



INFORMAČNÍ LISTY 39

ČERVENEC

1998/4

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

prezident: Jiří BALEJ,
Libušina 194, 273 07 Kladno 7
Zástupce: František BROŽ
Karlovská 180, 273 02 Tuchlovice
Pokladník: Vladimír HORÁK
K Cihelně 432, 273 01 Kam. Žehrovice
Předseda sport. komise: Richard METZ
Mil. Horákové 2065, 272 01 Kladno 2
Redaktor IL: Radoslav ČÍZEK
Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice

Slovo prezidentské

Tak máme konečně „Stavební a soutěžní pravidla“ SAMu 95. Redigoval je, jak na posledním Sněmu slíbil po několika konzultacích Rad. Čížek. Vydány jsou v úhledném sešítu, který na své náklady zajistil Vláda Mašek z Kladna. (Pozor na něj, je nadprůměrně aktivní, na žádné akci nechýbí a dokonce tvrdí, že je to přeci normální...)

Tato pravidla plně respektují rozhodnutí sněmu SAM 95 z roku 1997. Jsou taková na jakých jsme se dohodli. Zda dobrá, či méně dobrá ukáže čas. Platí 2 roky, tedy do 31.12.1999. Jsme ale zajedno, pokud říkáte, že to nemůže být dogma. Za rok možná budeme chytřejší, budeme vědět co je dobré, co nám schází a co se nepovedlo.

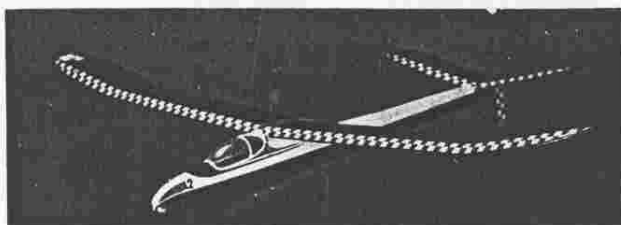
Než byla pravidla upřesněna do nynější formy, byla to doba hledání nejlepšího řešení. Ukáže se třeba, že bude nutné ustavit nějaké kategorie nové, které dnes vůbec nelétáme, či na stávajících pravidlech provést změny. Máme na to trochu času, takže sbírejte poznatky. Pro takové případy jsme si zvolili sportovní komisi a do jejího čela R. Metz. Zatím komise moc práce nemá. Není ale zbytečná. Sem budou v budoucnu směřovat vaše připomínky, vaše návrhy. Nezapomenejte ale napsat vždy zdůvodnění navrhované změny. Komise zpracuje tyto návrhy do konečné podoby a nechá o nich na nejbližším Sněmu hlasovat. Jiná cesta není, nelze rozebírat nějakou problematiku až na Sněmu a přijímat neprodiskutovaná řešení. Vaše návrhy na změny nechtě nepostrádají realitu. Uvažujte i o možném technickém zabezpečení (motory a pod.).

Pokud by šlo o kategorie, které jsou již specifikovány v ústředních pravidlech SAM (USA) a jsou mezinárodně používány, učiníme rovněž tak a převezmeme je v plném rozsahu. Domníváte-li se, že bychom měli mít kategorii podobnou, ale trochu jinou, bude mít (bude-li schválena) v daném případě ale i jiné označení.

Trochu o soutěžích 1999:

Abychom dostali soutěže SAM 95 plánované na rok 1999 do sportovního kalendáře akci Svazu Modelářů ČR, musíme podklady zaslát někdy koncem srpna - začátkem září 1998. To je za chvíli! Proto musíme už co nejdříve vědět kde, co a kdo bude organizovat v roce příštím. Do sportovního kalendáře budeme dávat jen soutěže létané podle pravidel SAM 95, jiné ne. To však není omezení v tom smyslu že nelze pořádat soutěže i mimo rámec pravidel. Chcete-li mít o takovém konání zprávičku v IL, rádi vám ji otiskneme za podmínky že nám napíšete dva měsíce předem.

J. Balej



Víkendové polétání na kladenském letišti 6. a 7. června 1998 Soutěž R02 - ARC, CRC.

Řeklo by se: počasí jako lať, slunečno (až moc), sem tam mráček, který se rozplynul. Na teploměr doma jsem se nemohl spolehnout, je na okně na jihozápad a v neděli ukazoval 48,5 stupně C. Já vím, je to zkreslené, údajně bylo „pouze“ přes 36 stupňů. Ale teď se dovidám z novin, že takhle horko bylo v tyto dny v Čechách naposledy před 200 lety. Lituji nepamatuji.

Nemyslel jsem, že tyto soutěže proběhnou úplně hladce. Vždyť chyběla celá řada „stamgastů“ jak na startu, tak v šiku bafuňářů. Někteří se „Modelovali“ na Mělníku, jiní zase byli na volných modelech na Sazené. V pořádku, každému jak je líbí. ale přesto bylo na adresu mojí slyšet, že to byl SAM 95, kdo „torpedoval“ Mělník. Nebyli jsme to my. V době, kdy byl určen termín pro naši soutěž a zaslán s ostatními soutěžemi k zanesení do Sportovního kalendáře Svazu Modelářů ČR měl Mělník termín jiný a o tom, že by se měla létat v téže termínu ještě Sazená nebylo loni v té době ani potuchy. Inu, chce to mít trochu chladnou hlavu a nejdříve se pořádně informovat. Čili vážení: nebyl to v žádném případě SAM 95, kdo hýbal s termínem! Každý byl jinde, což je logické. Platí staré: těžko sedět najednou na dvou židličkách. Hlavně, když byli všichni spokojeni. My na Kladně na R02 jsme rozhodně byli.

Sobota 6.6. - soutěž ARC

Sobotní nerozhodné příjezdy jak soutěžících, tak některých bafuňářů nenaznačovaly, že se z této akce nakonec vyloupne docela povedené setkání plné pohody. Vzlétalo se tradičně na navijáku, který s ochotou obsluhoval správce tohoto zařízení, vrchní masinist Libor Dvořák. Vše k plné spokojenosti. Na dolním dílu letiště (asi 220x600 m) byla tráva po kolena. Jak v tom vlekát přímým vlekem šňůrou nemám představu. Aeroklub tuto plochu k létání nepotřebuje, seká si jen horní letovou plochu. Tráva tedy nikomu nevádí, modeláři, kteří se tam čas od času pohybují už ano. Za velmi ubohý výrok pokládám odpověď na dotaz v kterém prostoru budou modeláři nejméně vadit: „překážíte všude“. Asi není podstatné, že v době, kdy jsme toto letiště pracně budovali a na něm jako plachtaři létali neměli dotyční za sebou ani první rok školky... To jsou ti, co často mají pojem létání a letecká nekázeň v jediném pytlíku!

Na start se dostavilo 11 soutěžících (běžně jich bývá dvojnásobek). Létalo se proudovou metodou jeden za druhým s respektováním kanálů. Časoměřiči Vláda Mašek, Vláda Kostečka a Jan Vyskočil zvládli svoji úlohu ke spokojenosti všech zúčastněných.

Vítězství si zajistil Libor Dvořák čtyřmi maximálními lety s přistáním vždy do „malého“ čtverce. Častý trénink s časovým a prostorovým rozpočtem na přistání nese ovoce. Za své vítězství obdržel broušenou skleněnou botu. Velmi dobře zalétal s modelem Žehrovice II Zd. Vyskočil, který plným 4. letem uhájil 2. místo a získal budiček. Na budík se cítil i Míla Hořava se Sovou, ale jeho poslední let na Vyskočila nestačil. Na 4. místo zalétal J. Střítešský s Kondorem časem jen o málo nižším. Jen o jediný bod za ním zůstal M. Macků létající s modelem Káně a jak je zřejmé, dobře. Až potud diplomy a ceny.

Celkové výsledky:

1. Dvořák Libor	Šir-chan	1020
2. Vyskočil Zdeněk	Žehrovice II	981
3. Hořava Miloslav	Sova	942
4. Střítešský Jan	Kondor	915
5. Macků Miroslav	Káně	914
6. Horák Vladimír	Sokol II	898
7. Hořava Miloslav	Krkoun	895
8. Hucke Andreas	CF 17	817
9. Balej Jiří	Káně	745
10. Machulka Stanislav	Káně	711
11. Alexandrov Jaroslav	Káně	594
12. Šoltner Fritz* Ikarus		507

* ze zdravotních důvodů létal proxy Paul Hucke



Když začaly létat u nás letadla Z - 26, objevila se brzy na to věrná kópie- obří maketa a plno nadšenců kolem. Zleva je to Fr. Svatoš, modelář z Letné, Gusta Bušek, Jar. Vyskočil známý pod přezdívkou „Pan Brkola“ a Eda Spitzer. Bušek nakreslil model a udělal na něm skoro vše včetně speciálních kol a motoru, myslím 30 ccm.

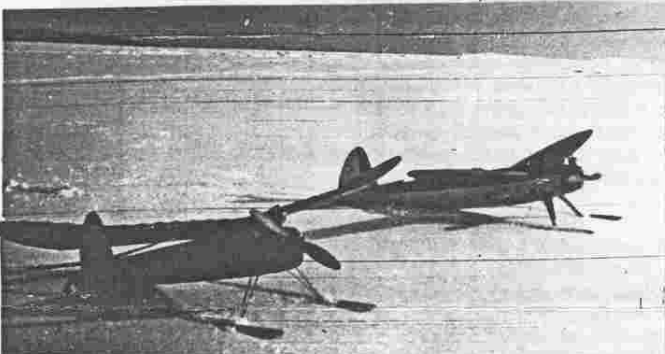


Takhle přistává D. Bekins s modelem 1/2 A Texaco. V USA se přistání nehodnotí.

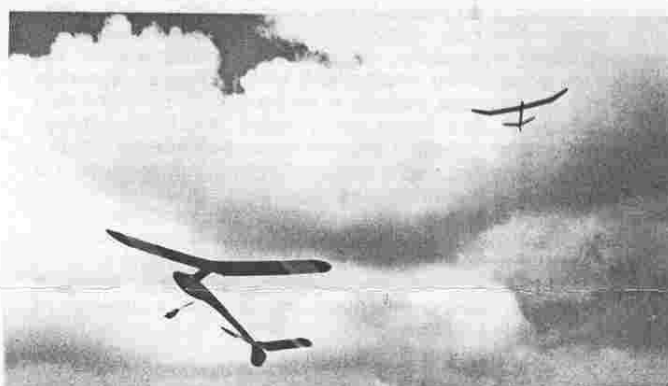


„Jednonohá“ celobalzová RAKETA
Mírka Musila vylétá nad zasněženou
pláně. K. Žehrovice 1942.

Braunerovy větroně Moswey a Kavka



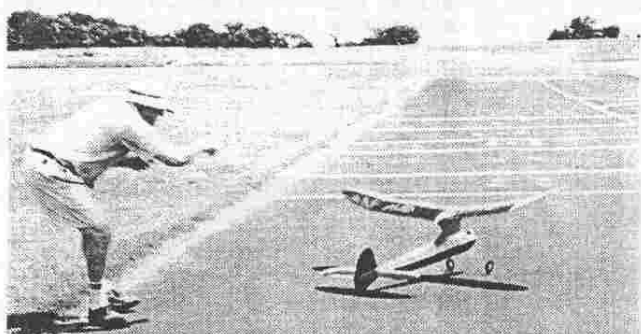
V únoru 1943 tedy před 55 léty byla sněhová deka tlustá více než 40 cm. Kola motorových modelů musela dojí a byly namontovány lyže. Snímek z žehrovských plání ukazuje motoráka XL - 43 Ant. Voráčka (vlevo) a Čížkův Limau, zde již s novým motorovým krytem, nově potaženým trupem a novým červeno-bílým zbarvením. Oba modely létaly na motor Letná 6,3.



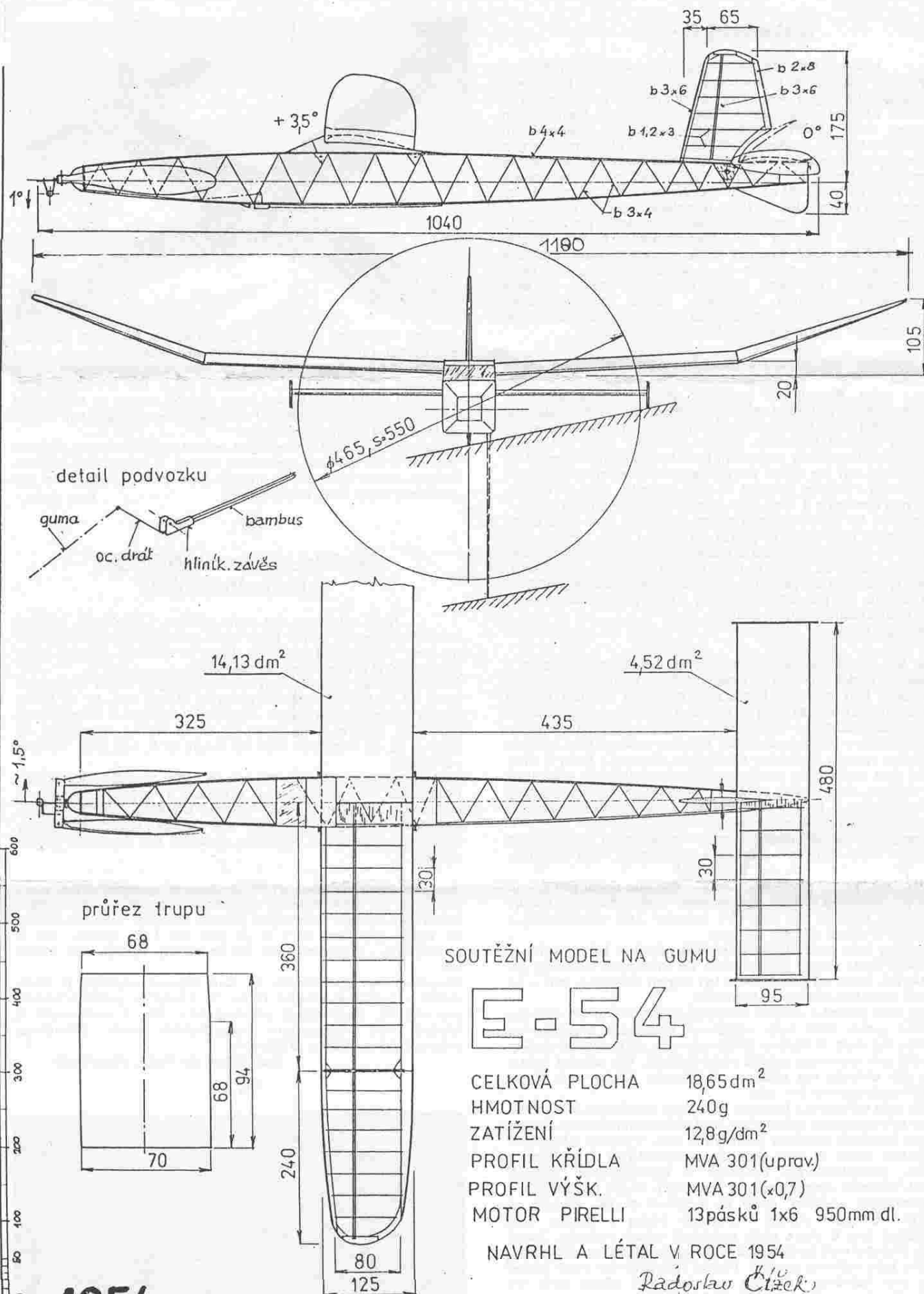
Taneček v oblacích. Nahoře krouží Čížkovy Žehrovice, nahoru se šplhá vlekem Hořavův Krkoun. To je pohoda!



„Stříbrný Šíp“ - konstrukce G. Buška byl původně volně létající model. E. Brauner z Kladna jej postavil v 50 letech ale jako upoutance.



Krásnou vzletovou dráhu pro motorové modely má SAM 93 v americké TULSE v Oklahomě.



Wakefield E - 54

Jako pokračování po úspěšném modelu MAMBA jsem se rozhodl nakreslit si a postavit model modernější koncepce. Znamenalo to nejen samozřejmě sklápěcí vrtuli (Mamba ji nakonec už také měla), ale i sklopný podvozek. Navrhl jsem koncem roku 1953 robustnější model s diagonálním vyztužením bočnic, účelový čtyřboký trup s křídlem posazeným na sedlo, s obdélníkovou výškovkou. Jako podvozek posloužila jednoduchá bambusová noha. Aby model splnil podmínku vzletu ze 3 bodů, seděl na vzletové desce trochu šikmo. Model jsem zalétal koncem února 1954 a výsledky byly dobré.

Na modelářský úsek tehdejšího Svazarmu došla pozvánka na účast našeho družstva na „mezinárodní“ soutěž lidově-demokratických států. Logicky nešlo o mezinárodní soutěž v plném slova smyslu, protože šlo o soutěž uzavřenou, nemohl se jí zúčastnit jiný stát mimo lido-demo. Navíc to byla podivuhodná slátanina kategorií. Komu taková forma vyhovovala bylo jasné. Jeden větroň A2, jeden Wakefield, jeden motorák, jedna rychlostní 5 ccm a jedna tryska.

Byly vypsány dvě výběrové soutěže, výběr byl dělán podle umístění v obou. Pro ně jsem narychlo postavil ještě další model: G-54. Modely šly postupně podle písmen abecedy, doplněny rokem. Pokud si vzpomenete, že ještě existoval školní model F-54, tak se nemyliťte. Nakreslil jsem jej narychlo na přání redakce Modeláře. Takže, nakonec jsem byl do Čes. družstva za Wakefieldy jmenován já. S končil jsem v Moskvě až na 5. místě, byť jen 5s za čtvrtým a asi 20s za třetím. Zvítězil Ing. Niestoj z Polska, později se sice ukázalo, že s modelem, který měl skóre o 1 dm2 více plochy, ale takový už je život. Model E-54 byl na této scéně pouze náhradní, lépe létal G-55, ale okolnosti mně přinutily použít při létání i E-54. Protože celá epizoda je neodlučně spjata s modelem G-54, nebudu to dnes rozebírat. Někdy se jistě k modelu G-54 a jeho nakreslení na 3. stranu IL dostanu a vysvětlím souvislosti. Naštěstí se podklady jak pro E-54, tak pro G-54 zachovaly a také profesionální fotky, které udělal tuším někdo z Brna.

Technický popis:

Trup byl slepen ze dvou diagonálně vyztužených bočnic z balzových podélníků 4x4 a diagonál 3x4. Protože obdobným způsobem byly slepeny bočnice k sobě na horní i spodní straně, vyžadovalo to slepit jednu z bočnic s posunutými vrcholy trojúhelníků o půl rozteče. Čelní, motorová přepážka byla vyříznuta z letecké překližky 1,5 mm a zalepena s mírným odklonem vpravo. Sedlo pro křídlo bylo slepeno z balzy 2 mm. Přední část sedla byla potažena slabým celuloidem pod nímž byla adresa. Jako zadní závěs svazku byl použit bambusový kolík průměru 4 mm, který procházel suvně překližkovou a balzovou výztuží mezi rozpěrkami.

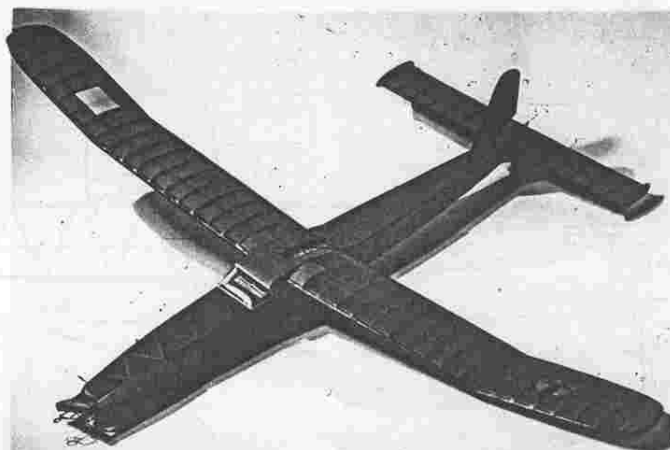
Podvozek byl otočný okolo bambusového kolíku 2,5 mm nad spodkem trupu. Byla to bambusová samonosná noha 3x4 mm, která byla ke konci zúžena. Na silnější horní konec byl přivázán a zalepen hliníkový závěs a páčka z ocelového drátu pro gumu, která po odlehčení (vzletu) podvozkovou nohu sklopila k trupu.

Výškovka byla až na smrkové nosníky 2x2 celobalzová s občasnou stojinou z balzy 1,2 mm.

Směrovka byla celobalzová přilepená pevně k trupu. Výřez v její zadní části sloužil jako opěrka při vykopnutí výškovky při použití d/t. Dolní díl pod trupem byl slepen z balzy 2 mm a po obvodu vyztužen štěpinkou bambusu.

Křídlo bylo púlené s dvojitým lomením, jednonosníkové. Pásnice nosníku (smrk 2x3) byly vzájemně vyztuženy překližkovou stojinou 0,6 mm. U kořene křídla vytvořily oboustranné stojiny pouzdro pro výsuvnou spojku obou polovin. Vše ostatní bylo z balzy jak ukazuje řez křídlem na výkrese. Křídlo se k trupu připevňovalo gumou 1x1 mm.

Vrtule byla vyřezána z jednoho kusu lípy, rozříznuta a středové konce byly upraveny pro otočné zavěšení do duralového držáku pomocí krátkých trubiček průměru 3 mm. Výsuvná hřídelka z ocelového drátu 2 mm procházela výztužným špalíčkem v držáku, pětikulíkovým ložiskem a vypouzdřenou lipovou hlaví. Hřídelka byla ukončena kruhovým okem pro svazek s prodlouženým koncem, který po vytočení svazku narazil na zarážku na zadní straně vrtulového bloku v poloze, kdy přiklopené listy k trupu měly nejmenší odpor vzduchu. Zadní závěs hřídelky měl navlečenou trubičku z měkké umělé hmoty sloužící jako ochrana svazku. Přední část hřídelky měla běžné očko pro natáčení vrtáčkou a konec byl ohnut zpět do vrtulového těmenu jako unášec. Tedy běžný způsob.



Svazek vyhovoval nejlépe o průřezu kolem 80 mm2. Původně byl model zalétán na zbytky vynikající americké gumy Braun Rubber T-56 o průřezu asi 1x3 mm, což znamenalo 26-30 pramenů. Létal také na 13 pramenů Pirelli 1x6 a v SSSR na 20 pramenů Pirelli 1x4 (kterou jsem obdržel teprve na letišti před odletem). Přístup k zavěšení zadního konce svazku byl malým okénkem na dolní straně trupu.

Potah - Celý model byl potažen světlehnědým tenkým papírem „Kablo“ a 3x lakován vypinacím lakem. V deštivém počasí ve kterém model létal se to ukázalo jako nedostatečné, ale jiný potahový papír jsem tehdy neměl.

Rad. Čížek



Jaká je situace v SAM 95 v polovině roku

Naše sdružení má nyní celkem 115 členů. Většina bohužel aktivních není i když mezi aktivní nepočítáme pouze ty, kteří létají ale i všechny, kteří se aktivně zapojují jako pořadatelé či přispěvatelé do časopisu.

Dnem 30.6. se ruší členství těchto bývalých členů vlastních čísla: 33,63,65,94,97,98,99,100,105,115 a 118. Až na jeden případ úmrtí (SRN) a jednu odhlášku (USA) jde o nezaplacené příspěvky. Tedy celkem minus 11 členů. Nic se ale neděje. Je možné, že od členství v SAM 95 čekali více, než jsme schopni nabídnout.

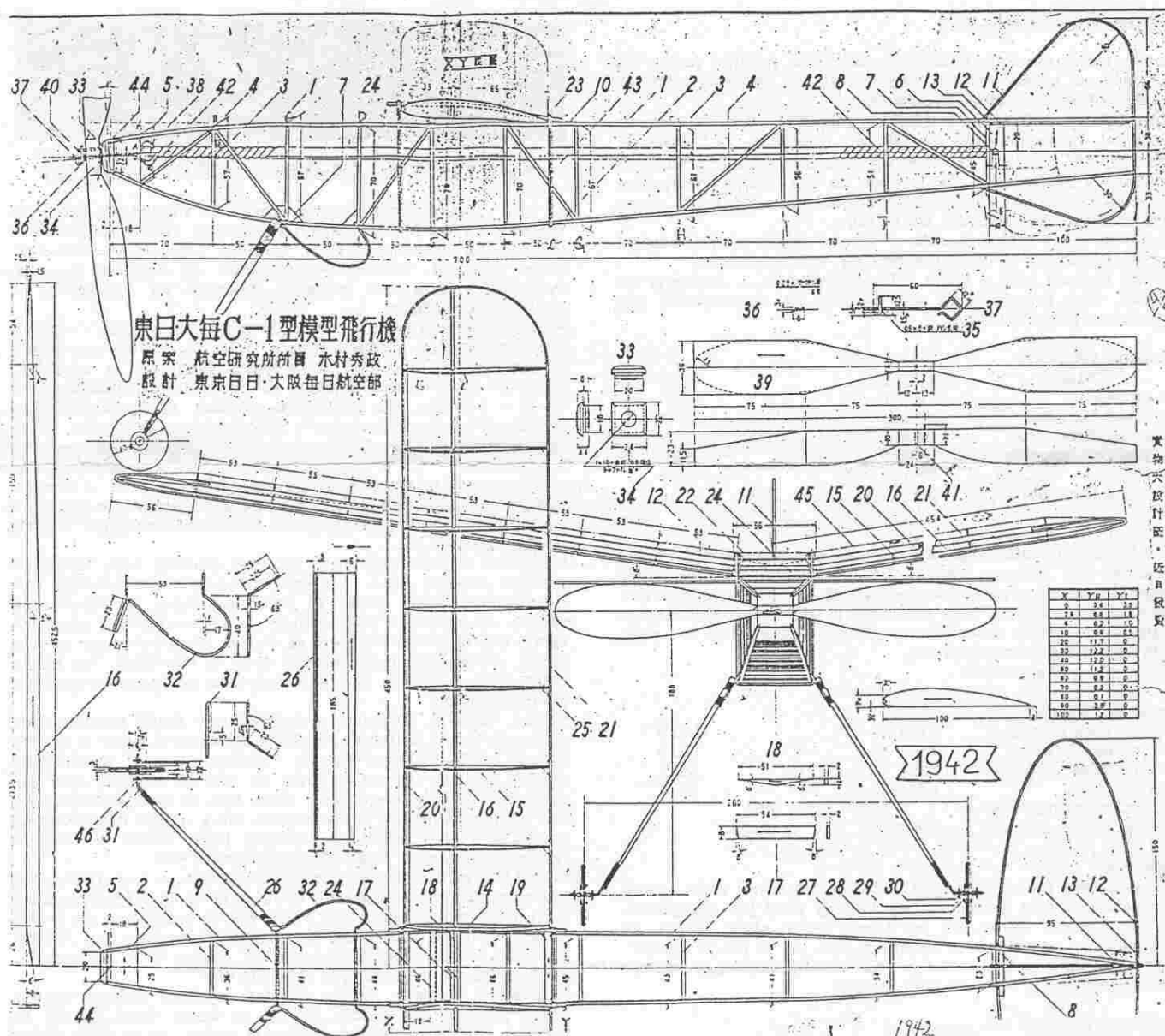
SAM 95 běží již 5,5 roku. Ne vše se vždy povedlo. Nedostatek zkušeností ve věci tvorby pravidel s aspekty historie i podstatné zestárnutí lidí kolem přinášely časté, někdy nežádoucí změny. Zaskočily nás někdy druhotné dopady některých rozhodnutí. Vydáním pravidel byl postaven solidní základ.

Vydali jsme již 39 čísel IL. Z technických i finančních důvodů jsou jen šestistránkové. Proč, to jsme si vysvětlili dříve. Ale i tak je to již 234 stránek výsledků ze soutěží, odborných i zábavných článků, fotografií a plánek. To není zase tak málo a ne každé sdružení SAM (a je jich asi 113) vytiskl tolik o modelářině - v podmínkách asi technicky lepších než máme my.

Finančně, díky sponzorům na tom nejsme nejhůře. K 30.6. máme v pokladně zhruba 13 tis. Kč i když se pořídila baterie pro navigátor, který slouží při soutěžích ARC v pořádaných v Kladně. Pro zpříjemnění pořadatelské práce plánujeme zakoupit ještě plátěný přístřešek.

Rad. Čížek, Jiří Balej, Vlad. Horák





Japonský model na gumu C-1 z roku 1942

Symbiózu roku 1942 a Japonska si určitě všichni představíme jako hřmění děl bitevních lodí a vytí Zer nad Pacifikem. Kdo z nás by mohl vnímat, že kdesi v této zemi byli i modeláři snažící se naplnit svůj klukovský sen, že jimi sestavený modelík na gumíčku se vznese a poletí.

A přece tomu tak bylo. Nepotkáváme se ale denně s důkazy o tom, ač vidíte, existují a tak jeden takový dnes uveřejňujeme. Plánek nám (a ještě další) poslal náš přítel z města HYOKO-KEN, pan Takuya YAMAMURA, jehož obrázek najdete v IL č. 31 na str. 2 a v IL č. 35 na str. 2.

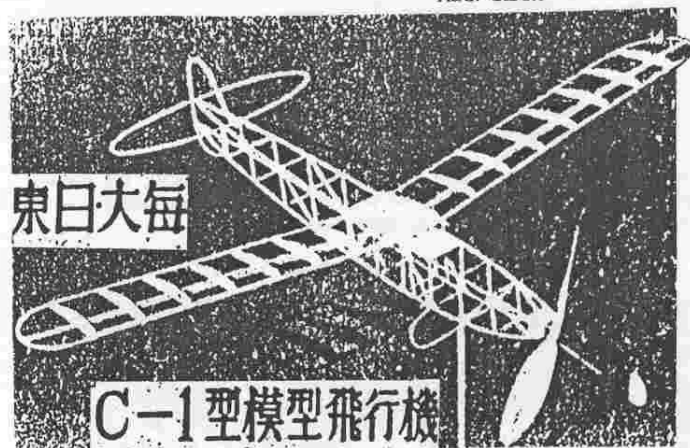
Jde v podstatě o školní model na gumu s rozpětím křídla asi 900 mm a hloubkou 100 mm, s volnoběžnou vrtulí průměru 300 mm. Jde o dobře nakreslený plánek s řadou potřebných kót. Jen detailní rozpisku jsem si dovolil odštíhnout, protože věřím, že při pohledu na japonské znaky byste byli stejně bezmocní jako já. Navíc by byla rozpiska po zmenšení už nečitelná. Zřejmě zmenšujeme dodané, již zmenšené podklady z plánu 1:1. Přilepuji, jen pro autentičnost alespoň titulek v japonštině.

Trochu nedůvěry budí kormidla z bambusu, vypnutý papír je může pokroutit. Pár výtuh by asi pomohlo.

Chceme jen demonstrovat, že i na druhé straně zeměkoule žili a žijí modeláři i když asi začínali od draků. Napadá mne dávné heslo anglického časopisu „Aeromodeller“: Cover the world with Aeromodeling ...tedy něco jako = Pokryjeme svět leteckým modelářstvím. Souhlasím a přidávám: a aby všichni

měli kde létat a mohli se radovat z každého úspěšného letu svého modelu stejně jako z letů svých přátel i soupeřů.

Rad. Čížek



原案 航空研究所所員 木村秀政
設計 東京日日・大阪毎日航空部

Neděle 7.6. - soutěž CRC

Směr větru umožnil létat nad přilehlým polem, pouze na přistání se létalo na cíp letiště. Ani ten největší odpůrce modelářů nemohl tvrdit, že překáželi.

Tradičně se začaly létat nejdříve „elektry“, aby byl čas na dobíjení. Časoměřiči: Vl. Mašek, St. Machulka, Fr. Šoltner, Zd. Pucholt, Vl. Horák a J. Střítecký doslova spolklí prvních 6 modelů a následně i další. Kolo za pár minut. Hromadné bzučení čmelácků- Vikingů bylo impozantní. Zdá se že tento model je pro tuto kategorii jak na míru.

Zvolil si jej i Libor Dvořák a ač na první takové soutěži bezpečně zvítězil se třemi plnými časy. Vyhrál kávovar. Dobře si vedli hoši z Plzně z Vaníček stáje J. Lacina a Fr. Ruský. Sám favorit Jarda ale už třetí let neuskutečnil pro vyraženou přepážku trupu.

Celkové výsledky:

1. Dvořák Libor	Viking	1020
2. Lacina Jiří	Viking	943
3. Kasal Miroslav	Viking	807
4. Ruský František	Viking	745
5. Vaníček Jaroslav	Viking	595
6. Kostečka Vladimír	BI-KO	589
7. Kasal Miroslav	Sportsler	454

CRC - T

Andřískovi a Netáhlovi výkony jsou bez komentářů. Sypat kukuřici do čtvrtce nebylo pro Macháčekova ptáka dost přitažlivé, mimo prvního přistání tam už nezáležel. Pro první dva nevýrazné výkony se lépe neumístil A. Hucce ze Schwabisch Hall, který létal se zmenšenou replikou Čížkovy Miss A z roku 1941 se čtyřtaktním motorem.

Pokud jde o účast: málo!

Celkové výsledky:

1. Andříšek Zdeněk	Vega H	1020
2. Netáhlo Jaroslav	Múra	1020
3. Macháček Jaroslav	Start	930
4. Kruk Karel	Vítěz	927
5. Hucce Andreas Miss A		851
6. Alexandrov Jaroslav	Buldozer	566

CRC - A

To snad bylo jediné zklamání, měřeno debatami, které kolem problematiky této kategorie byly vedeny před její specifikací. Co do výkonů: dobré, co do účasti: velmi slabé. Znovu se potvrdilo, že pravidla této kategorie jsou jen „z nouze ctnost“, motorový chod na tuto nádrž je příliš dlouhý. Pomoc je snadná: menší nádrže. Prý už se na tom pracuje.

Celkové výsledky:

1. Netáhlo Jaroslav	Múra	1280
2. Macháček Jaroslav	Sirius	1270
3. Andříšek Zdeněk	Baracuda	1202
4. Kalina Karel	Spartak	835

Celkem bylo přiděleno 14 diplomů a 13 cen z nichž 4 věnovali modeláři z Norimberka a Schwabisch Hall.

Všem, kteří létali: díky za účast a stejný díky všem, kdož soutěž zabezpečovali. Snad abychom skončili slovy básníka: „Bylo to překrásné a bylo toho dost“.

Je pondělí, 8.6. kdy píšete tyto řádky. Venku vydatně od rána prší. Ani známka po včerejším vedru. Kouknu do kalendáře: sv. Medard(I) - co nabřečíš, měli jsme přeci jen kliku.

Soutěž si sám pochválil její „řidící“: Rad. Čížek

**Pár slov do pranice - nebo také ne**

Otevřít tento soudek nebylo tak snadné. To proto, že vyvolá asi řadu protichůdných stanovisek. Pokud inklinujete k infarktovým situacím, berete doufám preventivně Nitro-Mac, nebo podobné dobroty. Každopádně se nejdříve posadte, vydýchejte se a než případně vyjedete na vysoké „C“ s nadhledem uvažujte.

Máme stanovená kritéria v SAM 95 pro výběr modelů vhodných pro létání jednak limitním rokem 1954, jednak ustanovením v jednotlivých kategoriích. A já dnes přicházím s návrhem, abychom přezkoumali, zda ten rok 1954 po uplynutí téměř 6 let je v pořádku. Na případnou námitku, že bychom se tím vzdalovali od modelů vpravdě historických připomínám, že ve smyslu pravidel SAM (USA) nelétáme modely ani „Antique“, ba ani „Oldtimery“, ač si to snad mnozí myslí. Ta slova jsou u nás spíše zdomácněná, zdaleka nevyjadřují pravý stav. U nás jde spíše o skupinu „Vintage“, nebo „Nostalgic“ - prostě o modely s jakými jsme létali těsně po válce, sem tam „říznutými“ modely staršího data.

V USA se soutěže řídí tvrdě platnými pravidly SAM. Než jsme vytvořili pravidla naše, měl jsem možnost dobře pravidla SAM prostudovat. Zjistil jsem, že jejich koncepce je velice užce vázána na motory v USA vyráběné a na modelářský vývoj jak tam probíhal. Uvědomil jsem si, že náš vývoj šel trochu jinak a jinam, určitě jsme měli bohatší vývoj ve větroních. Ten hlavní trend, létat s modely, se kterými se dnes už dávno nelétá jsme ale trvale drželi.

V USA, Kanadě, částečně v Austrálii a v Anglii pravidla SAM vyhovují, byla i podobná základna s motory a navíc si takové motory mohli zájemci koupit - některé typy se vyrábí jako repliky dodnes. Až na výjimky se nás to netýká. Jsou ale mnohé jiné SAMy, které jsou, nebo byly na tom podobně jako my, ale neustrnuly na limitním roce, který si před několika roky stanovily. Mnozí používají klouzavý limit: minus 40 let. To znamená, že v roce 1998 platí limitní rok 1958.

Pokud jste zalistovali ve starších Modelářích po roce 1954, jistě jste narazili na řadu modelů, které svojí koncepcí jednoznačně patří mezi ty dříve narozené. Podle našich pravidel je ale v SAM 95 ani 78 nelze použít. Byl mně často připomínán můj JUNIOR XII, Liskova Vlaštovka a dokonce i RC model ALFA. Neříkám to jen kvůli těmto modelům, je jich jistě více.

Klouzavým limitem „minus 40 let“ bychom takové modely mohli pojmout do rodiny. Co by se stalo? Snad jen to, že bychom obohatili naši modelářskou scénu. Je tu stále platná záruka že „neuletíme“: stále platí a doufám bude platit, že všechny modely na gumu a modely motorové musí být schopny samostatně vzlétat ze 3 bodů. Je tedy jasné, že modely vzletající z ruky, tak říkajíc podvozek nemají jsou vyloučeny. Je sice pravda, že v případě větronů a tady jde vlastně o bývalé A2 je zde určitý pokrok. Ale jak veliký oproti Špulákové Andromedě se kterou zvítězil v roce 1954 v Moskvě. I když připustíme, že by se výjimečné případy přece jen našly, ptám se, kolik dnes volných A-dvojek na soutěžích SAM létá. tedy jak mnoho bychom poškodili tradici „historiků“? Určitým přínosem by byla možnost zahrnutí modelů které představovaly počátky RC létání u nás.

Tedy shrnuto: lípíme tak (po 6 letech užívání) na roce 1954? Jsou-li závažnější důvody, které snad neznám, které by bránily tomu, abychom po roce 1999 najeli na systém klouzavého limitu?

Nechci se tu utkat s tvrdými zastánci diskových celuloidových koleček, nítových výztuh a vzpěr z kulatých špejlí. To přeci není cíl tohoto povídání. Ctím i nadále tyto věci, vždyť jsem také takhle začínal, jiné to v roce 1933 ani nebylo. Byl bych rád, kdybyste se nad mým návrhem trochu zamysleli. Nejde nakonec o konec světa, ale o naši zábavu. A opakuji, jde o návrh, který musí být nejdříve posouzen, schválen, nebo zamítnut a potom teprve může v kladném případě vstoupit v platnost. Až se bude o tomto návrhu na příštím Sněmu SAMu 95 mluvit, většina z vás tam asi nebude. Nikoho nechci zaskočit a proto tyto řádky prostřednictvím IL. Ozvěte se prosím, když se vám to nelíbí, ale napište proč, jinak to nemá smysl. Dobré postřehy můžeme zveřejnit.

Rad. Čížek
člen sportovní komise