



INFORMAČNÍ LISTY 116

www.sam95.wz.cz

SRPEN

2010/4

Vychází 6x do roka pro členy SAM 95 zdarma

President:	Vladimír KOSTEČKA K Jordánu 114, 273 01 Kamenné Žehrovice
Pokladník:	Vladimír HORÁK K Cihelně 432, 273 01 Kamenné Žehrovice
Sport. referent:	František BROŽ Karlovarská 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

Přátelé

Vítám vás opět na stránkách IL. Máme za sebou dvě nejvýznamnější soutěže roku Mistrovství Evropy historiků a Memoriál Radka Čížka. Informace o obou soutěžích sepsal prezident klubu za což mu díky.

Balej

8. ME historických RC modelů, Jeseník 2010

ME bylo tentokrát naplánované do pěti dnů. Začínalo se už v úterý 29.6. klasicky přejímkou modelů a ubytováním soutěžících v blízkém penzionu, někteří měli pokoje přímo v letištní budově a velká většina volila jako svůj dočasný přibýtek stany. Na večer ještě někteří nedočkavci potrénovali a po prvním tropickém dnu na letišti, posedávali s kamarády z jiných klubů i zemí u lahodného moku a probírali, co všechno se událo za ten rok, co se neviděli.

Ve středu ráno bylo slavnostní zahájení v řeči české a anglické, a pro Italy překládal ještě Domeniko Bruschi ze San Marina, do italštiny. Na středu byly vyhlášeny dvě kategorie volných modelů, jako vložená soutěž. Volných modelů bylo jedenáct, čtyři větroně a sedm modelů na gumu. Ve větroních byl nejlepší Víťa Lacina ze SAMu 78, druhý Vladislav Matal, rovněž z Česka a třetí Viliam Valent ze Slovenska. Kategorie gumáků, se stala kořistí Itala Marko Gialanella celkovým časem 505 vteřin. Na druhém a třetím místě náš Adam Jakeš nalétal 379, resp. 360 vteřin. Volňásky létali asi 500m od věže a u ní zůstal prostor pro trénink. Možná by bylo dobré, kdyby se v tomto prostoru odlétaly některé soutěžní starty RC modelů, asi by v dalších dnech nebyla taková honička.

Na čtvrtek byly vyhlášeny dvě kategorie. OTVR, což jsou větroně a ELOT, tedy elektry s libovolným motorem. Na start větroňů se postavilo 68 modelů, rozdělených do pěti skupin. Každá skupina měla na jeden start jen 25 minut. Počet startů se zkrátil ze šesti na tři a všechno se počítalo. To se mnohým soutěžícím nelíbilo, také proto, že téměř na každém metru šířky letiště byl natažený nějaký gumíček. Z obavy, že gumíček soutěžícího, který právě odstartoval, se zamotá do ostatních a díky rozmotávání se nestihne start v daném kole, se startovalo překotně, hned po vyhlášení začátku kola, naprosto netakticky a mnozí soutěžící na to doplatili. Nemá cenu se rozepisovat o způsobu létání a kontrole. Někteří soutěžící používají na modelech háčky, které zavírají dalším servem a při příznivém větru, jsou schopni létat na gumě krouživý vleč. Velice rozumnou věc udělali soutěžící z MK Alka, kteří se posunuli trochu stranou a vyhnuli se tak problémům, se zamotanými gumíčky. Vloni, když jsem psal o ME v Suhlu, jsem na ně tak

trochu zapomněl a tak bych to rád napravil. Je to parta od náctiletých až po ty, kteří už jsou seniory nějaký ten rok. Jejich hlavní kategorií, které se věnují všichni, jsou větroně a přesto, že létají s menšími a jednoduchými modely se jim zadařilo. Ota Sýkora získal s Musilovým Tygrem 17. místo a Martin Kostyal dvacáté čtvrté. To, že jsou Maďaři ve větroních výborní jsme věděli a potvrdil nám to Kálmár Gelenczér, který si vybojoval v rozlétávání první místo. Druhý byl známý Ital Rower Mersecchi a třetí další Ital Filippo Bezzi. Z našich byl nejlepší Bohuslav Heczeko na čtvrtém, který se jako jediný z nás dostal do rozlétávání. Do první desítky se vešel ještě Petr Svoboda ze SAMu 95. My ostatní jsme tentokrát zůstali trochu dlužní, ale není každý den posvícení. Za zmínku určitě stojí i to, že ze 68 modelů bylo 19 konstrukce R. Čížka.

Kolem páté odpoledne, se začalo soutěžit v kategorii ELOT. K našemu překvapení, vytáhli někteří soutěžící modely s rozpětím větším než dva metry. Našli malou skulinku v pravidlech a postavili velké modely se střídavými motory a převodovkami. Doba chodu motoru, v této kategorii je jedna minuta. Většinou se motory vypínají už kolem padesáté vteřiny, protože modely už není vidět. Velké modely se dostali za stejnou dobu možná o 200 metrů výše a byly stále vidět. Asi nám trochu ujel vlak. Z třiceti osmi soutěžících bylo 21 z Česka, 6 ze Slovenska, 3 Maďaři, po dvou z Itálie, USA, Německa a jeden z Velké Británie. Dalším překvapením bylo to, že kvůli používání vysílačů v pásmu 2,4 GHz, vypadla z pravidel věta o tom, že nesmí být zpětná vazba mezi modelem a vysílačem. Pár soutěžících toho hned využilo a použili ve svých modelech vario. Zdálo se nám to trochu jako podraz a tak při pozdějším jednání o nových pravidlech, se nám podařilo to, že pro příští roky budou varia zakázána. Zvítězil Ulf Mett z Německa, když v rozlétávání zalétl čas 18 minut, 11 vteřin. Druhý Rower Mersecchi z Itálie nalétl 16 minut 44 vteřin. Třetí byl rovněž Ital, Roberto Grassi, kterému naměřili 15 minut 37 vteřin. Jen těsně pod bednou zůstal náš ing. Gusta Bulín a páté místo získal Štefan Mokráň ze Slovenska. Do první desítky se z našich vešli ještě Ludvík Wylegala na šestém a Bohuslav Heczeko na devátém.

V pátek ráno se začaly létat čtyřstovky. Další problémová kategorie. Dvě minuty motorového chodu jsou moc. Modely nevidí dobře ani ti, kteří mají dobrý zrak, takže na tuto kategorii nastupovali pomocníci vybavení dalekohledy. Jak je to nutné se ukázalo při mém druhém startu. Asi po pěti minutách jsem model ztratil z dohledu a dalších šest minut jsem řídil jen podle nápovědy, pravá, pravá, trochu levý. Patnácti minutové maximum, nutí piloty létat na hranici viditelnosti. Z třiceti osmi modelů zvítězil Centaur exprezidenta slovenského SAMu 119, ing Dušana Sedlára, o pouhé dvě vteřiny, před dalším Slovákem, sympatickým Lubošem Sládkem. Třetí byl Štefan Grilz z Německa. Čtvrté místo patří B. Heczekovi a páté jsem obsadil já. Z našich se do desítky vešli ještě na sedmém Lád'a Pazourek, který se takovéto soutěže zúčastnil poprvé a na osmém Ludvík Wylegala.

Současně se létaly ještě dvě kategorie motorových modelů a to NMR nostalgia a OTMR.

V nostalgii startovalo devět soutěžících, dva ze San Marina, tři Italové a čtyři Němci. Od nás tuto kategorii nelétal nikdo. Rozdíly mezi prvními a posledními jsou značné a vše je to o motorech. Samozřejmě o drahých a výkonných motorech. Ty má asi nejlepší Niko Bruschi ze San Marina, protože obsadil hned první a druhé místo. Na třetím Roberto Grassi z Itálie. Pro další ME se zvažuje rozdělení této kategorie s ohledem na použité motory. V OTMR je to podobné, ale startovali pouze čtyři. Zvítězil pan Giovanni Ridenti z Itálie, kterému už je více než osmdesát let, ale jeho modely jsou

Pokračování na str. 2

8. ME historických RC modelů - pokračování

naprosto fantasticky propracované. Klobouk dolů. Druhý Niko Bruschi, San Marino a třetí další Ital, Gianni Borsetti. Nabízí se otázka, zda má cenu vypisovat tuto kategorii, když se zúčastní jen čtyři soutěžící.

Celkem nenápadně se odpoledne odlétala ještě kategorie 1/2A Texaco, tedy malé motoráčky s motorem Cox 0,8ccm. Tady jsme měli velkou radost, protože z jeden a dvaceti modelů, bylo nejlepší AERBO našeho Antonína Mináře a díky jemu, máme alespoň jeden titul mistra Evropy. Slovensko získalo stříbro Štefanem Mokráňem a na stupních vítězů je do třetího doplnil Kálmán Gelenczer z Maďarska. Do desítky se vešel ještě náš ing. Vladislav Joska na osmém místě, a devátou příčku získal Lubo Sládek pro Slovensko.

Na sobotu zbyla královská kategorie TEXACO. Majestátních motoráků se tentokrát sešlo hned 28, z toho 18 českých. Pořadatelé vyhlásili čas, během kterého se musely uskutečnit všechny starty. Startovalo se z asfaltové dráhy a tam nastala docela tlačence. Chvilku bylo na startovní čáře připraveno i sedm modelů najednou. Na toto doplatil Ulf Mett z Německa s modelem Goldhahn. Po dvou plných startech ho před třetím sestřelil jeho krajan Grilz. Ulf měl v soutěži dva modely, a s Playboyem se dostal do rozlétávání. Tam musel vypít kalich hořkosti až do dna, když při rozletu jeho motor zhasl po padesáti vteřinách. Bylo z toho čtvrté místo. Zvítězil Massimo Imoletti z Itálie, v rozlétávání dal 20 minut a jednu vteřinu. Na druhém místě, také v italských barvách pan Giovanni Ridenti. Třetí místo potěšilo zase nás, protože ho obsadil, stejně jako na minulém ME v německém Suhl, Petr Svoboda ze SAMu 95, a potvrdil tak jeho dlouhodobou vysokou výkonnost. Páté místo získal Jarda Netáhlo ze stejného klubu a šesté Zdeněk Sýkora z MK Alka Žatčany. Do desítky se vešel ještě jednou Petr Svoboda s druhým modelem na devátém a Antonín Minář na desátém. Velmi pěkné je i sedmnácté místo mladého Michala Cupáka z MK Alka.

Na večer připravili pořadatelé v nádherném prostředí lázeňského domu Priznitz závěrečný banket. Tady se utvořily skupinky, tak trochu podle zájmů, ale hlavně podle řeči, kterou dotyční používali. Nám dříve narozeným přece jen ta angličtina trochu chybí. I to se vyřešilo, když jsme zjistili, že mezi Američany jsou tři, kteří ovládají němčinu. Takže my jsme mluvili s Američanem německy a on to překládal Italovi do angličtiny.

Díky sponzorům se kolem desáté losovala tombola o zajímavé, samozřejmě modelářské ceny. O půl dvanácté odvezl účastníky banketu autobus do míst jejich ubytování a honem se šlo spát, protože nás ráno čekalo ještě jednání o změnách v pravidlech, slavnostní zakončení s vyhlášením vítězů a potom už cesta domů.

Co dodat závěrem? Velké poděkování pořadatelům, za uspořádání letošního ME, časoměřičům poděkování za výdrž na tropickém slunci a za rok snad v San Marinu se všemi známými nashledanou.

Vladimír Kostečka



Jedním ze sponzorů Memoriálu Radka Čížka byl Ing. Peter Kapuščínský. Na snímku s modely s produkce jeho firmy.

Memoriál R. Čížka po páté.

Před letošním Memoriálem, jsem několikrát odpovídal ať už telefonem, nebo mailem na dotazy typu, kde to bude, můžeme přijet přestože nejsme členy SAMu a podobně. Několik těchto dotazů bylo i ze Slovenska, takže tři dny před termínem Memoriálu, jsme vyrazili vybaveni motorovými kosami a jinými sekacími stroji, zvětšit plochu vhodnou k zaparkování u letiště RC Klubu Kladno. Chtěl bych poděkovat všem, kteří se tohoto zúčastnili, přesto, že nakonec celá plocha určená k zaparkování zase využitá nebyla. Ze Slovenska se předběžně hlásilo šest lidí, nedostavil se ani jeden. Ze zahraničí přijel jen jeden soutěžící, zato velice kvalitní. Ulf Mett odváží z každého ME nějaký pohár nebo medaili. Nevím, zda to byl dobrý nápad, udělat Memoriál těsně před ME. Asi jsem přes svůj věk stále ještě naivní, ale věřil jsem tentokrát ve velkou účast. Ve všech kategoriích se na start postavilo 63 modelů. Je to hodně nebo málo? Každém případě nám přálo počasí i sponzoři, ti tradiční, jako Obac Kamenné Žehrovice, firma Classic Models z Benešova, Q-pap, pan Richard Metz a nová firma Veka model. Ing. Peter Kapuščínský, majitel firmy přivezl až od Pardubic dvě stavebnice z jeho produkce, bohužel o den později než bylo třeba, ale rodinný problém, který musel řešit, musíme všichni pochopit. Zato nám po ukončení nedělního létání, předvedl upoutaného el. Akrobata a perfektně létajícího RC Mustanga rovněž z vlastní produkce. Mustang létá velice svižně, takže asi jen málokdo z nás by si troufl na jeho pilotáž. Ale to jsem trochu předběhl čas.

Létat se začalo v sobotu deset minut před desátou, už klasicky hromadným startem. Na start se postavilo jedenáct borců. Po třech startech vše ukazovalo na to, že vítězství si zase odveze klan Dvořáků, jen bylo otázkou, kdo bude první. Vedl Jakub, před otcem Liborem, ale borec je borec a tak nakonec zvítězil Libor o pouhý bod před Jakubem. Škoda jen, že zdravotní stav dědy Františka, ještě nedovoluje, aby se zapojil. Takže třetí místo vybojoval Miloš Hořava a čtvrté zástupce plzeňských, ing. Jan Mrštík.

Elektry vystřídali Classici, tedy spalovací nula šestky. Bylo jich šest a já vím minimálně ještě o třech, které mohly létat. Tři soutěžící dosáhli maximálních časů a po rozlétání se o první tři místa podělili takto. Vyhrál, Jarda Netáhlo, před Radkem Loukotou a Jardou Macháčkem. Moc hezká kategorie.

Po, nula šestkách se na start postavilo třináct malých elekter, tedy čtyřstovek. Tady se ukazuje, že pravidla, byť jim říkáme Evropská, nejsou dobrá. Malé modely mizí za hranici viditelnosti dávno před tím, než uplynou povolené dvě minuty motorového letu. Maximum patnáct minut je příliš dlouhé a nikdo ze startovního pole jej nenaletěl. Vyhrál Libor Dvořák, před naším hostem z Německa Ulfem Mettem a Františkem Brožem.

Atomy se sešly jen čtyři a jako už skoro tradičně, zvítězil J. Netáhlo, před J. Macháčkem a Pavlem Kelnerem. Pokud si někdo šetřil lepší čas na třetí start, měl smůlu. Hodin rychle přibývalo a tak jsme museli přikročit ke zkrácení celé soutěže, ze třech startů na pouhé dva. Je to poučení pro příště, pokud budeme chtít létat šest kategorií v jeden den, budeme muset plánovat tuto zkrácenou verzi.

Kategorie CRC-E-OPEN, nebo podle evropských pravidel ELOT, byla tentokrát nějak začarovaná. Láďa Pazourek poškodil svoje Letmo 17 ještě před prvním startem a rozhodl se pro opravu až doma. Po té startoval Ulf Mett, zapomněl si přepnout ve vysilači na správný model a po osmi vteřinách letu zbylo z jeho Playboye jen trochu třísek. Ale poučných. V rozlámaném křídle se objevily uhlíkové trubky. Když jsem se Ulfu ptal, jak je to možné, řekl, že když je to pod balsou, tak to není vidět a může to být. I tak se dají vykládat pravidla. Po Ulfovi jsem startoval já, model správně navolený, všechny funkce zkontrolovány a vyrobil jsem z neznámých důvodů stejné třísky. Možná lepší doma než aby se to stalo v Jeseniku. Nejlepší v této kategorii byl Miloš Hořava, před Jardou Mrhalem a Fandou Hermanem z Plzně. Čtvrtý byl Jan Šafář, který se zúčastnil naší soutěže poprvé.

Královská kategorie Texaco měla přihlášených neobvyklých osm soutěžících, odstartovalo jich jen sedm. Jediné maximum nalétal ve

Pokračování na str. 3

Memoriál R. Čížka po tátě – pokračování.

druhém startu Ulf Mett a stal se po zásluze vítězem.

Druhé místo patřilo MUDr. Karlovi Slupskému, třetí jsem získal já s Korzárem, který byl po opravě na první soutěži. Jména jednotlivých modelů a celkové výsledky, můžete najít na jiném místě IL.

Na neděli byly vypsány tři kategorie. Hlavní kategorie Memoriálu větroně ARC, BRC-E – W, a jako doplňující, třetí, byla naplánovaná soutěž Káňat, tedy jakýsi pokus o obnovení Káně Cupu. Větroňů bývalo vždy nejvíce, tentokrát pouhých deset. Asi to bylo tím, že se do létání zapojovaly A-dvojky, které jsme se rozhodli tentokrát vynechat, nebo lépe, nahradit je Káňaty. S Kánětem měl soutěžit i Ed Hamler z USA, v USA je totiž vyrábějí jako stavebnici. Ed je momentálně prezidentem přes všechny SAMy a bývá už tradičním účastníkem ME. Nechci tomu říkat kontrola shora, ale někdy to tak vypadá. Ed měl Káně, ale přijel poněkud později, a tak ho posetřil do Jeseníku. Jediným kdo měl Káně přihlášené do soutěže, jsem se tak stal já. Tedy něco, co se opravdu nepovedlo. Kategorie byla zrušena a připravené ceny si budou muset počkat na nějakou jinou soutěž.

Po pěti soutěžních startech ARC jsme měli jen dva, tři maxima potřebná do Fly- of, tedy rozlétávání. Já a Petr Svoboda. Petr létá na gumicuku ohromné výšky a mnozí jej neprávem obviňují, že jeho guma je delší. Do rozlétávání jsme odstartovali téměř současně, Petr měl opět výšku minimálně o padesát metrů větší a odcházel s domnělou bublinou po větru. V duchu jsem si už připravoval gratulaci pro Petra a letěl jsem proti větru, co kdyby. Poměrně daleko vpředu, když už jsem se chystal otočit, abych vůbec doletěl zpátky na letiště, moje Žehrovice jedna začaly pomalu stoupat a za velkého fandění a hecování se mi povedlo Petra „udělat“. Putovní pohár zůstal pro tento rok doma v Žehrovicích. Petr druhý, třetí Fanda Brož.

Poslední kategorií, o které jsem se ještě nezmínil, je BRC-E-W. Tedy modely dříve na gumový pohon, nyní na elektromotor řady 300 s převodovkou. Těchto bývalých Wakefieldů bývá vždy málo, přesto, že je to moc pěkná kategorie. Ulf Mett mi navrhol, že bychom ji mohli prosadit do pravidel pro ME. Tři soutěžící na startu, to je žalostně málo. O pořadí se podělili takto. Míla Hořava první, druhý Fanda Brož a třetí Zdeněk Pašek. Pro příští rok, Wakefieldy asi v rámci Memoriálu létat nebudeme.

Co říci závěrem? Velký dík všem sponzorům a Aeroklubu Kladno, který nám umožnil na spodní polovině jejich letiště uspořádat tuto akci. Bylo to už popáté, takže bychom měli mít zkušenosti a mělo by být všechno dokonalé. To je bohužel velký omyl. Budeme se muset učit i v dalších ročnících. Zatím jsem se snažil o to, aby bylo co nejvíce soutěžících a modelů. Tudy asi cesta nevede. Zkusíme tedy omezit počet kategorií a zkvalitnit průběh soutěže. Škoda jen, že čas tak rychle prchá.

V. Kostečka

Celkové výsledky:**Kategorie CRC-E-400 Sport**

1. Dvořák Libor	Vega 7	1068 sec
2. Mett Ulf	ETB 42	1050
3. Brož František	Jerri	1045
4. Hořava Miloslav	Guce of Herts	1014
5. Roubal Antonín	President	945
6. Herman František	Fenix	778
7. Veinfurt Jiří	PB 2	766
8. Mrhal Jaroslav	Čochtan	711
9. Řach Jaroslav	Playboy	707
10. Valenta Vladimír	Vega 7	681
11. Kostečka Vladimír	Ciclone	650
12. Pazourek Vladislav	Korzár	400

Kategorie Texaco

1. Mett Ulf	Playboy	1698
2. Dr. Slupský Karel	Cloud Snooper	1275
3. Kostečka Vladimír	Korzár	1170

4. Brož František	Cloud Snooper	1085
5. Svoboda Petr	Aerbo	1077
6. Hejra	Wanderer	637
7. Veinfurt Jiří	PB 2	313

Kategorie CRC-E-HS

1. Dvořák Libor	L 17	16 bodů
2. Dvořák Jakub	Vega 7	15
3. Hořava Miloslav	Medium	8
4. Ing. Mrštík Jan	Frisco Kid	8
5. Herman František	Raketa	3
6. Brož František	Junior	3
7. Řach Jaroslav	Flamengo	2
8. Roubal Antonín	Vega 7	2
9. Kostečka Vladimír	Ichabod 600	2
10. Ing. Vyskočil Ladislav	Cumulus	1
11. Veinfurt Jiří	Viking	0

Kategorie CRC-Clasic

1. Netáhlo Jaroslav	Raketa 5	840 + 439
2. Loukota Radko	Crusader	840 + 401
3. Macháček Jaroslav	PB 2	840 + 0
4. Kešner Pavel	PB 2	801
5. Veinfurt Jiří	Kerswap	549
6. Svoboda Petr	Ambition	400

Kategorie CRC Atom

1. Netáhlo Jaroslav	Raketa 5	1002
2. Macháček Jaroslav	Sirius	961
3. Kelner Pavel	Komár II	894
4. Findejs Jiří	Gas Bag	452

Kategorie CRC-E-OPEN

1. Hořava Miloslav	Sussana	1064
2. Mrhal Jaroslav	DG-73	779
3. Herman František	Red Zephyr	708
4. Šafář Jan	Gas Bag	482
5. Macků Miroslav	Gas Bag	414
6. Mett Ulf	Playboy	8

Kategorie ARC

1. Kostečka Vladimír	Žebrovice I	720 + 360
2. Svoboda Petr	Pjerri	720 + 227
3. Brož František	Pjetri	653
4. Ing. Střiteský Jan	Kondor	623
5. Pergler Vladimír	Archenopterix	585
6. Dubský Milan	Luňák	502
7. Hořava Miloslav	Krkoun	501
8. Valenta Vladimír	DG – 42	488
9. Kostkan Pavel	Sluka	421
10. Pašek Zdeněk	Luňák	402

Kategorie BRC-EW

1. Hořava Miloslav	New Yorkem	873
2. Brož František	Le Vibrant	851
3. Pašek Zdeněk	Defender	653

Snuffy VI

Uvedený model byl šestým typem vývojové řady konstruktéra Boba Rotta. Tato šestá varianta byla uveřejněna v březnovém čísle roku 1942 v časopise Air Trails. Zajímavým je řešení trupu z tvarovaných balzových nosníků.

Rudder Bug

Uvedený model o rozpětí 1830 mm byl dalším vývojovým stupněm průkopníka RC řízení Waltera Gooda. Plánek byl uveřejněn v roce 1949 v časopise Model Airplane News. Model byl poháněn motorem DeLong .30

Elektrolet ano, či ne ???

Svoji úvahu na vývoj elektro historiků zaslal Dr. Slupský. Otiskují ji jako základ polemiky jak s elektrolety dále. Máte-li jiný názor rád jej uveřejním.

Ve svém příspěvku Dr. Slupský píše:

Napsáno v Plzni 6.7.2010 jako příspěvek do Zpravodaje SAMu 78 a SAMu 95.

Asi dva měsíce mám před sebou na pracovním stole poslední Zpravodaje SAMu 78 s polemikou jak dál s elektrolety pod hlavičkou hnutí SAM. Moje účast na právě probíhávším ME v Jeseníkách byla právě tím okamžikem, který mne motivoval k napsání následujících řádek. Dovolím si k celé problematice připojit svůj názor, který je jedním z možných úhlů pohledu a nečiní si žádný jiný nárok, než aby vedl k zamyšlení, jak dál v naší zálibě.

Sám patřím k těm z nás, kteří podlehlí kouzlu elektropohonu asi před 15 - 20 lety. Postupně se však začínám vracet ke klasickému způsobu pohonu spalovacími motory, zejména v historických replikách.

Prakticky každý z nás elektropohon v historickém modelu vyzkoušel, nebo jej provozuje. Vzhledem k mým dnešním názorům, přístupu ke stavbě a provozování svých replik asi mnohé z Vás překvapím: *Nejsem úplným odpůrcem konverze.* Umím pochopit důvody, proč zaměnit spalovací motor za elektromotor, protože se mě to dostí týká. Jako příklady uvádím následující důvody: Profesní důvody /poranění rukou/, prostorové podmínky, věk, nenáročná a čistá obsluha elektromotoru, nedostupnost paliva. Upřímně si však všichni musíme přiznat, že největším důvodem je prostě naše vlastní *pohodlnost.* Úmyslně nepíši lenost, neb tato rovnice nemusí platit vždy.

Elektropohon v historické modelařině a soutěžení pod hlavičkou hnutí SAM, si však umím představit pouze za zcela jiných podmínek, než jaké jsou nastaveny v současné podobě, kdy se modely milovými kroky vzdálily smyslu, poslání a ideálům klubů SAM.

Dle mého názoru, je kromě naší pohodlnosti, dalším faktorem *změna měřítka při stavbě modelu a tolerance k různým konstrukčním úpravám.* Výsledkem je nevěrohodný, mnohdy odpuzivý /elektromotor připojený rychlostí na hadici - to tedy fakt nemohu/, nic nedokumentující a nezachovávající model, který s ideály celosvětového hnutí SAM nemá nic společného. *Vydává se za něco, čím není !!* Kromě neúcty k technické dovednosti, tradicím leteckého modelářství, hovoří o svém majiteli a provozovateli více, než si všichni myslíme. *V umění se tento "produkt" nazývá obvykle kýčem.* Model, který předstírá, že je něčím jiným, než ve skutečnosti je, nebo byl, je prostě "nepovedenec" bez ohledu na ideály hnutí SAM a upřímné modelářské přesvědčení majitele. Historická a dokumentační hodnota takového modelu je prostě nulová...

Kde tedy vidím onu pomyslnou *hranici kýče* za kterou nelze jít a jak by měla vypadat a být provozována věrohodná replika modelu s konverzí motoru ??

Osobně si umím představit použití elektropohonu a provozování repliky pod hlavičkou hnutí SAM za následujících stavebních a soutěžních podmínek:

1. Stavba modelu pouze v měřítku 1:1 dle zásad konstrukční a tvarové shodnosti. Možné úpravy jsou i ve dnešních pravidlech jasně vymezeny a definovány.

2. Pro soutěžní účely volit dvě velikostní kategorie:

a/ do 60 palců - 2x LiPo, nebo 7x NiMH

b/ nad 60 palců - 3x LiPo, nebo 8x NiMH

c/ délku chodu motoru "dávkovat" podle celkové hmotnosti modelu.

3. Pevná vrtule.

4. Druh pohonného motoru není nijak určen, převodovka nevádí.

5. Motor musí být zcela zastavěn, aby nerušil a nebudil dojem kýče již na zemi./přímě vhodně jsou modely, kde byl motor invertně v krytu/.

Samozřejmě si okamžitě uvědomuji první námitky po přečtení

výše uvedeného: *Takto se nikde v Evropě nelétá a já chci létat na Evropě!!!* A mě se zase v myslí vynořuje další jízlivá otázka: *Na evropském šampionátu kýče ????*

Výše napsané je pouze mým osobním názorem. Je to názor člověka, který má rád tradiční hodnoty, klasickou modelařinu a rád by zachoval ideály hnutí SAM v co největší možné míře. Osobně jsem se s problémem vypořádal. Z mého pohledu jsou dnešní "historické elektrolety"/vnímáte absurditu tohoto spojení ?/ nechtěným dítětem z doby "okouzlení elektřinou". Je to ale naprosto slepá větev vývoje a činnosti v klubech SAM, která deformuje historii, degraduje původní hodnoty hnutí SAM, se kterými byly tyto kluby zakládány. Pro svoji nevěrohodnost mají tyto modely velmi blízko, nebo již jsou, *modelářským kýčem s nulovou historickou a dokumentační hodnotou.*

Na základě pozorování modelů elektrických kategorií na letošním ME v Jeseníku si dovoluji, Vám všem, položit následující otázku: *Jaká je historická věrohodnost tzv. historické repliky, která je postavena ve změněném měřítku, vybavena střídavým motorem, skrytě vyztužená kevlarom s tvrzením tvůrce, že je to "hnědá nit" a vybavená variem ???* Nesvědčí náhodou takový model spíše o *nevztahu* k historické modelařině, o určité neukojené osobní ambici, která je výsledkem neschopnosti prosadit se v soudobých elektroleteckých disciplínách např. F5B nebo F5J ?? Závěr nechť si každý udělá sám. Znovu opakuji: model hovoří o svém autorovi a provozovateli mnohem více, než si sám myslí.

Výše popsany model nechť je klidně stavěn a provozován soutěžně i nesoutěžně v běžných LMK. *Nepodstrkujeme ale tyto napodobeniny pod hlavičku hnutí SAM !!!* Vždyť takový model je velikostí, konstrukcí, pohonem a způsobem letu "na hony" vzdálen vlastní předloze a smyslu činnosti klubů SAM. Znovu slyším námitky oponentů: *Vždyť je to tak ve většině SAMů !!!* Já odpovídám: *Někdy a někdo musí začít vracet historické modelařině věrohodnost a její původní smysl a cíl !!!* Proč ne zrovna my!? Země s obrovskou tradicí leteckého modelářství, technickou vyspělostí a manuální zručností našich předchůdců. Opravdu si tak málo vážíme sami sebe, abychom čas, který tak rádi věnujeme svému koníčku a který v životě již nikdy nezískáme nazpět, mohli "zahodit" produkcí tuctových, bezcenných, historii nijak nedokumentujících modelů ??? *Proč vlastně jsme členy hnutí SAM ??* Vždyť běžnou modelářskou stavební a soutěžní činnost můžeme provozovat neorganizovaně nebo jako členové LMK. Nemohu se nějak smířit s tím, že v klubech SAM nejsme schopni dostatečně věrohodně interpretovat historii leteckého modelářství a svůj um, čas a talent, hrdost na to co umíme, jsme ochotni degradovat tvrzením: *Vždyť jinde to dělají také tak !!*

Svoji úvahou nikomu nic nevnucuji a nenařizuji. Každý si musí najít svoji vlastní odpověď a postoj ke svému koníčku, zařadit se dle svého přesvědčení a jít svojí vlastní cestou. Dle mého názoru je ale členství v klubu SAM určitým závazkem, který dobrovolně přijímám a snažím se jeho cíle naplnit v co největší možné míře.

Mým osobním přesvědčením je, že stávající evropské "elektrické" soutěžní SAM kategorie nejsou historicky věrohodné, nic nedokumentují, ideálům SAM se naprosto vzdalují. Jejich místo je blíže činnosti běžných LMK, nebo neorganizované modelářské činnosti. Osobně již nejsem ochoten tyto "elektrické historiky", na mnou organizovaných soutěžích pod hlavičkou SAM, podporovat organizačně ani sponzorsky. Pokud se budou v Plzni létat, musí je zorganizovat a zajistit jiní.

Na setkání se spalovacími historickými motoráky v roce 2011 v Plzni se těší

Dr. Slupský Karel

Opustil naše řady

Dne 28. dubna odešel navždy do modelářského nebe aktivní člen našeho klubu Ing. Vladimír Valenta. Zemřel jen několik dní po soutěži v Lánech, které se zúčastnil. Čest jeho památce



