



INFORMAČNÍ LISTY 36

ÚNOR

1998 / 1

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: Jiří BALEJ Libušina 194, 27309 Kladno 7
Zástupce: František BROŽ
Karlovská 180, 27302 Tuchlovice
Pokladník: Vladimír HORÁK
K Cihelně 432, 27301 Kam. Žehrovice
Předseda sport.komise: Richard METZ
Mil. Horákové 2065, 27201 Kladno 2
Redaktor IL: Radoslav ČÍZEK
Žilinská 160, 27301 Kam. Žehrovice

Sněm SAMu 95 - 1997

konal se 6. prosince díky pochopení organizace Labyrint Kladno opět v jejich prostorách. Zúčastnilo se ho pouze 25 členů klubu, dva další se s pracovních důvodů omluvili.

Jednání zahájil dosavadní prezident J. Balej uvitáním účastníků a seznámením s programem který byl následující:

Členská základna: - Informoval R. Čížek

V současné době je počet členů 121, z toho 17 z ciziny (SRN 7, USA 3, Kanada 2, Švýcarsko 2, Anglie 1, Rakousko 1, Slovensko 1). Během roku zemřel V. Cípl z Kladna.

Pokladní zpráva: - za nepřítomného pokladníka přednesl J. Balej

Pokladní hotovost na počátku roku činila 12.154,- Kč. Během roku byla v 15ti položkách přijata částka 8.315,- Kč. Výdaje ve 23 položkách činily 9.368,-Kč. Vyšší výdaje byly způsobeny jednak vyšším poštovním, zakoupením baterie pro navigátor a nižším příjmem ze soutěží. Ke dni 6.12.1997 činila hotovost klubu 10.915,-Kč plus 27 dosud neprodaných klubovních čepic v hodnotě 3.726,-Kč. Vedení pokladny a všech pokladních dokladů za uplynulé dva roky bylo na velmi dobré úrovni, za což odstupujícímu pokladníkovi děkujeme.

Informační listy: - referoval R. Čížek

Pokud jde o obsah a kvalitu, nebylo připomínek. R. Čížek upozornil na problém s nedostatkem ve výběru vhodných podkladů při tisku xeroxem. Dosavadní forma tisku i expedice je i z hlediska poštovních tarifů nejvhodnější. Práce celé redakce (Čížek, Balej, Balejová) byla hodnocena s uznáním jako úspěšné požitko mezi členy klubu.

7x ročně je expedováno zhruba 112 výtisků pro členy klubu (někteří časopis neberou) a 17 výtisků je odesíláno jako výměna za jiné tiskoviny SAMu z Evropy a zámoří, jako propagace klubu a jeho dopisovatelům. Sněm rozhodl, aby o rozsahu odesílky mimo členskou základnu rozhodoval redaktor IL - protože z valné části slouží tyto podklady při sestavování čísel IL.

Příspěvky 1998:

S ohledem na stabilitu pokladny bylo i přes inflaci rozhodnuto ponechat klubové příspěvky na letošní úrovni tj.:

- členové bez odběru IL = 10,- Kč/rok
- tuzeští členové s odběrem IL = 100,- Kč/rok
- zahraniční členové s odběrem IL = 160,- Kč/rok

Příspěvky je nutné uhradit na adresu pokladníka (adresa v tiráži) do 15. února 1998.

Zhodnocení soutěžní sezóny 1997: provedl R.Čížek

Bylo konstatováno, že účast na soutěžích ve volném letu byla velmi slabá, ve všech kategoriích létalo pouze 15 členů. Lepší je situace v RC kategoriech, kde zejména kategorie ARC je velmi slušně obsazována.

V roce 1997 nebyla z technických důvodů (motory,nádrže) létána kategorie 1/2 A Texaco a z časových důvodů CRC-show.

Detailní vyhodnocení sezóny bylo provedeno v IL č. 35.

Sportovní kalendář 1998: přednesl R. Čížek

S ohledem na konečný termín k zařazení našich akcí též do kalendáře SMČR byly do 30.9.1997 známy akce uveřejněné v IL č. 35. Je však možné pořádat i akce další. Je však nutné to ohlásit předsedovi sportovní komise R. Metzovi

(Mil. Horákové 2065, 272 01 Kladno 2). včas, aby akce mohla být publikována v IL.

Zatím není odezva na dotaz, zda má SAM 95 v roce 1998 uspořádat korespondenční soutěž.

- J. Kalina plánuje uspořádat ve dnech 12.-14.6. na Sazené obdobnou soutěž jako pořádá SAM 1066 „ INTERNATIONAL VINTAGE EVENT“ - létat se bude podle anglických pravidel.

K akci se ještě vrátíme.

- ATOM CUP organizuje v r.1998 JUDr. Z. Slapnička (SAM 95-103).

Termíny akcí 15.3, 5.4, 26.4, 4.10, 25.10 (vždy neděle)

Místo konání jižně od Prahy u obce Zdiměřice. K akci se ještě vrátíme.

Stavební a soutěžní pravidla:

Bylo dohodnuto, že tento sněm vyřeší dosud otevřené otázky, které dosud bránily definitivnímu znění pravidel, aby mohly být vydány tiskem. Sestavením konečného znění a zabudováním dílčích rozhodnutí sněmu 1997 do pravidel byl pověřen R. Čížek. Konečnou redakci provedou R. Čížek, J. Balej, R. Metz a V. Mašek, který zajistí i vytištění pravidel ve formátu A5. Termín zpracování: 15.1.1998, vytištění během února. Zájemcům budou pravidla zaslána proti poštovnímu ve známkách předsedou sportovní komise.

Byly dohodnuty tyto doplňky pravidel:

Jak k volným, tak k RC kategoriím budou dopracována obecná pravidla (podklady pro stavbu, práva a povinnosti funkcionářů při soutěži a pod.)

K jednotlivým kategoriím byly přijaty tyto návrhy:

AV1 - možnost zmenšení modelů větších než L=1270 mm do této velikosti z vydaných stavebních plánek, nebo z třípohledových plánek modelů nevydaných. Plánek však musí obsahovat všechny hlavní údaje a charakteristiku konstrukce modelu - profil křídla, kormidel, průřez trupu aby byla zachována identita původního modelu.

Mimo přímého vleku šnúrou a vleku přes kladku je povoleno vzletat i pomocí katapultu, kde délka gumy smí být nejvýše 1/5 délky šňůry (má to být pomoc starším soutěžícím za bezvětrí).

Navrh F. Tichého, aby AV1 létaly na 60 sec maximum ze šňůry 25 m nebyl přijat.

Pravidla ostatních volných kategorií zůstávají beze změny.

Dohodnuto bylo, že i volné kategorie budou pro celoroční hodnocení, vzhledem k variabilitě maxim, přepočítávány na 1000 bodů vítěze.

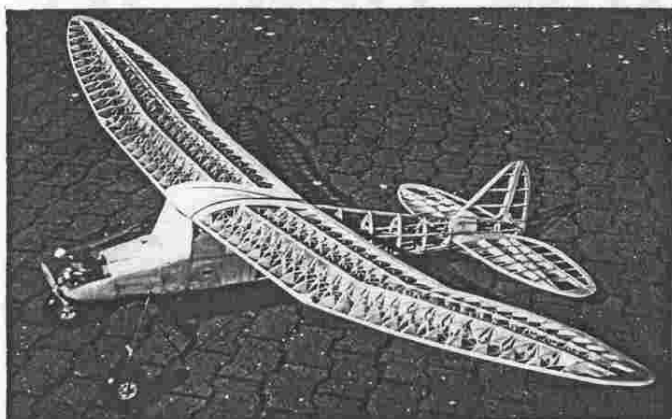
ARC bylo potvrzeno použití motorového navigátoru pro vzlet s umístěním kladky ve vzdálenosti 200 m. Navigátor musí mít spolehlivou brzdou zamezující odvíjení silonu z civky.

Krátí se pracovní čas na 7 minut a pouze 2 pokusy o let.

Souhlas s vyhodnocováním Káně Cupu - na konci sezóny bude vítězi věnován pohár. Létá se v rámci soutěží ARC.

Rozlétávání: o způsobu případného 5. letu rozhoduje ředitel soutěže podle podmínek. Nepřipouští se losování, 5 let musí být vykonán.

Ostatní části pravidel zůstávají beze změny. **Pokrač. na str. 6**



„FLAMINGO“ F. Söltnera má dvoutaktní desetikubík. Smíšená konstrukce. Pověšimně si té fantastické práce na křídle, žebra jsou slepena v šablonách ze smrkových listů 2x3. Důvod: výrazná úspora balzy!



„Muž z ponorky“ Kalifornský P.R. Abbott ze Santa Rosa je členem SAM 27 a létá spokojeně RC větroň „ŽEHROVICE II“ v červeno-bílo-modrém zbarvení.



Zajímavou historií má tento zdánlivě jednoduchý Wakefield z roku 1937, který jako repliku postavil Sven Botstrom, učitel mechaniky. Původní model navrhl šéfinženýr firmy SKF (kuličková ložiska) v Göteborgu Arvid Palmgren pro svého syna Alana, který s tímto modelem poté létal v Londýně. Nejde o model ledajaký; má sklápěcí podvozek. Ovládání bylo odvozeno od mechaniky sklápěcí vrtule. Dost na rok 1937, že ano? Za povšimnutí stojí jednoduchý držák modelu pro natáčení bez pomocníka.

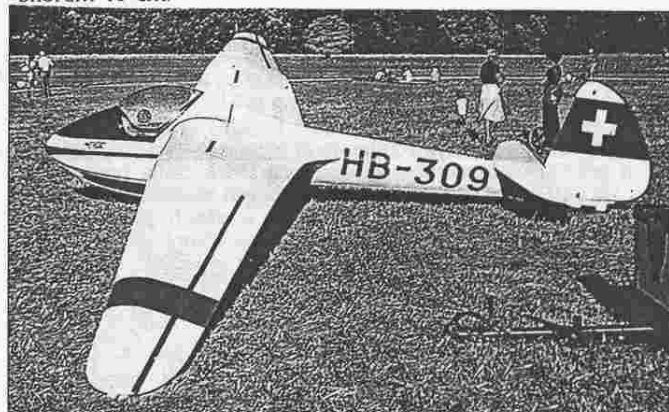
foto Svenolof Lindén



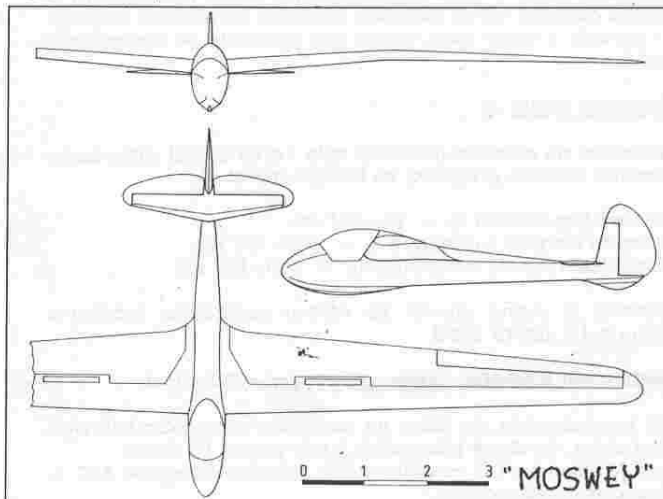
„VLAŠTOVKA“ Franty Švarce z Kladna sedí správně, ale na nesprávném místě - mezi kytkami.

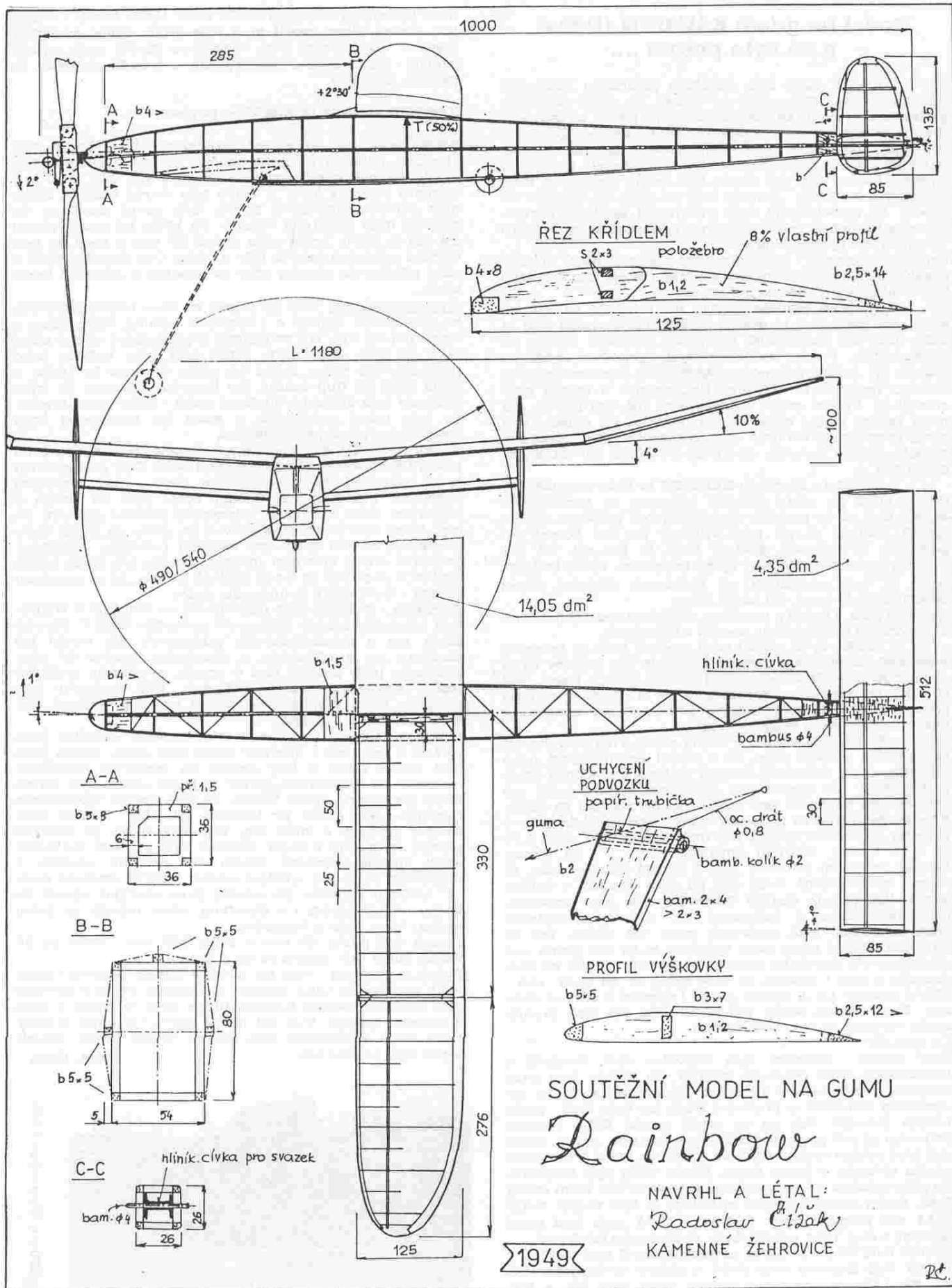


Nevím, jak kde tuto chvíli těsně před Vánocemi 97, ale zde do modré oblohy trochu prší, po sněhu ani památky. Tak vám posílám nezapomenutelnou vzpomínku na první létání volných modelů v únoru 1942. Vlevo moje MISS A, napravo RAKETA Mirka Musila. Oba modely s motory o obsahu 6,3 ccm. Miss A měla Letnou 6,3, celobalзовá Raketa vážící pouze 900 g měla Pahrův motor Ipro-Ikar rovněž 6,3 ccm. Vrstva sněhu byla skorem 40 cm.



„MOSWEY“ Emila Braunera z Kladna se liší tvarově dost podstatně od skutečného švýcarského větroně. Není se ale co divit, tehdy jsme RC větroně ještě nelétali a s těmi do „M“ lomenými křídly by sice šlo o velmi hezký model, horší už by to asi bylo při létání s příčnou stabilitou. Skutečný větroně byl bílo - červený a tmavohnědou imatrikulací HB - 309.





Model na gumu RAINBOW (Duha) a co bylo potom

V roce 1949 bylo pověřeno pořádáním Mistrovství republiky Brno. Mistrovství se létalo na letišti známého plachtařského střediska „na Medláncích“, jak by to jistě řekli Brňáci. Akce se konala v srpnu. Náš klub Kamenné Žehrovice byl tehdy společně s kladenským klubem úzce napojen na Aeroklub Kladno. Pokud jste si v IL č. 35 přečetli povídání o Modrém Fordu, víte, jak dobrá byla tehdy spolupráce mezi plachtaři a modeláři. Není se tedy co divit, že Aeroklub se nabídl, že modeláře na toto mistrovství do Brna doveze. Kapacita Forda byla velká a tak bylo vypraveno nejen družstvo větroňářů, ale i parta gumíkářů.

Úspěchy větroňářů byly více než dobré, naše větroně dosahovaly standardně vysokých výkonů a při logaritmickém bodování to byla „voda na náš mlýn“.

Byl jsem přihlášen také do kategorie modelů na gumu, kde jsem létal se dvěma modely. Každý model létal za sebe, tedy byl samostatně hodnocen, náhradní modely se nepřipouštěly. Prvním modelem byla spolehlivá „VÁŽKA“, druhým byl čerstvě dokončený „RAINBOW“. Tento model jsem dokončil necelých 14 dnů před Mistrovstvím. S Vážkou jsem skončil na druhém místě. Dodnes však mě vrtá hlavou, jak mohl vítězný model udělat 3. let, když se při druhém letu ztratil sportovnímu komisaři Jarkovi Fialovi z očí při sledování modelu „Čápem“ v mraku asi 27 km od letiště. Inu základy se někdy dějí

Při létání s modelem RAINBOW se stala nezvyklá věc. Guma, která po vzletu sklápěla podvozek se zamotala do svazku a ač se ho podařilo nevědomky bez problému naplno natočit, roztočil se při jeho vytáčení jen ten kousek podvozku k přednímu závěsu. Dalo to jen asi 8 sec motorového chodu a logicky výšku nepatrnou. Ztráta bodů za tento let byla rozhodující při konečném účtování. Model skončil až na 9. místě, čili žádná sláva.

Ale hned poté, 11. září s převahou zvítězil na soutěžích v Kam. Žehrovicích a týden nato na soutěži v Hořovicích.

Ačkoliv by se model svojí plochou řadil do kategorie Wakefield, nepatřil tam. Byla to kategorie FAI, protože tehdy platilo, že Wakefield nesmí mít menší průřez trupu, než L2/100. Při metrové délce tedy rovný 1 dm². Chci ještě připomenout, že modely vzletaly bez postrčení výhradně z desky. Dnes se na to nějak zapomíná.

Byla i další vítězství a druhá místa. Přes pokrokovost koncepce na tehdejší dobu, šlo o model plně nevyzrálý, nebo asi právě proto. Jednokolý sklopný podvozek a sklopná vrtule to byl skok! Po zapouzdření páčky podvozku a gumy pro sklápění vše fungovalo bez závad. Hodně záleželo na gumě. Nejdříve jsem létal na copovaný svazek naší sedobíle gumy s výsledky jen o málo lepšími, než měla Vážka, tedy mezi 2,20 až 2,30 minuty. Použitím americké gumy T - 56 (Brown Rubber) se výkony posunuly přes 3 minuty. Nezapomente, že svazek byl podstatně delší, než po jeho omezení v dalších letech. Handicapem modelu RAINBOW byla jeho hmotnost. Konstrukce trupu z balzových listů 5x5 byla zbytečně předimenzována, také podvozek mohl být slabší. Tak se hmotnost (vlastně tehdy váha) vyšplhala až na 261 gramů, což reprezentovalo specifické zatížení 14,2g/dm². To vše na úkor stoupání a tedy i dostupů (z větší výšky to dyl padá, vědí - říkával redaktor LM J. Smola) a tedy i opadání a celkové doby letu. Další chybou, určitě pro gumu T-56 byl malý průměr vrtule, rozumné by bylo 540-560mm.

Co bylo dál?

Mým dalším modelem byla kupodivu opět dvoukolá a volnoběžnou vrtulí vybavená MAMBA. Ta dostala brzy vrtulí sklopnou (viz "Celostátní 1952") a těsně vyhrála. To už byl opravdový Wakefield, s průřezem trupu jen 0,65 dm² - podle nových pravidel. Rok na to vznikl model E-54, namísto podvozku už měl jen jednoduchou bambusovou „nohu“. Model stál před vzletem trochu šejdrem, vzadu se opíral o koncovou plošku výškovky a konec trupu. Přesto vzlety byly bezpečné. Na přání redakce LM jsem nakreslil a postavil vám všem známý F-54, školní model z našeho materiálu, to bylo zadání. Model G-54 měl jemnější tvary. S E-54 a G-54 jsem létal méně úspěšně v roce 1954 v Moskvě na „mezinárodní lidodemo“.

Dovolte mně dokončit - ale to už musím „skočit přes plot“:

F-55 byla zlepšená verze G-54, s oběma modely jsem létal na MS 1955 v Německu, (nalétal jsem 850 sec z 900 možných). Po ní přišla opravdu výkonná XL-56 (vítěz v Dunakeszi v Maďarsku). Zde výčet končí. Až sem nebylo rozdílu

mezi Wakefieldy třeba z r.1952, nebo 1956. Vzlety z desky, 80g svazek. Zlom nastal až v roce 1958: žádné podvozky, vzlety z ruky, svazek 50g. Narodil se XL-58 (můj nejlepší gumák) - ale to už je o něčem jiném ... a buďte shovívaví, že jsem se zapovídal.

RAINBOW - trochu technického popisu:

Křídlo mělo až do zlomu obdélníkový tvar, konce byly eliptické. Náběžka i odtokovka byly balzové. Jediný nosník tvořily dvě nad sebou umístěné smrkové listy 2x3, mezi byly zalepeny stojiny z balzy 2. Žebra byla rovněž balzová. Křídlo bylo dělené, bambusová spojka byla suvně nasazena do pouzder mezi pásnicemi nosníků. Na křídle byl použit vlastní asi 8,5 % profil. Žebra měla rozteč 50 mm a mezi ně byla vložena položebra, jako to bylo u Vážky. Obě poloviny křídla k sobě přitahovala gumová očka na náběžné a odtokové hraně křídla.

Trup a podvozek Trup byl slepen ze dvou bočnic slepených ve špendlíkové šabloně a z rozpěrek. Bočnice byly slepeny z balzových listů 5x5, což se ukázalo jako zbytečně silné a těžké (4x4 by bylo dostačující). Navíc byla přes bočnice ještě přilepena lišta 5x5 a stejně tak shora od nosu ke křídlu. V zadní části byl trup osazen pro umístění výškovky. Po jejím odejmutí byla přístupná hliníková civka - zadní závěs svazku. To bylo velmi nepohodlné a proto byl bambusový kolík přemístěn dopředu před výškovku.

Podvozek tvořily dvě bambusové stěpiny 2x3 přilepené na balzový lichoběžníkový pásek s obou boků. Celý podvozek byl kyvně upevněn na bambusovém čepu, který procházel papírovou trubičkou. Na dolním konci bylo na osičce z ocelového drátu upevněno celuloidové kolečko průměru 30 mm. Shora byla připevněna páčka z oc. drátu, na jejímž konci procházela očkem guma pro sklápění podvozku. Vyklopený podvozek držela hmotnost modelu. Jakmile tah vrtule model nadlehčil, podvozek se ihned přiklopil k trupu. Až na zmíněnou závalu v Medláncích to fungovalo dobře.

Kormidla - výškovka byla obdélníková se vzepětím 3 stupně. Byla celobalzová, žebra měla profil sníženého Clark Y. Původní návrh byl s lichoběžníkovým půdorysem, ale model byl postaven jen s výškovkou o standardní hloubce 85 mm. Směrovky měly balzový rám u nosníku. Symetrický profil byl tvořen balzovými pásky 1,5x3 mm. Obě směrovky byly nalepeny svým nosníkem na nosník výškovky sbíhavě vůči směru letu asi o 1 stupeň.

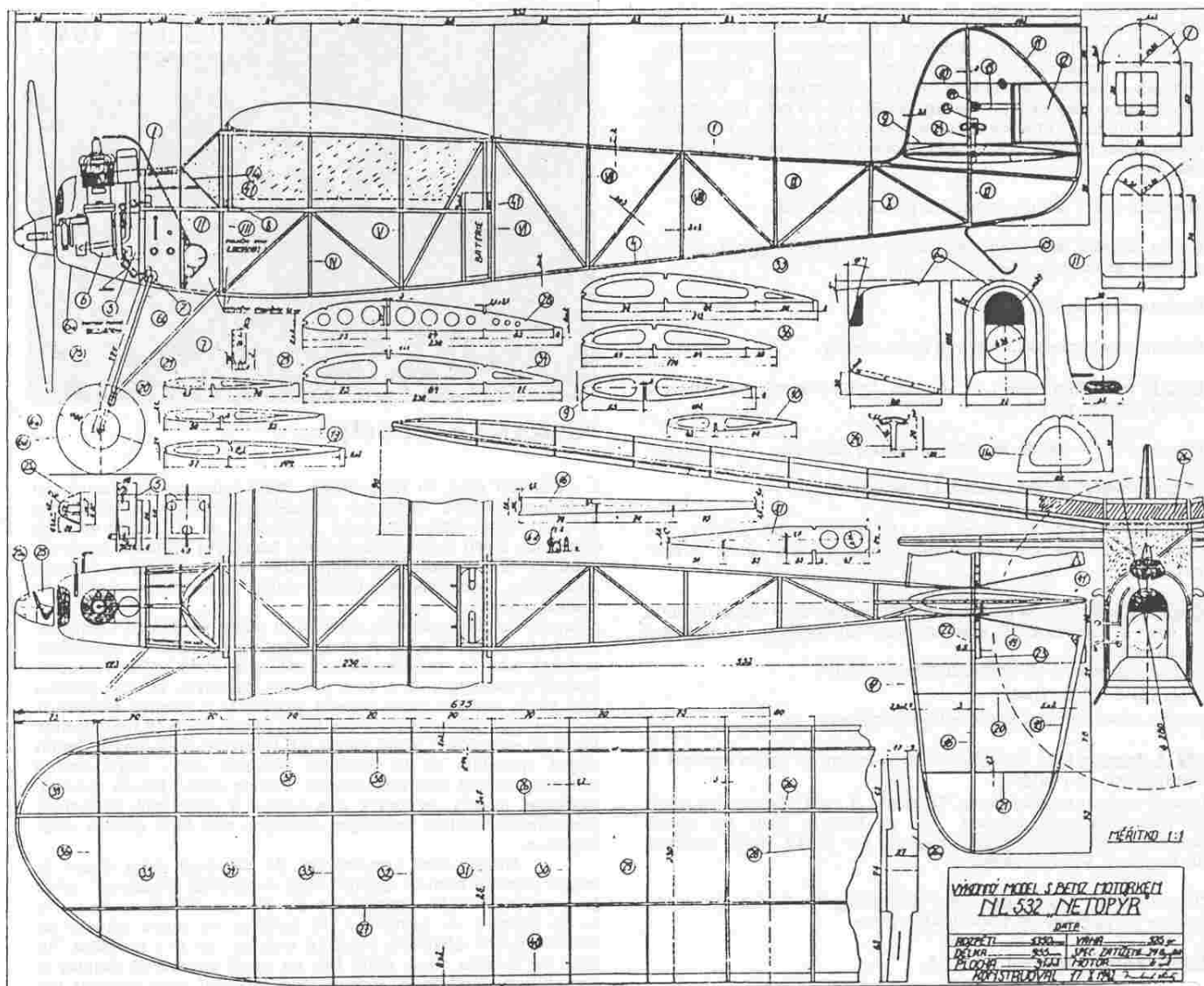
Vrtule a svazek - sklopnou vrtulí průměr 490/500 jsem vyřezal a vybrousil z lipového bloku jako celek, potom jsem část středu odřízl a listy otočně na ocelových trubičkách nalicoval do hliníkového „účka“ v jehož středu byla čtyřmi nýtky zanáťována lipová vložka. Ta byla rovněž vypouzdřena trubičkou, aby posuv po hřídelce byl lehký. Hlavice měla zarážky hřídelky z vrtulí tak, aby listy vrtule po sklopení přilehly na plochu k trupu. Hřídelka byla z 2 mm ocelového drátu vpředu ukončená očkem pro natáčení vrtáčkou a unašečem vrtule. Po vytvoření svazku vytlačila pružinka tvaru „A“ hřídelku kupředu. Do vrtáčky jsme obyčejně upínali do háčku ohnutý hřebík i s hlavičkou, která zapadla za čelisti upínací hlavy, bylo to bezpečné. Svazek měl průřez 84 mm a délku 900 mm. Tvořilo jej 28 vláken gumy 1x3. Vytáčet se asi 1 minutu.

Potah a zbarvení - trup byl potažen slabým papírem Flumo, který prodával ve válce letenský p. Vyskočil. Křídla a kormidla byla potažena slabým Kablem. Křídla měla červenou a bílou kombinaci (pruhy), trup byl natřen shora červeným Dukem, boky trupu a směrovky byly natřeny žlutým lakem. Hlavice vrtule byla natřena bíle.

Rad. Čížek



Medlánci u Brna srpen 1949



Model NL 532 NETOPÝR

Ríká se, že i konstruktéři létajících aparátů mají svůj rukopis. Rukopis krasopisný má Moravák Láda Neubert. Vím to už z dob, kdy ještě nevycházel ani Modelář. Jeho modely se značkou NELA byly jedny z nejhezčích, ne nepodobně zdarilému uměleckému dílu. Jedním z jeho konstrukcí je připojený plánek motorový o kabináčku z roku 1942.

Model **NETOPÝR** o rozpětí 1350 mm byl navržen pro motor o obsahu 4 ccm. Samozřejmě šlo o „benziňák“ s jiskřivou svíčkou, tehdy u nás ani jiné druhy motorů nebyly. Model má střízlivé jednoduché tvary a snad tím je právě hezký.

Trup je čtyřboký slepený ze dvou bočnic a rozperek. Podélníky, rozpěrky a diagonály jsou ze smrkových listů 3x3. Ve předu je motorová přepážka z letecké překližky a za ní pomocná přepážka. V této partii je trup shora zaoblen. Motor není uchycen přímo na přepážku, ale na pomocný blok jehož osazená část zapadá do výřezu motorové přepážky. Celek je upevněn pomocí malých zašroubovaných háčků a gumy k trupu. Motor má spádovou nádrž upevněnou na hlavě válce. Kondenzátor je přišroubován společně s cívkou pomocí dvou třmenů na pomocné přepážce. Baterie 4,5 V má pouzdro zalepené v trupu pod odtokovkou křídla. Vypínač a pomocné zdířky pro start motoru jsou na překližkové destičce mezi 1. a 2. přepážkou. Kabina je potažena celuloidem zepředu i s obou boků. Kryt motoru je slepen z lípy a opracován do úhledné masky.

Směrovka má překližkový nosník do jehož výřezů jsou zalepena 2 překližková vylehčená žebra. Obrys směrovky je z pediku. Mezi oběma žebry směrovky je seřizovací směrová klapka.

Křídlo je stavěno v celku. Je obdélníkové s eliptickým zakončením. Obě poloviny jsou spojeny překližkovou pevně zalepenou spojkou mezi listami nosníku. Křídlo má hlavní nosník asi v 1/3 hloubky, tvořený dvěma smrkovými listy nad sebou. Zadní pomocný nosník je ze smrkových listů 2,5x2,5. Podobná lišta je ještě shora vepředu. Náběžka 3x5, odtokovka 2x8. Koncový oblouk je z pediku. Křídlo se připevňovalo gumou. Vzepětí křídla 8 stupňů. Profil Clark-Y.

Výškovka má lichoběžníkový tvar se zaoblenými konci. Je dvoudílná. Jediný nosník tvoří 3 mm narýznutá lišta do které jsou zalepena překližková žebra. Obě poloviny jsou nasazeny trubičkou na bambusovém kolíku otočné. Od kořenového žebra vede malá kulisa umožňující nastavení výškovky. Pozice je zajištěna šroubkem.

Těžko byste dnes asi sehnali 4 ccm benziňáček. Protože nejde o velký model, poslouží dobře motor žhavicí, nebo detonační od 2 do 2,5 ccm obsahu. Stejně dobře by modelu slušel i elektromotor. Při hmotnosti 925 g a ploše 31 dm² odpovídá specifické zatížení téměř 30g/dm² plochy křídla. Při použití žhavicího nebo detonačního by se určitě ušetřilo nejméně 200 - 220 g. Potom by zatížení dělalo jen asi 22,5g/dm² a s tím už lze předpokládat slušné výkony.

Snad nemusíme zdůvodňovat, proč plánek otiskujeme, je detailní a snadno si jej překreslíte v případě potřeby do skutečné velikosti, jakou potřebujete. A především: dějme, aby se někde uchovaly důkazy o síkovnosti lidí, kteří psali před časem historii čs. modelářství.

R. Čížek

CRC-T neprošel návrh J. Baleje na stanovení motorového chodu dle stáří motorů v závislosti na plošném zatížení křídla. Názor na dobu chodu motoru nebyl jednotný (dokonce byl doslova nejednotný) ani u všech zúčastněných motorářů: navrhované časy se pohybovaly od 40 do 80 sec. Byl nakonec vzat aritmetický průměr a čas stanoven na 60 sec. I tak bude nutno dělat pečlivé celoroční rozborů a věc sledovat (sportovní komise).

Pracovní čas 7 minut, nejvýše 2 pokusy na 1 let.

Co do obsahu jsou nově připuštěny pro tuto kategorii všechny výbušné motory do obsahu 10 ccm.

Rozlétávání: shodné s ARC

Ostatní části pravidel zůstávají beze změny.

CRC-E byl přijat návrh M. Kasala (nepřítomen) na omezení chodu motoru na 80 sec.

Pracovní čas 7 minut, nejvýše 2 pokusy na 1 let.

Ostatní části pravidel zůstávají beze změny.

CRC-show vzlet je libovolný - ze země nebo z ruky. Pro obtížnost vzletu ze země pro „elektry“ se obrat „vzlet“ nebuduje.

CRC-A s ohledem na potíže s nádržemi menšího obsahu, bude se létat s nádržemi 10 ccm obsahu, tak jak jsou k replikám dodávány.

Letové maximum 10 minut, 2 pokusy na let.

Pracovní čas 12 minut.

Ostatní části pravidel zůstávají beze změny.

1/2 A Texaco bylo doporučeno tuto kategorii zatím vypustit a v pravidlech neuvádět.

Důvod: nejsou motory verze Texaco s 5 ccm nádržemi a má-li se tato kategorie nazývat 1/2 A Texaco bylo by nutné dodržovat oficiální pravidla (modely do 31.12.1942, zatížení 30,5 g/dm², vzlet ze země).

Obecně k RC modelům - také tyto kategorie budou na závěr sezóny přepočteny na 1000 bodů vítěze.

Volba nového výboru SAM 95.

Protože nemůžeme do obálky k IL přidávat ještě volební listky (jsme na hranici váhového limitu) byla volba nového výboru svěřena přítomným členům klubu. Na rozdaných volebních listkách mohl každý vyjádřit svoji představu kdo by jednotlivé funkce měl zastávat. Kandidáti s nejvyšším počtem návrhů byly pak všemi přítomnými jednotlivě schváleny. Pokud máte k výsledkům volby zdůvodněné námítky, můžete se samozřejmě vyjádřit písemně.

Pro období 1998 - 99 byl zvolen výbor klubu v tomto složení:

Prezident: Jiří Balej (16 návrhů, další navržení Dvořák F. -3, Dvořák L. - 1, Kalina J. - 1)

Zástupce: František Brož (3 návrhy, další navržení Balej -5, Dvořák F. - 1, Ing. Střítešský - 1, Metz R. - 1)

Pokladník: Vladimír Horák (8 návrhů, další navržení Metz R. - 5, Kostečka V. - 4, Ing. Vyskočil - 1)

Sportovní komise: byla zvolena přímou volbou pléna v tomto složení:

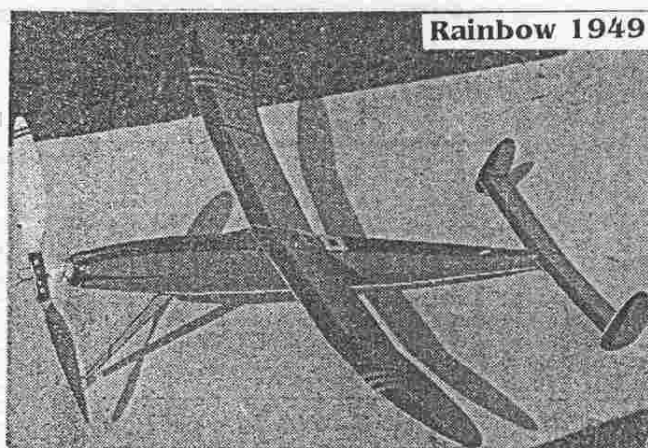
Předseda: Metz R.

Členové: Andrýšek Z., Dvořák F., Kasal M., Tichý F., JUDr. Slapnicka Z., Čížek R. (pro zahraniční styky)

Redaktor IL: Čížek R. (zvolen jednohlasně)

Různé: nejvzdálenějším účastníkem sněmu byl Pavel Lanštíak z Brna který přivezl i několik třípohledových plánek brněnských modelů k otištění v IL. Díky!

Jednání sněmu bylo zakončeno ve 14.30.



Historické modely ...

.... připadá mně to jako droga. Stačí jednou na vlastní oči shlédnout soutěž, či pouhé přátelské polétání a okamžitě vás to chytí. Vidět létat historické „papírky“, ať už jsou to větroné bizarních tvarů s několikanásobně lomeným křídlem, bachraté gumáky, nebo motoráky majestátně se vznášející s pomalu brblajícím benzinákem, těžko může modelářské nadšence nechat v klidu.

Tomuto opojení propadá stále větší počet modelářů - seniorů, ale také mnozí mladší. A to nemluvíme o nádherné atmosféře setkání, kde se, byť jen několikrát za sezonu sejdu s mnoha přáteli a známými. Je o čem povídat, plánovat, co kdo postaví pro příští soutěže, kde shánět podklady a hlavně obdivovat výtvořů těch ostatních, které v sobě nesou duch té modelářiny, která je nám všem nějak bližší. Při takovém pohodovém létání zbývá zpravidla na to všechno dostatek času. Když sleduji nebyvalý rozvoj této modelářské odrůdy (nebo jak to nazvat), nabývám dojmu, že právě ona klidná a pohodová atmosféra prochnutá trochou nostalgie minulých dob láká další a další zájemce.

Musím však konstatovat, že mě mrzí, když občas (a zaplať pánbůh není to často) vidím na soutěži „snaživce“, kteří jsou ochotni udělat cokoliv pro to, aby se dostali na bednu a to co nejvýše. Je přirozené, že jezdíme se svými výtvořů na soutěže proto, abychom létali co nejlépe - to je v pořádku. Ne však za každou cenu. Mám tím na mysli soustavné dohady o stavebních pravidlech, o tom, zda původní vzor modelu byl takový či trochu jiný. Nezapomínejme, že při hledání vhodných předloh saháme velmi často po podkladech až příliš jednoduchých (zdaleka ne všechny modely byly pečlivě a detailně zdokumentovány), mnohdy s nepřesnými údaji, s rozměry danými pouze nepřilíc přesně nakresleným měřítkem v rohu výkresu, o použitých materiálech ani nemluvě. Přesto model postavíme, protože nás okouzlil.

Podobná dohadování leckdy končí protesty, diskvalifikací soutěžícího, případně nepřípuštěním k soutěži. Tím se ovšem dostáváme trochu jinam.

Soutěžní pravidla pro historické modely nejsou a nikdy nemohou být zcela spravedlivá. S tím se holt musíme smířit. Kdo není schopen tuto skutečnost akceptovat ochuzuje sebe i ostatní. Je nutno si uvědomovat, že v kategorii historických modelů, ohraničených rokem vzniku 1954 mohou spolu „soutěžit“ era, která byla konstruována v rozpětí několika desítek let v různých zemích a za zcela odlišných podmínek v témže období. Je tedy nemožné najít zcela objektivní rozdělení do „škatulek“, aby měli všichni stejné podmínky.

Ani současné rozdělení modelů podle velikosti, podle pevných či sklopných vrtulí nebo podle objemu motoru neřeší všechno beze zbytku. Nedělejme z toho ale problém.

Je přece pouze na každém z nás, vybere-li soutěžní „brus“ z konce éry zlatých časů (tj. padesátá léta), nebo raději „vystrachá“ nějakou raritu, pozoruhodnou konstrukcí nebo stavební náročností. Myslím, že velká většina z nás zvolí to druhé, protože jim zdaleka nejde jen o maximální výkony.

Rozhodně bych se přimlouval, aby soutěžní pravidla „historiku“ byla jednou sjednocena bez ohledu na to, zda vznikla v tom či onom klubu.

Přeji všem přátelům historického poletování do nové sezóny co nejvíce pohody.

Miroslav Rohlena SAM 95-88