583 01 CHOTĚBOŘ, tel. 603 216 360, petr.knob@chot.cz
 - METZ Richard (SAM 101) - člen výboru - Milady Horákové 2065, 272 01 KLDNO 2, tel. 312 681 457, 603 473 955, richard.metz@seznam.cz
 - KAHÁNEK Emil (SAM 02) - editor ZPRAVODAJE - Jilemnického 52, 742 21 KOPŘIVNICE, tel. 604 172 238, emil.kahanek@centrum.cz
- Grafické zpracování - NEVLUDOVÁ Zdenka, z.nevludova@ktknet.cz