



INFORMAČNÍ LISTY 103

www.sam95.wz.cz

ČERVEN

2008/3

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident:	František DVOŘÁK Osvobození 99, 273 03 Stochov
Pokladník:	Vladimír HORÁK K Cihelně 432, 273 01 Kamenné Žehrovice
Sport. referent:	František BROŽ Karlovská 180, 273 02 Tuchlovice
Redakce IL:	Jiří BALEJ Libušina 194, 273 09 Kladno Švermov
Člen výboru:	Petr SVOBODA Nad stadionem 347, 267 01 Králův Dvůr

Úvodem

Po dvou měsících vás opět vítám na stránkách IL. Nastalo dlouho očekávané období kdy můžeme své nové i starší stroje prohnat termickým ovzduším a vychutnat si krásu letu historika.

Pokud však začne 19. června platit předpis ministerstva dopravy č. 2/2008 týkající se bezpečnosti provozu, stanou se z nás piloti bezpilotních prostředků s množstvím omezení kde létat, včetně maximální letové výšky omezené na 100 metrů. Zatím nevíme jak dopadne jednání SMČR s ministerstvem, ale raději počítejme s horší variantou.

Rozběhla se nám soutěžní sezona plánovaných soutěží, bohužel některé propadly i v náhradních termínech, takže zvláště vynavači volných modelů si bohužel nezlétali. Výsledky uskutečněných najdete tradičně dále v textu.

Co se týče uveřejněných modelů vybral jsem tentokrát modely, které byly něčím vyjimečné, buď jako první kompletně dodávané modely, nebo nejmenší motorák.

Plzeňský historik II. ročník.

Dne 1.5.2005 proběhl na modelářském letišti v Plzni Radobyčicích již druhý ročník soutěže historických modelů.

Po deštivých dnech konce dubna bylo docela příznivé počasí a tak se za větru 4 - 8 m/s podařilo odlétat celou soutěž, kde hlavní kategorií byla kategorie CRC-EHS a dále se létaly kategorie CRC-E-Sport 400, CRC Classic a CRC Atom. Jako tradičně divácky nejatraktivnější byly hromadné starty celkem 11 modelářů.

Sponzorsky se na soutěži podílela firma Hořejší model přípravou a zapůjčením firemního letiště, dále firma VN DENTAL - zubní ordinace Dr. Slupský, která věnovala ceny. Na zajištění soutěže se dále podíleli členové Modelklubu Plzeň-jihní sekce, kterým rovněž patří poděkování za jejich čas a zajištění občerstvení.

Celkové výsledky:

CRC-EHS

1. Kostečka Vladimír	Ichabod	25 bodů
2. Brož František	Rytmus	25 bodů
3. Ing. Vyskočil Ladislav	Cumulus	16 bodů

O vítězi tedy rozhodovalo rozlétávání na 30 sec. motoru a hlavní cenu soutěže stavebnici Sluka si odvezl Vl. Kostečka.

CRC-E-Sport 400

1. Hořava Miloslav	Sassari	1287 sec
2. Kostečka Vladimír	Ichabod	1122
3. Mrhal Jaroslav	Čochtan	1052

Celkem létalo 6 soutěžících.

CRC-Atom

1. Andryšek Zdeněk	Vega 7	1884 sec
2. Ing. Kleinmond Karel	Frisco Kid	1495
3. Ješina	Jaded Maid	1494

Na druhém a třetím místě rozhodovala 1 sec. !! Celkem létalo 7 soutěžících.

CRC Classic

1. Svoboda Petr	Ambition	1276 sec
2. Netahlo Jaroslav	PB 2	1271
3. Ješina	Snorky	900

Za výbornou fotodokumentaci touto cestou děkuji Láďovi Vyskočilovi. / picasaweb.google.com/ladavyskocil/

Dr. Slupský

Memoriál potřetí, aneb jak dál.

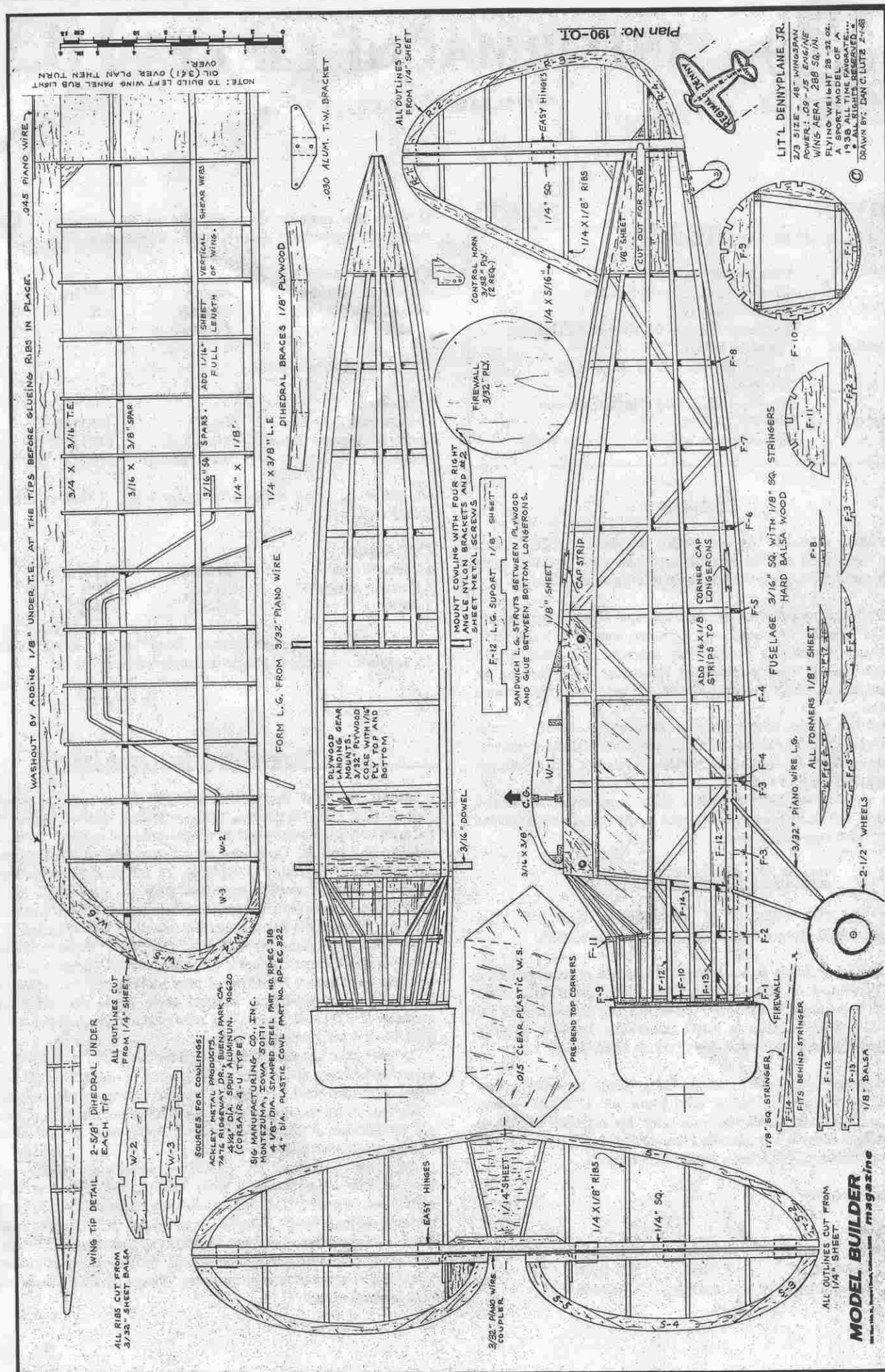
Musím se hned na začátku přiznat, že ze třetího ročníku „Memoriálu“ mám tak trochu, řečeno politicky, smíšené pocity. Ne, počasím to není, v sobotu nás sice lehce pokropil májový deštík, ale dolétalo se v pohodě. Druhý den lilo od rána, takže nedělní program jsme odložili o týden a to se vyplatilo. 25. května bylo počasí téměř ideální. V přípravě soutěže jsem snad také nic nezanedbal. Sehnal jsem opět od Obecního Úřadu v Kam. Žehrovice 5000 Kč na ceny, od firmy Classic Models z Benešova několik stavebnic z jejich a velké množství dalšího modelářského materiálu. Od firmy Kaligra z Kamenných Žehrovic několik cen a reklamních předmětů a firma Q - pap se sídlem v Luníkově se prezentovala velkým množstvím výrobků z jejich produkce. Richard Metz přidal dva almanachy s modely R. Čížka, sám jsem také něco přidal, takže hodnota cen se přiblížila k deseti tisícům korun!

Tak proč zase tak malá účast? Co je špatné? Když se podíváte na výsledkové listiny, zjistíte, že soutěž ignorovali i někteří místní borci a členové klubu. Není to snad mojí osobou? Nenaštal jsem někoho?

Na druhou stranu, tím že jsem připravil deset kategorií, přijelo i pár přespolních a tak byly k vidění i úplně nové a neokoukané modely, vedle těch letitých.

Když se podíváme na jednotlivé kategorie, vidíme že v hromadném startu létalo 6, slovy šest modelů. Pamatuji se, že v Žichlicích, na soutěži, kterou pořádal Ing. Karel Kleinmond, bývalo na startu i třináct strojů. Původně jsem myslel, že budu psát o tom, že by v hromadném startu neměly startovat motorizované větroně, mají přeci svoji kategorii a mně se zdá, že mají poměrně značnou výhodu proti motorákům s podvozkem. Potom by ale startovní pole

Pokračování na str. 7



Malý Dennyplane Junior

K uvedenému plánu napsal něco o historii modelu stavitel repliky Dan C. Lutz v časopise Model Builder v roce 1990 který píše:

Pro všechny modeláře, kteří žili a vyrůstali v oblasti jižní Kalifornie ve třicátých letech, byl Dennyho obchod hlavním zdrojem modelářského materiálu. Tento slavný obchod se nacházel na Hollywood Boulevardu východně od kinosálů a nočních klubů. Byl to starý přestavěný hrázdný dům s velkými výlohami plnými hotových modelů. Mezi modely vynikal ohromný čtyřmotorový China Clipper, který si „zahrál“ ve stejnojmenném filmu. Pokud jste se na něj podívali zblízka, mohli jste vidět očka na náběžné a odtokové hraně, za která se model zavěšoval na dráty, aby mohl „létat“ na filmovém plátně.

Hned vedle modelářského obchodu byla velká dílna, ve které visely na stěnách a na stropě spousty modelů v různých stádiích stavby. Většina z nich byly „Dennyplanes“ (= Dennyho eroplány). Modelářský obchod byl součástí podniku „Reginald Denny Industries“. Tento podnik vyráběl a distribuoval všechno od motorů, stavebnic a podvozkových kol po modely závodních aut a nářadí.

Tohle všechno patřilo extravagantní filmové hvězdě, Reginaldovi Dennymu. Reginald Denny hrál v mnoha filmech z třicátých a čtyřicátých let. Byl hodně šarmantní a často se objevoval po boku slavných hereček z té doby. Byl známý tím, že dával darem svoje postavené a zalétané modely dětským filmovým hvězdám.

Freddy Bartholomew, který hrál ve filmech společnosti M.G.M., dostal právě takový model darem k Vánocům. V létě 1937 se s tímto modelem objevil na soutěži „Pacific Coast Championships“. Tento jedenáctiletý kluk měl slušnou šanci soutěžit vyhrát. Bohužel při jednom startu do dráhy jeho modelu vstoupil nadšený fotograf. Čumák a křídlo modelu byly těžce poškozeny a nebylo možné je na místě opravit.

Existují fotografie Jane Withersové, která drží krásně postavené „Dennyplanes“, které se objevily ve filmu „Holy Terror“. Jackie Cooper byl další dětskou filmovou hvězdou, která dostala od Reginalda Dennyho jeden z jeho modelů s rozpětím 6 stop.

Jak léta ubíhala, Dennyho sláva bledla. V půlce padesátých let zbylo po Denny Industries pouze pár motorů Dennykite, které se prodávaly ve výprodeji. Jméno Reginalda Dennyho také zmizelo z výloh místních kinosálů. Kdysi slavný Reginald Denny odešel na odpočinek a přestěhoval se do Anglie, kde v šedesátých letech zemřel, aniž to v Hollywoodu někdo vůbec zaznamenal. Dennyho můžete stále občas vidět ve filmech, které jdou v televizi pozdě v noci.

Existovaly dvě nebo možná tři verze modelů Dennyplane. Všechny měly rozpětí 6 stop a radiální kryt motoru. Já jsem si vybral ten pozdější a známější model. Konstrukce je stejná jako u originálu, pouze hlavní nosník je přepracován a prochází celou tloušťkou křídla. Dennyplanes byly totiž známé svojí náchylností skládat křídla v lopingu. Původní modely měly ocasní plochy z plné balzy. Já jsem ocas udělal konstrukční kušetření váhy v ocase. Můj model má dvoutřetinovou velikost, čímž se urychlí stavba. Jednoduchý krabicový trup s přepážkami a podélníky nepředstavuje pro normálně zručného modeláře problém. Na motorové přepážce je tenký klin, který zajistí mírný sklon osy motoru směrem dolů. Křídla a ocas snadno složíte, hned jak vyřezáte profily. Abych nekazil tradici, potáhl jsem svůj Dennyplane hedvábím a natřel bezbarvým butyrátovým lakem. Pár kapek tri-cresyl fosfátu (T.C.P.) přidaných do laku vám zajistí vypnutí potahu. „Dave Brown Products“ dodává skvělý plasticizer zvaný „Flex-All“, který lze také přidat do butyrátového laku. Dennyho emblémy na směrovce jsou podle původních obtisků, které jsem objevil, když jsem sháněl podklady na tento model. Možnosti, kde sehnat radiální kryt motoru, jsem uvedl na výkresech. Instalaci motoru jsem ve výkresech neznázornil. Můj původní model létal s motorem O.S.10 a mini RC systémem. Pokud postavíte model lehký, některý z nových motorů Cox .074 Queen Bee a nebo dokonce elektromotor budou ideální pro soutěžní létání.

Protože má model velkou plochu křídla a široký podvozek, je s ním radost létat a to i pro začátečníka.

Když se s tímto modelem ukáží na některém z místních letišť, většina stavitelů modelů ze stavebnic se ptá: „Co to je?“ Pár z nich se důkladně podívá a začne: „Pamatuju si, že tenkrát ...“ No dobře, vždyť víte jak to dopadne, když se sejde pár staříků a začnou vyprávět o starých dobrých časech.

Ohlsson Original

Druhým poměrně významným modelem byl Ohlsson Cabin Model který ve své době byl nejmenším motorovým modelem. O jeho vzniku píše v Model Builderu podle vyprávění Irvina Ohlssona Dan Lutz toto:

V roce 1934 Irwin Ohlsson spolu s Ronaldem Barneyem navrhl a postavil v té době nejmenší motor pro modely letadel. Toto je příběh motoru a letadla, které motor poháněl.

Historie tohoto modelu začíná v roce 1934, kdy si noviny „Los Angeles Herald Examiner“ chtěly zvýšit prodaný náklad. Lidé od těchto novin mě kontaktovali a chtěli, abych navrhl model letadla, který by dostávali mladí kluci jako premií k novému předplatnému.

První prototyp byl poháněn motorem na stlačený plyn vyvinutým panem MacFarlandem. Motor používal směs bezdýmého střelného prachu, pilin, vápence a motorového oleje. Tato směs byla napěchována do patrony podobné palivové kapsli Jetex. Patrona se vložila do hliníkové trubky a zapálila. Tlak plynu poháněl pětiválcový hvězdicový motor s vrtáním 0,38“ a zdvihem ¼ palce, který dával výkon 1/25 koňské síly při 2500 otáčkách za minutu. Model pro tohle dobrodružství byl skoro identický jako letoun popsaný níže v tomto článku.

Demonstrační let, kterého se zúčastnil ředitel Examineru, proběhl na vyschlé travnaté ploše pod hotelem „Arrowhead Springs“. Model letěl docela pěkně, ale po přistání začal hořet. Ředitel zasáhl a začal zadupávat plameny, které zachvátily model a okolní suchou trávu. Ani nemusím říkat, že jsem po tomhle průšvihy rezignoval a předal celý projekt Irovi Hassadovi. On měl taky problémy s požáry a projekt byl zrušen.

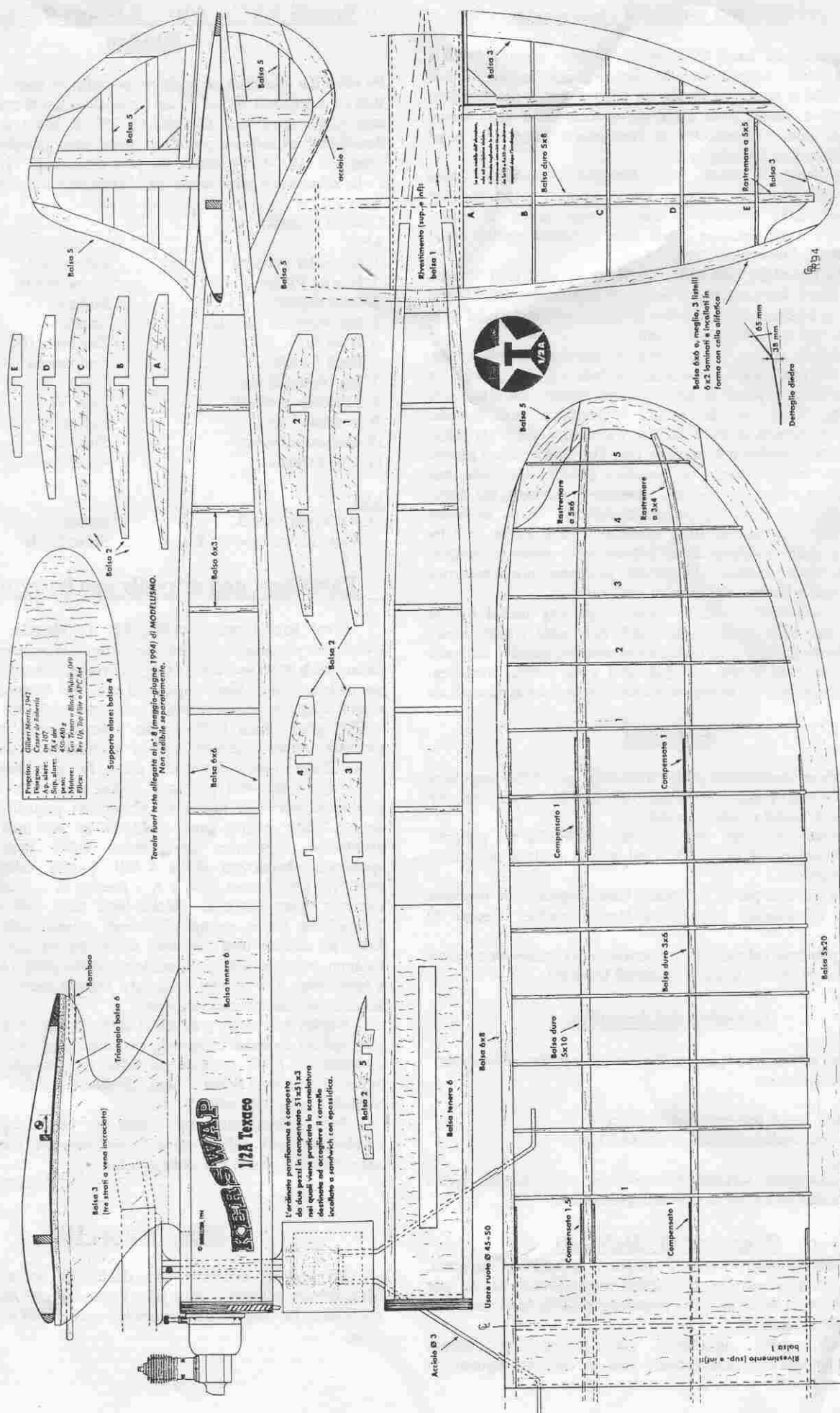
Později mě napadlo, že tu MacFarlandovu šílenost by mohl nahradit malý benzínový motor. Kontaktoval jsem svého přítele Ronalda Barneyho a několik měsíců jsme spolu pracovali. Vytvořili jsme dva velmi malé motory. Měly vrtání 0,5 palce a zdvih 5/8 palce čili objem 0.12 krychlových palců. Byly o dost menší než motory Brown Jr. a Loutrel, které se vyráběly na východním pobřeží. Jeden motor byl nainstalován v kabinovém modelu a druhý v pěkném malém dvouplošníku, který připomínal „Fleet Trainer“.

Jednoho dne jsme časně ráno vyrazili do Muroc Dry Lake (vyschlé jezero, nyní je tam Edwardsova letecká základna). Slunce právě vycházelo nad obzorem. Po malém vytrimování létaly oba modely dost realisticky. Ani jeden neměl dostatek výkonu, takže neletěly výš než 30 stop nad zemí. Dnes to vidím tak, že desetipalcové vrtule, které jsme použili, byly pro tak malé motory příliš velké. Možná že osmi- nebo sedmipalcové vrtule by byly lepší, protože by motor mohl běžet ve vyšších otáčkách s vyšším výkonem a modely by létaly výš a déle.

Ještě jednou jsem s velkými nadějemi kontaktoval noviny, abych jim prodal náš nově vyvinutý model s benzínovým motorem. Ale výše zmíněného ředitele předtím vyhodili a už nikdo neměl žádný zájem o modely letadel a zvláště pak ne o ty, co hoří, a program s předplatným byl zrušen. Tak skončila tahle velká myšlenka.

Ale pro mě to dopadlo šťastně. Můj zájem o motory a modely letadel mě přivedl k velmi úspěšné kariéře výrobce motorů v několika následujících dekádách.

Často jsem přemýšlel, co se asi stalo s těmi dvěma malými motory (musel jsem je prodat). Ale před několika lety jsem dostal dopis od Erwina Schwartze. Sdílel mi, že Victor Savage instaloval



Ohlsson Originál - pokračování

tyto motory na konci třicátých let do dvou hornoplošníků a létaly moc pěkně. Tak se ve svém dopise zmínil, že jeden z těch motorů vlastní a že mi jej daruje. O několik týdnů později jsem motor dostal a nemohl jsem uvěřit svým očím. Držel jsem v ruce úplně první motor Ohlsson. Byl to kus historie, který má v mém srdci zvláštní místo. Zázraky se dějí!

Mohu dodat, že firma „T&D Research Associates“ začne prodávat repliku tohoto motoru. Larry Jenno z „J&J Aircraft Accessories“ dělá obrábění a celou strojní práci. Je velmi kvalifikovaný a má potřebné „know how“ k výrobě repliky úplně prvního motoru Ohlsson.

Zpátky k modelu. Můj přítel Dan Lutz vytvořil sérii výkresů podle fotografií, které nafotily „Paramount Productions Inc.“ v roce 1935. Oba si myslíme, že je to dobrý historický soutěžní model. Dan postavil už čtyři a všechny létají krásně.

Konstrukce je jednoduchá, využívá základní krabicový trup. Křídlo má mít pozitivní úhel nastavení – vpředu o 1/16 palce výš. Na koncové oblouky je použit kulatý hliníkový svářecí drát o průměru 3/32 palce, který se dá koupit v potřebách pro svářeče. K vytváření obrysů použijte šablonu z překližky tlusté 1/4 palce. Po vytváření obruše drát smírkem 180. Tím získáte drsný povrch pro přilepení ke konstrukci a pro potažení. Model bude dobře létat s jakýmkoliv z malých RC motorů. Ve všech prototypech byl dosud používán O.S. 10 FSR, což je spousta výkonu. Pokud se model postaví lehký a použije se mini aparatura, dobrý motor .049 by model také utáhl. Výběrem dřeva a potahového materiálu můžete ovlivnit hmotnost modelu. Já osobně používám pro všestranné soutěžní modely hodně pevnou balzu, hedvábí a lak.

Také bych chtěl uvést, že tento 42 palcový model byl na poměry v roce 1934 docela malý. Tehdy byly malé vrtané motory velmi těžko dostupné a váha cívk, kondenzátoru, baterií a časovače způsobily, že bylo skoro nemožné létat s tak malým modelem. Pokud je mi známo, byl to tenkrát v roce 1934 nejmenší motorák na světě.

Kerswap

Posledním motorákem který uveřejňuji je v USA populární motorák Kerswap (název je údajně odvozen od zvuku který prý zazní narazí-li model prudce do země).

Kerswap navrhnul v roce 1941 Gil Morris. Model byl poháněn motorem Ohlsson .19 nebo .23 a byl to prý zdaleka nejrychlejší stoupající motorák.

Na plánu je verze pro 1/2 A Texaco, kterou v roce 1994 uveřejnil v časopise Modellismo jeho šéfredaktor a stavitel Cesare de Robertis.

Model je poměrně jednoduché konstrukce a při správném zvětšení by mohl pokrýt několik u nás ležajících kategorií.

Společenská kronika.

V těchto měsících se významného životního jubilea dožívají tito členové našeho klubu:

Václav Patěk se 28. července dožívá 65 let
Bronislav Sokolíček se 25. června dožívá 80 let

Oběma oslavencům upřímně blahopřejeme a do dalšího života přejeme mnoho zdraví, štěstí a životní spokojenosti

Organizační záležitosti

Správce naší internetové stránky připravil jednoduchý program, který umožní i průměrným uživatelům internetu vkládat na naše stránky fotografie svých nových i postarších modelů. Informace jsou na naší webové stránce.

Rád bych ještě upozornil na internetovou adresu picasaweb.google.com/ladavyyskocil kde je spousta zajímavých fotografií ze soutěží.

Soutěž ARC + ARC- E létaná 8.6. na letišti**Kladno**

Po několika soutěžích se špatným počasím se tentokrát Svatý Petr slítoval a připravil slušné počasí i s nějakou tou termikou. Létalo se opět podle původních pravidel na 150 m šňůru a bylo to fajn. Soutěžících se sešlo na poměry poslední doby poměrně dost. Pouze kategorie ARC-E by chtěla do příštích soutěží výraznou posilu. Podle zákulisních zpráv se ale již několik soutěžících chystá.

Celkové výsledky:

ARC

1. Kostečka Vladimír	Žehrovice I	1020
2. Pergler Vladimír	Archeopteryx	1020
3. Brož František	Sluka II	1015
4. Ing. Vyskočil Ladislav	Luňák	962
5. Balej Jiří	Žehrovice II	935
6. Řach Jaroslav	Andromeda	893
7. Ing. Vyskočil Jan	Falke	879
8. Kostečka Vladimír	Taxi VI	810
9. Svoboda Petr	Helios II	804
10. Hořava Miloslav	Sluka II	639
11. Cipl Stanislav	Andromeda	425

ARC – E

1. Andryšek Zdeněk	Rudná	1057
2. Metz Richard (pouze 1 start)	Sluka II – E	355

Zamyšlení nad pravidly pro kategorii ARC

První letošní soutěž ARC, 12. 4., ukázala, že asi došlo k chybičce při změně pravidel pro větroně. Přiznávám, že jsem byl jeden z těch, kteří souhlasili s tím, aby vlečná šňůra byla zkrácena na sto metrů, jako je tomu u pravidel pro ME. Samozřejmě vím, že z větší výšky je to jiné polétání a hlavně s velkými větroni, které vznikly před rokem 1950. Ze sto padesáti metrů je daleko větší možnost odletět z klesáku, najít si termiku, nebo alespoň nějakou nulku. Zároveň ale vím z vlastní praxe, že při zalétávání modelu je třeba upravovat věci postupně, jednu po druhé. Pokud budete upravovat více věcí najednou, ve většině případů to nedopadne dobře. Takže pokud jsme souhlasili se sto metrovou šňůrou, eventuelně zkráceným gumicukem, určitě jsme neměli do společného hodnocení přidat k ARC (tedy velkým větroňům, vzniklým před rokem 1950) A – dvojky. A – dvojka, má ze sto metrové výšky šance na daleko lepší časy, než velké větroně. Výsledková listina potom připomíná, sčítání jablek s hruškami. Když už chceme létat s modely vzniklými do roku šedesát, měli bychom zachovat ARC jako modely vzniklé před rokem padesát, a k tomu létat A – dvojky a modely vzniklé mezi roky padesát a šedesát, jako samostatnou kategorii.

Nepíšu tyto řádky, abych si stěžoval, ale proto, abychom se ještě jednou společně zamysleli, co s tím. Jinak nám totiž hrozí, že na soutěžích ARC, uvidíme jen hejno A – dvojek a ty nádherné velké větroně typu Sokol, Luňák, Šírchán a podobné, skončí někde na půdě a to by byla velká škoda.

Jsem zvědav, jaký máte názor vy. Takže dejte vědět třeba Fandovi Brožovi, nebo rovnou Jirkovi Balejovi, který určitě vaše nejzajímavější názory rád uveřejní v I. L.

V. Kostečka

Miss Trenton III

Na doplnění uveřejňuji jednoduchý, ale dobře létající model Miss Trenton III, více známý jako Trenton Teror. Autorem modelu byl Mickey De Angelis a uveřejněn byl v roce 1938 v časopise Flyng Aces.

Memoriál Radoslava Čížka - pokračování

připomínalo spíš partu, která se sešla kvůli mariáši a ne na hromadný start. Světlym bodem při létání této kategorie byla návštěva Ing. Vladimíra Hájka s jehož modelem Raketa létal František Herman. Bohužel, než jsme se stačili s konstruktérem Rakety domluvit na nějakém kontaktu, zmizel jako pohádkový dědeček.

Celá sobotní soutěž se létala po kolech, takže to v některých momentech připomínalo hru na honěnou. Přistát, v pár minutách připravit model pro další kategorii a znovu na start. Musím se soutěžícím tak trochu omluvit, ale jinak než takhle se tolik kategorií odlétat nedá.

Čtyřstovky se staly kořisti Mily Hořavy. Jeho Sasavi je skutečně výborný model. Pět soutěžících, také není mnoho. Když uvážíte, že motor stojí sto třicet korun, baterie nemusí být nic super, malá spotřeba materiálu, tak zase nechápu proč tak málo startujících. Trochu mne srběly ruce, takže přemýšlím o tom, že řídit soutěž nechám příští rok někoho jiného a půjdu do toho.

V kategorii CRC – E – Open, jsem si všimnul několika věcí. Tato kategorie je určitě z elektro kategorií nejnáročnější, jak na vybavení, tak na výběr modelu. Některé modely a hlavně modeláři bohužel nerespektují pravidla SAMu 95, ať už se týče materiálů nebo nepovolených úprav. To už je ale na jinou úvahu, která by se mohla jmenovat „Chci létat historiky“, nebo „chci vyhrávat“. Nebudu nikomu sahat do svědomí, protože by se mohlo stát, že příští rok bych byl na place sám.

Z motoráků mne potěšily Atomy. Bylo jich sedm a předváděly pěkné výkony. Zato do CRC – C se nenašli ani tři hrdinové, takže kategorie byla zrušena. Nula šestky je také krásná kategorie, bohužel čtyři soutěžící je také málo. Na druhou stranu ale mohli být spokojeni. První tři dostali pěkné ceny a poslední cenu útěchy. Takže nikdo neodešel s prázdnou. Opak malých nula šestek jsou velká Texaca. Přihlásilo se jich pět, ale nakonec situace byla stejná, protože Petr Svoboda pro technické problémy jeho Aerba letěl pouze s Playboyem. Touto kategorií končil v půl třetí odpoledne sobotní program. Stálo by asi za úvahu, počet létaných kategorií zase snížit a dát tak soutěži trochu víc klidu a pohody.

Nedělní část se přesunula na 25. 5. a bohužel někteří z vás se ani nezeptali, na kdy je soutěž odložena. Musíte mi prominout, že můj dělnický plat mi neumožňuje, abych každému zavolal a upozornil ho, že se bude létat jindy. Když tato situace nastane, měli byste si zavolat o informace sami. Jak už jsem psal počasí bylo téměř super, bohužel dobrý dojem kazila neposečená tráva na spodní polovině letiště. To bohužel neovlivníme, a dokud se nevyjasní vlastnické vztahy, bude se nám to asi stávat. Zase si musím povzdechnout, přišlo dost lidí s nabídkou, že budou měřit. Moc za to díky, ale myslím, že někteří nechali svoje modely doma zbytečně. Nabídka na měření byla tentokrát větší než poptávka a soutěžících v kat. ARC bylo jen sedm. Bylo tomu tak také proto, že jsem využil možnost, kterou mi dávají pravidla a rozdělil jsem větroně na ARC a ARC – A2. Nevím co si o tom myslíte, ale nikdo neprotestoval a já jsem přesvědčen, že když jsme začali létat memoriál jako ARC, mělo by to tak zůstat, přestože se změnila pravidla a A dvojky nešťastně spadly do ARC. Podle mne ke škodě obou kategorií.

Zkušebně se létala kategorie BRC – E, čili gumáky s elektro pohonem. Určitě to bude zajímavá kategorie, ale myslím si, že bude potřeba citlivě doladit pravidla. Sedm minut maximum se mi zdá trochu moc. Pokud se někdo jednou či dvakrát chytí do termiky, jsou ostatní bez šancí. Vliv termiky by se asi měl omezit zkrácením maxima.

Osobně teď uvažuji jak dál co s příštím ročníkem. Nevím zatím, jestli bych neměl použít okřídlené tříkrát a dost a dát šanci někomu jinému a sám se zařadit do startovního pole. To musíme ještě probrat, až se sejdem na letišti. Máme před sebou další soutěže, takže příležitost bude.

Tak hodně zdaru všem a za rok zase nashledanou na „Memoriálu“, ať už budu pořadatel nebo soutěžící.

V. Kostečka

Výsledková listina třetího ročníku „Memoriálu Radoslava Čížka“,**Kategorie CRE - HS**

1. Andryšek Zdeněk	Vega 7	29 bodů
2. Brož František	Rytmus	21
3. Hořava Miloslav	Medium	15
4. Ing. Vyskočil Ladislav	Cumulus	14
5. Herman František	Raketa	11
6. Beran Robert	ETB	0

Kategorie CRC – E – 400 Sport

1. Hořava Miloslav	Sasavi	1242 sec
2. Andryšek Zdeněk	Vega 6	1078
3. MUDr. Slupský K.	Red Zephyr	1021
4. Svoboda Petr	Ambition	881

Kategorie CRC – E – Open

1. MUDr. Slupský K.	Rocketeer	868 sec
2. Hořava Miloslav	Susann	692
3. Vágner Karel	Vega 7	289
4. Macků Miroslav	Gas – Bag	0
4. Svoboda Petr	Aerbo	0

Kategorie CRC – Classic

1. Svoboda Petr	Ambition	1380 sec
2. Ješina Petr	Snorky	1305
3. Brož František	Vega 7	1295
4. Netáhlo Jarda	PB 2	1054

Kategorie CRC – Atom

1. Andryšek Zdeněk	Vega 7	1703 sec
2. Netáhlo Jaroslav	Vega 3	1565
3. Potůček Miroslav	Sniffer	1298
4. Svoboda Petr	Fly's Eye	899
5. Ješina Petr	Jaded Maid	554
6. Hořava Miloslav	Neptun	406
7. Alexandrov Jaroslav	Komár 2	313

Kategorie Texaco

1. Netáhlo Jaroslav	Playboy	2466 sec
2. Brož František	Cloud Snooper	2370
3. Svoboda Petr	Playboy	1359
4. Potůček Miroslav	Skorpion	215

Kategorie ARC

1. Brož František	Sluka	956 sec
2. Ing. Střítecký Jan	Kondor	921
3. Pergler Vlad.	Archeopterix	853
4. Ing. Vyskočil Ladislav	Luňák	840
5. Svoboda Petr	Taxi 6	814
6. Hořava Miloslav	Sluka	630

Kategorie ARC – A2

1. Svoboda Petr	Helios	840+270
2. Řach Jaroslav	Andromeda	840+240
3. Netáhlo Jaroslav	Expe	757
4. Alexandrov Jaroslav	Čáp	683
5. Ing. Vyskočil Jan	Falke	681
6. Pergler Vlad.	Expe	502
7. Cipl Stanislav	Andromeda	420

Kategorie BRC – E

1. Brož František	Levidrant	946 sec
2. Ing. Valenta Vladimír	V.J.6	904
3. Hořava Miloslav	New York 4	608
4. Metz Richard	Defender	571

