



PROSINEC (12) 1996/7

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: Jiří BALEJ

Libušina 194, 273 09 Kladno-Svermrov

Pokladník: Vladimír KOSTEČKA

K Jordánu 114, 273 01 Kam. Žehrovice

Redaktor a sport. referent:

Radoslav ČÍŽEK

Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice

Spolupráce: Jana BALEJOVÁ

Jiří BALEJ

HEZKÉ
VÁNOCE A DOBRÝ
ROK 1997 VŠEMMERRY CHRISTMAS
AND ALL BEST FOR
THE COMING YEARFROHE WEIHNACHTEN
UND EINGUTES NEUES JAHRBUON NATALE
FELICE ANNO NUOVOPRETTIGE KERSDAGEN
ENGELUKKIG NIEUWJAAR

95

SNĚM SAMU 95 - 1996
se konal v sobotu 9. listopadu v Kladně.

Zúčastnilo se ho 31 členů klubu, někteří z uctivé vzdálenosti, za což jim děk. V průběhu několikahodinového jednání bylo projednáno a odsouhlaseno následující:

Členská základna:

registrováno je 116 členů z toho 16 zahraničních. V průběhu sněmu vstoupili do našich řad další 2 členové, v případě ing. Stráteského určitě aktivní.

Pokladní zpráva:

přednesl pokladník Vl. Kostečka. Pokladnu převzal 11.11.96 se stavem 10.489,70 Kč.

Příjem v průběhu roku 1996 činil 14.035,- Kč.

Výdaje za rok 1996 ve 43 položkách činily 12.370,- 80 Kč.

Zůstatek v pokladně - 12.184,- Kč.

Vedení pokladní knihy ověřil člen revizní komise J. Macháček - bez závad.

Příspěvky na rok 1997

přes avizované zdražení poštovního bylo rozhodnuto, že výše příspěvků zůstane pro rok 1997 stejná jako v roce 1996, tj.:

- členové bez odběru I.L. = 10,- Kč/rok
- tuzemští členové s odběrem I.L. = 100,- Kč/rok
- zahraniční členové s odběrem I.L. = 160,- Kč/rok



• Jak vypadal větroň „SOKOL“ (L= 2700MM) v porovnání k A-jednotce Kamila Braunera ukazuje jeho majitel Franta Kratina z Honic, člen LMK Žehrovice. Fotka Emila Braunera je z února 1951. SOKOLů bylo v klubu 8, asi 5 jich ulétlo - a to bylo tehdy kde létat!



V uvedené částce se rozumí nárok na obdržení 7 čísel I.L. za rok.

Upozornění: Bylo odsouhlaseno, že příspěvek musí obdržet pokladník (viz adresa v tiráži) nejpozději do konce ledna 1997, jinak číslo 29 s jehož vydáním se počítá v prvním únorovém týdnu nebude neplatněm odesláno.

Časopis I.L. -

k obsahu a formě zpracování nebyly ze strany přítomných připomínky. Pokud máte podnětné návrhy vy ostatní, sdělte je našemu redaktorovi. Za každý dobrý nápad jsme vděční.

Zhodnocení soutěžní sezony 1996

provedl sportovní referent R. Čížek:

Pokud jde o zhodnocení sportovní činnosti, nebyly z plánovaných soutěží uskutečněny 3 soutěže. Jedna CRC pro nedostatek přihlášek, poslední dvě soutěže volných modelů pro mimořádně špatné počasí (děšť, vítr, ve druhém případě hustá mlha). Bylo odsouhlaseno, že pro neisté počasí nebude vypsán další termín v letošním roce a soutěže VO3 a VO4 se ruší. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto, že se žádná z kategorií volných modelů nebude za rok 1996 vyhodnocovat.

- **Korespondenční soutěže** - nebyly vyhodnoceny, malý zájem u členů SAM 95, více u SAM 78
- **Rádiem řízené modely:**
- Nejoblíbenější a nejrozšířenější je ARC, kde létalo dohromady 29 účastníků s 35 modely. Létání je na úrovni, nouze o plánky není.
- **CRC-E** - obliba stoupá a už bylo vidět několik pěkných modelů. Pro CRC-T (termika) se hledala optimální cesta a poslední soutěž CRC, kde byly ověřeny některé body, ji ukázala (viz dále).
- **CRC-show** - je stále popelkou. Ukázala se potřeba snížit o 1 stupeň hodnocení (z minima 5 na 4). Otázkou je, zda při větším počtu účastníků bude možno létat tuto kategorii současně s CRC a CRC-E (možné organizační problémy) s frekvencí.
- **1/2 A Texaco** - vhodné motory nejsou v současnosti na trhu, ani menší nádrže. Účast malá, příliš dlouhá doba motorového chodu.

Pokračování: str. 4



- Franta Marík z Kladna oblékl Kordův Wakefield do kamufláže přímo Hippiies.
- Jedním z nejoblíbenějších motorových historických modelů v Německu je bezpochyby „BRUMMER“ z roku 1939. Obrázek je ještě z Bad Neustadtu 1996.



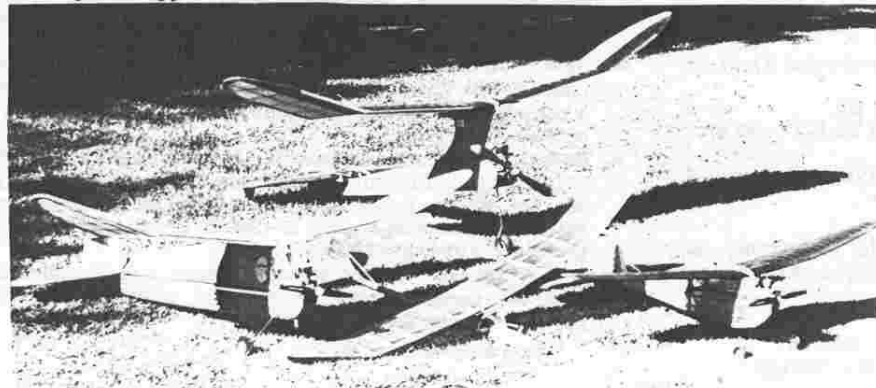
♦ Jedním z úspěšných motorových modelů Zd. Andryška z Prahy 8 je model „FENIX“ poháněný Superatomem 1.8 cm.



♦ ARC větron Mlý Hořavy z Kladna vypadá v letu dost subtilně, ale létá parádně. Barevně je v kombinaci červené, černé a žluté.



Jak jste na tom se stavem vaší modelářské stáže? Bruce Abell z Austrálie píše, že má teď k dispozici 32 modelů, celá řada z nich jsou historici. Na horním i dolním snímku představuje některé z nich: je tam Brooklyn Dodger, Fugitive, The Answer, Interceptor, Clipper Mark II.



* Licio FANFANI je jedním z předních italských modelářů "historiků". Létá většinou s modely na gumu a motoráky.

MOTOROVÝ MODEL XL - 43

Nevím přesně, kdy továrna Aero ve Vysočanech, respektive modeláři odtud, v jejichž čele stál obětavý modelářský pracovník Tonda Zrna, začala zkoušet, co tomu řeknou německé úřady, uspořádá-li fotbalový oddíl SK Aero v září modelářskou soutěž. Určitě to bylo už v roce 1942. možná i dříve. Na tehdejší dobu to byl opravdu odvážný tah o takové povolení požádat. Aeroklub byl totiž po přechodu Němci okamžitě zakázán a rozpuštěn a s ním současně jakákoliv organizovaná modelářina, sdružená tehdy v Masarykově Letecké Lize (MLL). S napětím se vždy čekalo, zda povolení této akce přijde, či ne. Co vím, nikdy nepřišlo, ale tyto akce také nikdy nebyly jmenovitě zakázány. Byla to doba, kdy si člověk mohl být jistý jen jednou věcí: že si totiž nemůže být jistý ničím - lidský život se tehdy moc necenil.

Pracoval jsem tehdy v letovácce konstrukci v Praze - Dejvicích, brzy jsem zjistil, že Karel Dlouhý, Mirek Musil i Jirka Matějček máme společnou slabost pro letecké modelářství. Byla to dobrá parta, vymýšleli jsme společně nové modely, většinou motoráky. Já už měl za sebou úspěšnou „Miss A“, model „Limau“ a tak mně Mirek Musil domluvil, že je čas, abych se zúčastnil konečně i „závodů“. Tak jsem si nakreslil kabináček s dvojitým lomením křídla XL-43. Neodpoutal jsem se od předchozích návrhů: použil jsem pro křídlo opět osvědčený profil Clark Y a použil jsem opět (již trochu vyběhaný) motor Letná 6,3. Konečně, tady nebylo z čeho volit, já stejně jiný motor neměl. Měl jsem ve vsi ještě dva mladší kamarády: Tonika Voráčka a Milu Čermáka. A ti rozhodli, že by na tu „Aerovku“ jeli také. Bylo jim tehdy neuvěřitelných 28 let (dohromady) ale modely postavili. Toník také XL-43, ale Mila už měl rozdělaný větší model a ten dodělal.

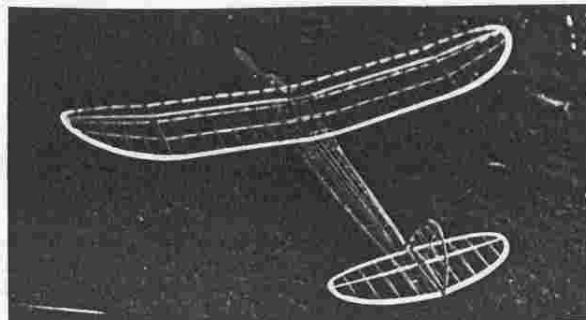
Létalo se v Kyjích, východně od Prahy. Jestli se nepletu, bylo to v neděli 12. září - v místech, které tam už dnes dávno v původní podobě není. Byli jsme z toho všichni tři náramně vykulení, tolik modelů a tak pěkných jsme v životě pohromadě neviděli. Létaly se jen motorové modely. Let byl pouze jeden a to na přidělené palivo. Dostali jsme na motory 6,3 přesně 3,6 ccm dvoutaktní směsi. Měl jsem motor namontován invertně, tedy hlavou dolů. Byl celý schován v ladném krytu. Menší odpor, ale horší nahazování, motor se snaže „přečhlatal“, jak jsme říkali. Tonda upevnil svůj motor už hlavou nahoru a čumák modelu byl trochu jiný.

Moc slávy jsme tam neudělali, zkušenosti veškeré žádné. Ani už nevím, kolikátý jsem byl, ale vezl jsem si domů svoji první trofej: Konec skutečného vrtulového listu s emblémem Aera. Za co jsem tu cenu dostal, nevím. Buď jím nějak zbyla, nebo aby nás snad pořadatel navnadil na příští ročník. Uvědomil jsem si, že je XL-43 sice dobrý na poletování, ale soutěžní model že to není. Inspirován vším, co jsem na Aeru viděl, pustil jsem se ihned do poměrně revolučního návrhu a stavby: hornoplošník s eliptickým křídlem posazeným na vytáhlém trupu, opět Letná 6,3, ale pouze jednokolý odpružený podvozek a kormidla se dvěma směrovkami. Létal lépe než XL-43, ale den před „závodem“ Aero 1944 se mně podařilo „ukopnout“ celý předek modelu o mez. Špatně schnoucí lepidlo způsobilo, že jsem model ani do půlnoci neopravil a účast jsem musel vzdát. Ale to už je vlastně jiná historie, trochu předbívám.

S XL-43 jsem poletoval já i Toník Voráček v únoru 1944 na sněhu, vyrobili jsme obdobné lyže, jako pro Miss A. Zachovalo se i poměrně dost fotek modelu v kostře, hotového modelu i z létání na sněhu. Bohužel už ne negativy. Ostatně ani s fotkami to nedopadlo dobře: když jsme začali s hnutím SAM prohrábl jsem tři velké krabice s fotkami a usoudil jsem, že mimo jiné i fotky XL-43 by se mohly hodit. Pečlivě jsem je uložil do samostatné obálky, to aby se neztratily. Jen jednu fotku jsem nějak přehlédl a tu dnes mám. Kdo poradí, kam jsem tak „dobře“ uložil tu nešťastnou obálku asi se šesti fotografiemi? Ale pevně věřím, že se někdy nečekaně objeví. Při pravidelných a celkem častých skartacích si přece jenom dávám pozor, co trhám. Taký se vám to stává? Dnes, alespoň jako důkaz a předmět doličny existence XL-43 otiskujeme i když ne perfektně ostrou fotku XL-43 v kostře.

Něco o stavbě:

Model měl komplet 860g, na všem jsem šetřil. Bylo to včetně ploché baterie, která samotná reprezentovala 110-120g, podle typu. Hlavním materiálem byly smrkové a lipové listy, překližka. Balsou byla pouze orámovaná křídla a kormidla, výplně krytu a trupu za motorovou přepážkou.



Trup a podvozek:

Průřez trupu byl oválný s rozšířením pro sedlo křídla. Podélníky trupu byly lipové listy 3x3 a 1,5x3, přepážky byly vyřiznuty z 1mm překližky. Podvozek byl dvoudílný, spájený vždy ze dvou noh z ocelového drátu průměru 2,5mm. Původní kola byla dokonce jen celuloidová průměr 60mm, vyztužené disky oboustranně překližkou. Pod kormidly byla k trupu přivázána a zalepena ostruha. Podvozkové nohy se zasouvaly do otvorů 2,5mm, vyvrtaných do bukových hranolků zalepených k trupovým přepážkám.

Křídlo:

Bylo postaveno v celku, nedělené. Mělo hlavní nosník a nosník pomocný. U kořenových žebírek, která nebyla vylehčená, byly na stojiny a žebra nanýtovány úhlové plechy, jejichž konce tvořily oka, která vystupovala ze spodního obrysu profilu. Tato oka měla tvory odpovídající kulatým špejlím (na jaternice). Těmi a bočnicemi trupu se provlékaly tyto špejle a držely křídlo na trupu. Počítalo se s usmyknutím špejle při horším přistání. Jestli to opravdu fungovalo, nevím, model při malé hmotnosti a dobrém seřízení nikdy nehavaroval. Jakkoliv toto upevnění křídla vypadá dost filigránsky, fungovalo to dobře. Profil křídla jistě není nejvhodnější pro lety na čas, ale pro CRC kategorie bude vítaný.

Kormidla

Směrovka navazovala na zakončení trupu, byla pevná. Výškovka eliptického tvaru byla jednonosníková. Rám směrovky i výškovky byl balsový, žebra byla z lipových listů 1,5x3, předohýbaná do tvaru profilu a z obou stran přilepená. Ve směrovce byl pevně zalepen bambusový kolík průměru 4mm, který nesl samostatně poloviny výškovky. Tomu odpovídala papírová trubička stejného vnitřního průměru přilepená na nosník výškovky, kterou se jednotlivé poloviny výškovky na kolík nasouvaly. K nosu krajního žebra výškovky byl přivázán a zalepen hliníkový drát 2mm zakončený oky. Těmi se výškovka nasazovala na pomocný bambusový kolík. Zajištěno gumovým očkem. Seřízení výškovky (jen pro první zalétání) se dělo přihnutím zmíněného hliníkového drátu.

Model byl potažen papírem Diplom (křídlo a trup) a papírem Flumo na kormidlech. Můj model byl celý červený s bílými doplňky a model A. Voráčka měl trup červenobílý.

Uvažuji o rozkreslení plánu do skutečné velikosti, ale až když odezvy a nebylo by to dříve než koncem 1. kvartálu 1997.

R. Čížek



SNĚM SAMU - pokračování

Z pohledu nedostatků, které ukázala sezóna 1996 bylo nutno zvážit, zda trvat na usnesení z roku 1995, že platnost pravidel potrvá do konce roku 1997. Bylo rozhodnuto, že oddálením potřebných zlepšení a potřebou zavést a jinak specifikovat i nové kategorie, by se zbytečně ztratil 1 rok, a proto byl odsouhlasen návrh na drobné upřesnění pravidel.

Úpravy pro rok 1997

AV 1 - v souladu s obdobnou kategorií létanou ve světě se předchází z max. rozpětí 1200mm na 1270mm (50°)

- možnost zmenšovat tyto modely z AV 3 bylo zamítnuto
- možnost vzletů pomocí gumipraku se zamítá, doporučeno použít kladku.

AV 2, AV 3, AV S - nic se nemění.

Pokračování: str. 5

SNĚM SAMU - pokračování**BV -**

byla ustavena nová kategorie BV 25 létaná rovněž v cizině pro modely o rozpětí do max. 635mm (25"). Pevný podvozek dvoukolevý, volnoběžná vrtule jejíž průměr nesmí být větší než 1/3 rozpětí křídla. Je povoleno zmenšovat pro tuto kategorii modely z BV 2, případně BV3.

- Pro všechny kategorie třídy BV platí, že hmotnost svazku není předepsána, je dána původním stavebním plánkem.
- Vzlety jsou povoleny s desky i z ruky. Létá-li se s desky, je povinný pořadatel ji dodat. Ředitel soutěže má právo určit způsob vzletů, ale musí tak učinit buď již v pozvánce, ale nejpozději před zahájením soutěže.

BV 1 -

specifikace zůstává, mění se pouze maximum ze 60s na 90s. Není dovoleno zmenšovat plánky BV 3. Platí pro BV 1a, BV 1b.

BV 2a, BV 2b -

maximum se snižuje na 120s, jinak beze změny.

BV 3 -

makety na gumu: pro malý zájem zrušeno. S těmito modely, pokud plánky byly nakresleny a modely létány do konce r. 1984, lze létat v BV 25.

CV -

tato kategorie se sice v roce až na jediný výkon vůbec nelétala, ale z důvodu úplnosti kategorií volných modelů ji ponecháváme a zůstává beze změn.

ARC -

rádiem řízené termické větrone: byly dohodnuty tyto doplňky:

od 1.1.1997 jsou možnosti vzletu tyto:

- Šňůra 150 metrů - případně přes kladku
- Gumiprak - nejvýše 30 metrů tažné gumy, zbytek do 150m silon.
- Motorový naviják se vzdáleností vratné kladky 200 metrů.
- Přistání:** schváleno centrické vložení „čtverce“ 15x15m do čtverce 30x30m s bodovým ohodnocením 40b.
- Organizace vzletů:** K dosavadnímu způsobu společného vzletu ze startoviště se zavádí i nový způsob: proudový vzlet, jedno kolo po druhém při respektování frekvence vysílání.
- Pracovní čas** - se snižuje na 8 minut, při proudovém způsobu kontroluje časoměřič druhými stopkami každému soutěžícímu

CRC a CRC-E

- Obě kategorie létají společně, chod motoru v obou případech 90s, ale vyhodnocují se samostatně.
- Po **CRC-T** není kubatura motoru omezena, pro **CRC-E** platí dosavadní limit „600“.
- Hodnocení přistání** - stejné, jak uvedeno u ARC.
- Trend** - umožnit létat úspěšně i pro kabináčky.

CRC-show

- Ponechává se v původním znění, pouze s tím, že nejnižší udělitelná známka není 5, ale 4. Důvod: malé bodové rozdíly neodpovídají rozdílu ve kvalitě obrátů.

1/2 A Texaco

- Výhled je dán tím, že na našem trhu budou během roku správné motory Cox. Prognóza je, že ano. Tedy i s nádržími 5ccm. Pro rok 1997 se připouští létat s jakýmkoliv motory Cox 0,8ccm. Budou-li koncem roku podmínky, přejdeme od ledna 1998 na mezinárodní pravidla.

CRC - Atom

Zavádí se v SAM 95 nově od 1.1.1997. Obsah palivové nádrže 10ccm. Pracovní čas 10 minut, létané maximum 7 minut. Model musí přistát v rámci dodatečných 30s po dosažení maxima, ale každopádně před ukončením pracovního času. Přistání stejné jako u ARC a CRC.

Obecně platná ustanovení:

- Ve všech kategoriích je dovoleno létat nejvýše se dvěma modely, přičemž tyto musí být rozdílného typu. Každý model je hodnocen samostatně.
- Po všechny rádiem řízené modely platí, že přistane-li model od nejbližšího rohu vyznačené přistávací plochy více než 150m (délka šňůry), let je anulován.
- Vyhodnocení volných kategorií dle umístění stejné jako u RC kategorií, kde se výsledky přepočítávají na „1000“, které obdrží vítěz.
- Uvedená maxima u volných modelů AV, BV, CV může ředitel před zahájením soutěže s ohledem na počasí či letový prostor snížit až o 50%.

Dohodnuto, že koncepce pravidel zůstává v platnosti i pro další léta pokud sněm z vážných důvodů nerozhodne jinak. V roce 1997 se musí praxí ověřit tyto detaily:

- doby chodu motorů ve všech kategoriích, případné dopady úplného otevření kubatur
- ověřit gumiprak (120+30) a vzdálenost kladky u motorových navijáků od navijecího bubnu, u kategorie ARC - vůči šňůře 150m.
- zvážit rozporové věci, pokud se vyskytnou během sezony 1997

Pro přehled uvádíme tabulku pravidel pro rok 1997 na straně 6



Je konec září a čas za pět minut dvanáct, aby se naše soutěže SAM 95 objevily ve Sportovním kalendáři Modelářského svazu ČR. Je dobře, že už skončily debaty, jak to má být. Jednomu je to moc soutěží, protože hodlá zavítat ještě kamsi jinam, druhému se zdá počet soutěží naprosto nedostatečný. Třetímu vadí létání v průběhu července a srpna: „jsou dovolené“, jako by ji každý měl těch devět týdnů! Jediné dobré porízení je s těmi, co nic nelétají. A tak se „sportovní referent“ stává hromosvodem, který chytá rány a jehož funkční povinností je to nějak neutralizovat. Někdy se mně zdá, že je sestavení státního rozpočtu při nedostatku peněz stále ještě proti našim problémům procházkou v růžovém sadě. Podobně jako s kalendářem je to i s diskusí, jaká forma pravidel by byla nejlepší. Jeden to vidí tak, druhý onak, třetí se diví, proč pro jeho motor není ustavena samostatná kategorie. Jó, ten hromosvod. Poslužte si, už jsem si zvykl. Nejste-li si jisti, posilněte se. Jinak se přijímají návrhy, jak se zavděčit všem. Ale sumárně si myslím, že i přes to sem tam přeskocení jisker jsme se prokousali zase o kousek dopředu.

Takto je to naplánováno, zapláceno a odesláno:**• Volné modely**

V 01	29. března	letišťe Slaný	Fr. Tichý, Vítězná 1561, Slaný
V 02	13. září	letišťe Slaný	Fr. Tichý Vítězná 1561, Slaný
V 03	27. září	letišťe Kladno	Fr. Švarc Klikorova 2155/19, Kladno 2
V 04	4. října	letišťe Slaný	Fr. Tichý, Vítězná 1561, Slaný

Ve všech případech půjde o **AV, BV, CV**, informujte se 14 dnů předem u ředitele dané soutěže a včas se přihlaste pro danou kategorii (bude uvedeno v č. 28 nebo 29).

• Rádiem řízené modely

RC 01	8. května	letišťe Kladno	ARC Vlad. Kostečka, K Jordánu 114 Kam. Žehrovice
--------------	-----------	----------------	---

Pokračování: str. 6

PŘEHLEDNÉ TABULKY PRAVIDEL PLATNÝCH V ROCE 1997

VOLNÉ LÉTÁJÍCÍ MODEL MODEL NA GUMU MOT.	kategor.	velikost	vzlet	letů	zápočet	maximum	pokus	vrtule	svazek-motor	dobu ch. motoru	počet modelů
BEZMOTOROVÉ MODEL	AV 1	Lmax - 120	šňůra 50 m dl.	4	3	90 s	let pod 20 s				nejvýše 2 v každé kategorii, ale tyto musí být rozdílného typu
	AV 2	nad AV 1 do 34 dm ²				120 s					
	AV 3	nad AV 2 max do FAI				150 s					
	AV S	do FAI max				90 s					
MODEL NA GUMU	BV 25	Lmax - (25") 635 mm	s desky (země) nebo z ruky	4	3	60 s	let pod 20 s	volnoběž	hmotnost svazku dle plánu		
	BV 1a	Lmax - 915 mm				90 s		volnoběž			
	BV 1b	Lmax - 915 mm				90 s		sklopná			
	BV 2a	nad BV 1a				120 s		volnoběž			
	BV 2b	nad BV 1b				120 s		sklopná			
MOT.	CV	dle plánu		4	3	120 s		dle motoru	max. obs. 2,5 ccm	max 20 s	



J. Kubeš vypouští svoji F-54.

RADIEM ŘÍZENÉ MODEL MOTOROVÉ MODEL	kategor.	velikost	vzlet	letů	zápočet	dobu ch. motoru	maxim.	počet pokusů	motor	prac. čas	maxim. modelů	přistání
VÉTRONĚ	ARC	do spec. FAI 150 dm ² 5000 g	dle volby šňůra 150 m katapult (120 sili + 30 m g) motorový naviják	4	3		300 s	počet pracovního času 8 minut není omezeno		8 min.	2 různé	30 x 30 m + 30 x 15 x 5 m + 40 x 15 x 5 m
	CRC-T	—//—	s desky nebo z ruky - dle určení	4	3	90 s	300 s	v rámci pracovního času 8 minut není omezeno	není omezen	8 min	2 ale různé	dle ARC
	CRC-E	—//—	dle určení	4	3	90 s	300 s		max Speed 600"	8 min	2 různé	dle ARC
	CRC show	—//—	se země	3	2	není určeno		1 pokus na let	není omezen	10 min	1	dle ARC
	CRC Atom	—//—	z ruky	3	2	palivo 10 ccm	420 s	—//—	1,8 ccm	10 min	2 různé	
	1/2 A	libovolná, ale Texaco 24,4 g/dm ³	se země nebo z ruky	max 3	2	palivo 8 ccm	15 min	max 3 pokusy na 2 lety	0,8 ccm Cox	16 min	1	

obecně platné: předatel soutěže může po zvážení situace (silný vítr, špatná viditelnost, terén, atp.) snížit letové maximum až o 50%

• v případě vyhodnocení soutěží se všechny výkony přepočítávají na 1000'

• platné lety RC modelů se hodnotí 0 bodů, přistane-li model ve vzdálenosti větší než 150 m od nejbližšího rohu přistávací plochy.

©-prozatímní

RC 02 31. květen letiště Kladno **ARC**
1. červen " " **CRC**
Rad. Čížek, Žilinská 160
Kam. Žehrovice

RC 03 8. červenec letiště Kladno **CRC**
Frant. Brož
Karlovská 180, Tuchlovice

RC 04 30. srpna letiště Kladno **ARC**
31. srpna letiště Kladno **CRC**
Rad. Čížek, Žilinská 160
Kam. Žehrovice

Není naším zájmem poradat vše na letišti ve Slaném, nebo na Kladně (ač je zde SAM 95 registrován), je vítaná jakákoliv iniciativa v tomto směru, ale už první pokus uspořádat jednu ARC na Točném u Prahy se setkal ze strany tamního Aeroklubu jako neprůchozí. Nejde jen o místo k létání, i když je to podstatné, ale i o organizační zajištění. Někdy chybí to, jindy ono, někdy obojí. Zatím se musíme tedy spokojit s tím, co je. Ale je vás dost, kteří jen přihlížíte, jistě si napřesrok najdete chvíli a přijdete pomoci, třeba se stopkami.

K termínům závěrem: nepište mně, že budete příští rok 4. července na Krétě, nebo na Kanárských ostrovech, zda bychom ten 4. 7. nemohli někde přeložit. Nemohli, pošlete lístek a užíjte si. nemůžete být na dvou místech najednou.

MISTROVSTVÍ SVĚTA VOLNÝCH MODELŮ 1997

Po 30 letech se vrací na Sazenou opět MS volných modelů. Naposledy se zde létalo v roce 1967. Tehdy modely vypadaly úplně jinak, než dnes. Inu čas se nezastavil, rok 1967 je vlastně tak trochu také už modelářská historie.



VÍM, VÍM, je pozdě, ale chci dodělat toto křídlo!

MS se létá od 18. do 24. srpna. Hlavní letové dny jsou pro F1A, F1C a F1B: 20., 21., a 22.8., další den je reserva. Těsně před MS se letí v rámci Světového poháru (World Cup 1997), kategorie F1G, F1H, F1J, F1K. A nejen to! **Poletí se i všechny volné kategorie historiků dle pravidel SAM 95, platných pro rok 1997.** A to bude v pátek 15. srpna. Myslím, že za toto můžeme především poděkovat našemu členu Jirkovi Kalinovi, který tímto chce podělit zájem zahraničních modelářů, kteří budou bojovat nejen o mistry a vicemistry světa, ale rádi si skočí při této příležitosti i s historiky. Bude to oboustranný svátek. Pro účastníky MS (nikdo jim to nikdy nenabídl), ale i pro nás, budeme si moci v širším měřítku ověřit, do jaké míry jsou naše pravidla dobrá. Těžko, nebo jen vyjimečně, se nám povede zalétat si za účasti modelářů z jiných zemí.

Zažil jsem osobně 6x MS a vím, co to organizačně obnáší. Proto se k vám obracím s tímto: Přijďte létat. Nebo se alespoň podívat. Když už se budete dívat, tak nejlépe se stopkami v rukou, nebo přitom dělejte jinou modelářskou živnost. Pomoc je vždy moc a moc potřebná pro hladký průběh létání. Ano, čas může měřit dle SAM regulí i soupeř, ale bude se létat kolem 10 kategorií a to je vždy kolem co dělat. Řekl bych to na závěr takto: Nechtějme, aby nás dost na to, abychom to zvládli sami. Tím myslím nejen nelétající členy SAM 95, ale také chasu ze SAM 78 a také modeláře, kteří členy nejsou nikde, ale umí a chtějí pomoci. Hlavní organizátoři - Jírka Kalina a ing. Ivan Horejší budou mít starost až na vrch hlavy.

Samozřejmě: do srpna je ještě daleko, ale je to ten správný čas, abyste se o tom dozvěděli už teď a mohli si něco postavit, prý bude dlouhá zima. Také proto, abyste se jako na potvoru nerozjeli nějakou cestovkou třeba na Kypr, to nám nedělejte!

Toto je první informace, budou další a dříve vás vědět.
JK + RC