



INFORMAČNÍ LISTY 42

PROSINEC

1998/7

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

prezident: Jiří BALEJ,
Libušina 194, 273 07 Kladno 7
Zástupce: František BROŽ
Karlovarská 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



Sněm SAMu 95 - 1998

konal se 21. listopadu na více méně již tradičním místě v kladenském Labyrintu. I když se sněmovací prostor poněkud zmenšil všech 31 účastníků se do jednací místnosti vešlo. Jednání zahájil prezident klubu uvítáním účastníků, poděkováním za účast členům klubu ze vzdálenějších míst a seznámením s programem který byl následující:

Členská základna - informoval R. Čížek

Stav členů našeho klubu se oproti loňsku v podstatě nezměnil. Včetně 3 čestných členů (2 bývalých prezidentů SAM a publicisty F. Zaice) má náš klub 123 členů.

Pokladní zpráva - informoval V. Horák

Na hotovosti naší pokladny je cca 21 tis. Kč. Tato částka ještě částečně poklesne proplacením poštovního za IL 42. Mimo tuto částku je na skladě ještě 23 sportovních čepic s emblémem klubu v ceně cca 3.500,- Kč. Zúčastněnými členy klubu bylo rozhodnuto na následující sportovní sezonu dokoupit bočnice ke stanovému přístřešku, zakoupit 10 ks stopek, silon k navijáku a váhu do 5 kg. Byl vysloven návrh na ověření možnosti pronájmu letové plochy pro naše létání.

Informační listy - informoval R. Čížek

Pokud jde o obsah, kvalitu výkresů a fotografií nebylo připomínek. Bylo vysloveno poděkování členům redakce za vykonanou práci. Dosavadní forma tisku i rozesílání IL se z hlediska poštovních tarifů jeví jako nejvhodnější. Návrh na rozšíření obsahu IL na více stran zatím nebude akceptován. Není bez zajímavosti, že periodika jiných SAMů přetiskují poměrně často plánky uveřejňované na 3 straně IL. Odsouhlasen byl návrh plánu na úhradu nákladů redakce při výrobě jednotlivých čísel (hlavně na úhradu benzínu) ve výši 400,- Kč za každé číslo.

Příspěvky 1999

S ohledem na stav naší pokladny bylo rozhodnuto ponechat klubové příspěvky na letošní úrovni tj:

- členové bez odběru IL = 10,- Kč/rok
- tuzemští 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 konce ledna 1999.

Vzhledem k tomu, že chceme uveřejnit v IL telefonní seznam členů poznačte, pokud chcete v seznamu být, na poštovní poukázku své telefonní číslo.

Zhodnocení sportovní sezony informovali R. Metz a R. Čížek

Poměrně velmi slabá byla účast na všech soutěžích volných nodelů. U některých soutěží bohužel i vlivem nepříznivého počasí.

Nejsilnější obsazovanou kategorií je stále ARC, i když i zde je účastníků méně než v minulosti. Zvýšený zájem je o motorové modely všech kategorií.

Počet soutěžících v jednotlivých kategoriích:

ARC=38, CRC-T= 17, CRC-E=11, CRC-A=10, CRCshow=10

Stavební a soutěžní pravidla informoval R. Metz

Sportovní komise ve své většině navrhla ponechat stávající pravidla platná i pro rok 1999 beze změny. Návrhy na úpravu pravidel v kategoriích CRC-T (500g/ccm obsahu motoru) a CRC-A (použití nádrže 3,5 ccm) doporučuje komise v průběhu sezony vyzkoušet a na základě výsledků rozhodnout o jejich platnosti od roku 2000. Návržené úpravy budou vyzkoušeny po soutěžích. Návržená kategorie ARC -A2 bude odlétána podle prozatímních pravidel, které uveřejníme počátkem roku.

Sportovní kalendář 1999

Na sněmu byly nahlášeny tyto plánované akce:

Termín	Kateg.	Místo	Ředitel
9.5	ARC	Kladno	J. Balej
12.6	ARC	Rokycany	Ing. P. Tichota
6.7	ARC-A2	Kladno	R. Čížek
17.7	CRC-T,E,A	N. Strašecí	R. Čížek
31.7-1.8	ARC,CRC-T,E,A	Kladno	R. Čížek
15.8	CRCshow	bude upřesň.	J. Balej
28.3	AV,BV,CV	Slaný	F. Tichý
11.4	AV,BV,CV	Kladno	Ing. Z. Vyskočil
19.9	AV,BV,CV	Slaný	F. Tichý
29.9	AV,BV,CV	Kladno	F. Švarc

Přehled plánovaných akcí je pouze informativní, podrobně se budeme jednotlivým soutěžím věnovat v IL před jejich konáním.

Případné další soutěže (se všemi daty - kdy,kde, co) je nutné nahlásit předsedovi sportovní komise v dostatečném předstihu, aby bylo možné informovat v IL.

Mimo rámec soutěží SAM 95 jsou pod patronací LMK Praha 7 a LMK Lipence pořádány soutěže Atom Trophy (první soutěž již 6.1), Atom Cup a CRC-L. Jsou zaplánovány ve sportovním kalendáři SAM 78.

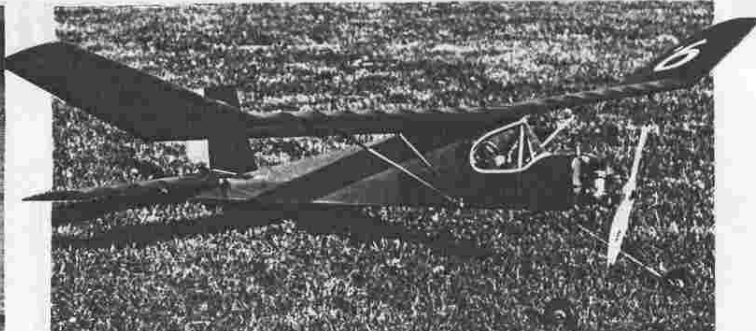
Podána byla informace, že ve dnech 5 a 6.6 pořádá soutěž historiků na letišti Sazená Ing. J. Jiráský. V jakých kategoriích a podle jakých pravidel není zatím známo.

Různé

K činnosti všeobecně připomněl V. Kostečka, že nebyl dotažen jeho návrh z loňska, týkající se zaslání klubových blahopřání jubilujícím členům. Aby to mohlo fungovat je nutné doplnit u některých členů data narození. Nejlépe na složenice při placení příspěvků. Sledování a zaslání zajistí redakce.



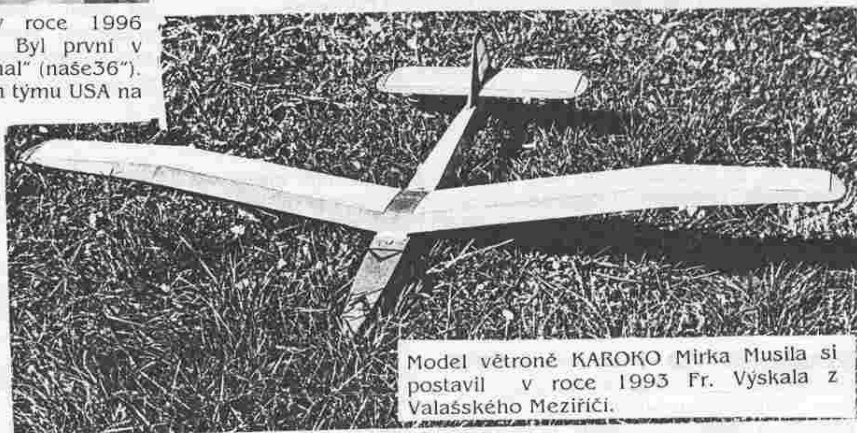
A letí - Modelář i model znám není. Plocha je možná Lost Hills v Kalifornii, nebo jiná. Na tom nesejde - ale nezávidíte?



Jan Hyben z Prahy 9 není sice členem žádného SAMu, ale aktivní rozhodně je. Zde jsou jeho 3 motorové modely řízené rádiem.



Herb Kothe z coloradského Lafayette byl v roce 1996 trojnásobným vítězem v modelech na gumu. Byl první v maketách v kategoriích „Jimmi Allen“ a „Comercial“ (naše 36“). Zde je z Kordovým Wakefieldem. Herb byl členem týmu USA na MS v německém Finten již v roce 1955!



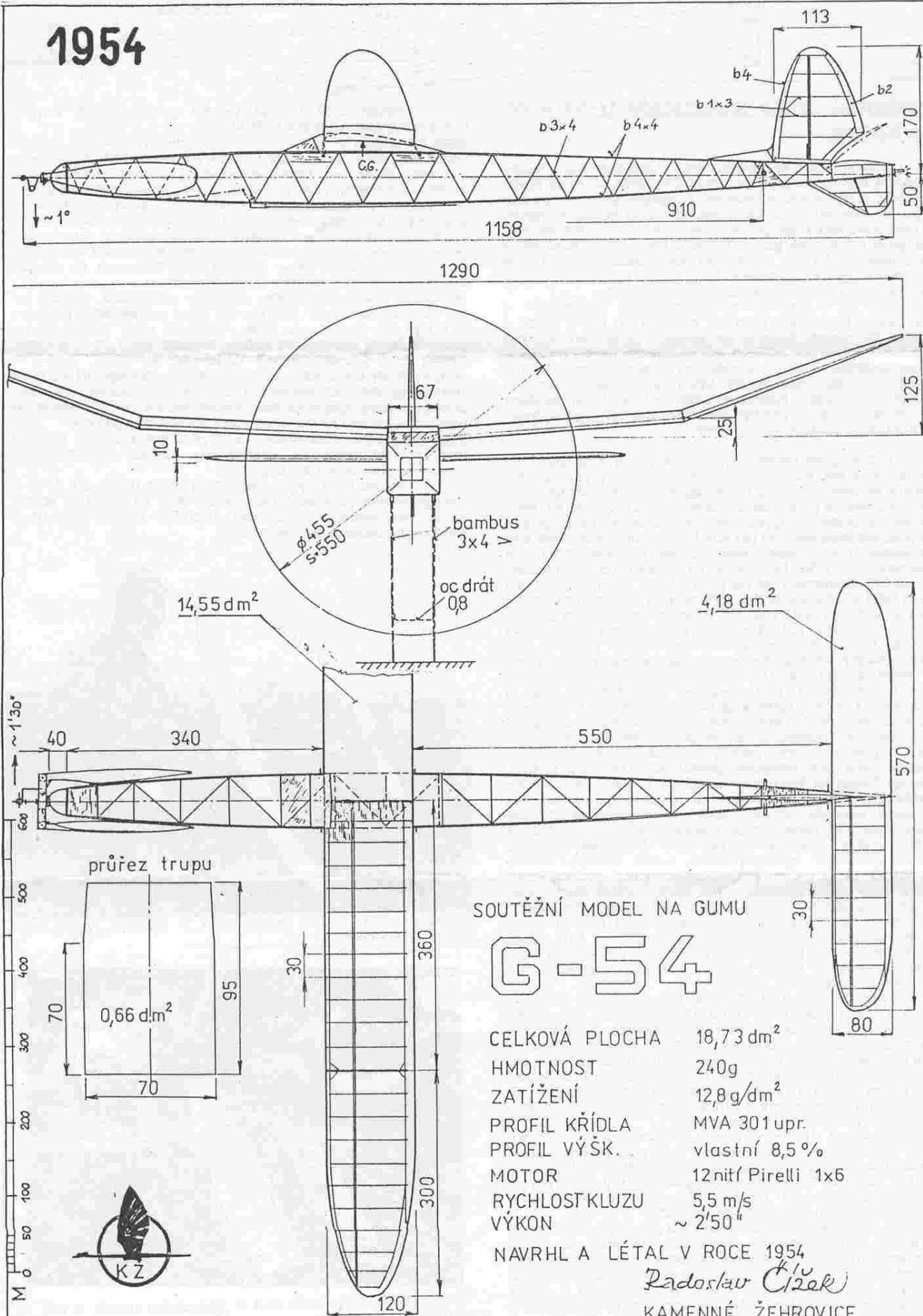
Model větroně KAROKO Mirka Musila si postavil v roce 1993 Fr. Výskala z Valašského Meziříčí.

Sven-olov Lindén je prezidentem švédského SAMu 67. Tento SAM je zaměřen především na volné modely. Také ve Švédsku se létají malé větroně do rozpětí 100 cm. Létá se na 50 m šňůře. Dva takové modely nám Sven-olov představuje. Model v pravé ruce se jmenuje SCRAPPY a navrhl jej Robert Löwen-Aberg, člen poválečného klubu Vingarna v r. 1945. Druhý model je ZAMBA, má rozpětí rovněž 100 cm a navrhl jej jako stavebníci v roce 1947 Tore Haglund.



Rudolf Berger a Stanislav Štěpán z Rokycan postavili repliku „Buňatova hrozného stroje“, který létal jako volný počátek padesátých let hlavně na Berounsku. Postavená replika o rozpětí 3 m (původní velikost) má motor Quadra 36 a je řízena rádiem. Létá jako propagační model a efekt zvyšuje odhazováním padáku, který je pod trupem.

1954



SOUTĚŽNÍ MODEL NA GUMU

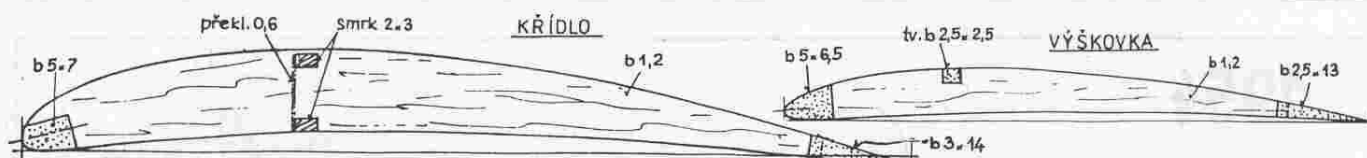
G-54

CELKOVÁ PLOCHA	18,73 dm ²
HMOTNOST	240g
ZATÍŽENÍ	12,8 g/dm ²
PROFIL KŘÍDLA	MVA 301 upr.
PROFIL VÝŠK.	vlastní 8,5%
MOTOR	12nitř Pirelli 1x6
RYCHLOST KLUZU	5,5 m/s
VÝKON	$\sim 2'50''$

NAVRHL A LÉTAL V ROCE 1954

Radoslav Čížek

KAMENNÉ ŽEHROVICE



Strastiplná cesta Wakefielda G-54 a co bylo kolem.

Celkem 30 sportovců bylo pozváno na úvodní soustředění všech kategorií pro MMS 54, která se měla konat na rozhraní srpna a září v Moskvě. Postoupil jsem do dalšího kola jak ve větronicích A2, tak v modelech na gumu. V dalším kole bylo povoleno létat pouze jedinou kategorií, dle výběru. Vybral jsem modely na gumu. Pro toto létání jsem nakreslil a postavil model G-54. Byl to štihlejší pokračovatel modelu E-54 o kterém již byla v IL zmínka. Model E-54 byl veden nadále jako model rezervní, G-54 vykazoval výkony lepší.

Dostal jsem se s ním až do závěrečného soustředění v Medláncích u Brna. Tam jsem ale poškodil při létání křídlo a výškovku. Po opravě jsem si šel navečer ještě „skočit“, pro kontrolu kluzu. Jen pár obrátek vrtule, jen tak do 10 m výšky. Zato bez doutnaku. Pravidlo schvalnosti se naplnilo, bez dalšího stoupání, ale také bez ztráty výšky se model v kruzích vzdaloval nad město. Retězový zatah celého týmu úspěšný nebyl, ač jsme prolezli všechny zahrádky. Nezbylo než sednout a rekordní době postavit model nový.

V Tušíně se létaly první den A-dvojky a počasí bylo velmi dobré. Vláda Špulák neměl výrazné klisky a závěrečným maximem přelétal více než o minutu Maďara Radocziho. Přes noc ale přecházela přes Tušín fronta a mraky byly až na zem. Vitr 3-7 m/s s deštěm. Můj problém byla guma. Dostal jsem sice těsně před odletem skorem půl kila Přelky, ale zkušenosti s ní nikdo neměl. Před cestou mně věnoval brněnský Emil Res svazek americké T-36. Letěl jsem na ní první let, ale ukázalo se, že už byla unavená a letal pouze 130s. To bylo zlé. Další let jsem letěl s G-54 společně s Přelkou za 180s, ale následný s náhradním E-54, protože můj nový model dosud nebyl zpátky. Dalo to bohužel opět jen 140s, to už byla celková ztrata 90s a nebylo to dobré. Točím se na doraz, nezbyvá než riskovat. Hladký vzlet z desky, stoupání spirálou do značné výšky, mraky trochu nosí. Doutnák sice kope za necelých 200s, ale to už je model nad továrnu za letištěm. Jedu s mechanikem z letiště, spíše vají na jeho sajdkáře, končíme u vrátnice továrny. Model sedí solva 50m za vrátnicí na malém plácku, ale prší. Představa, že si pro model doběhnu byla mylná. Nepomohla ani prosba mechanika k soudružce vrátničové. Bral její odmítavý postoj jako špatnou legraci, teprve její Nagan na jeho hrudi ho přiblížil k zemi. Stroze nám oznámila, že „mlilclonaf přinese“ a někde telefonovala. Za delší dobu opravdu přinesl: jako orel uloveného králíka: všechny prsty měl zabořené do rozmáčeného trupu. Obrázek pro silné nervy. Vracíme se na start. Propíchat křídla a kormidla, vyliť vodu, vyměnit svazek. Těžký nacucaný model (vážil potom 285g) přesto letí kupodivu dobře. Ale na konci letiště v místě dvou zaparkovaných An-2 přišel sliny náraz, který model srazil do 3 metrů. Necelé dvě minuty. Na Němce Náthera chybl 5s a Maďara Krizsmu 29s. Propadl jsem se až na 6. místo, to znamenalo 6 trestných bodů pro náš tým. Tahle smůla na mně ležela ještě dlouho po návratu z Moskvy, i když se nakonec ukázalo, že na 1. místo pro ČSR to nemělo vliv. Musím vám to dopovědět.

Motoráky létal za ČSR Vláda Hájek z Prahy. Skromný pečlivka a prima kluk. Přes ztrátu 15s ze 4. letu rozhodným maximem s jistotou odtlačil za sebe Ukrajince Jermakova a namyšleného Kučerova z družstva SSSR. Už jsme byli družci za SSSR a to vypadalo lépe. Bylo na rychlostních účkarch, co s tím vyvedou. Brňáci nezklamali. Mirek Zatočil v kategorii do 5 cm vytáhl třetím letem rychlost až na 200 km/h. Maďara G. Egervárymu na něj scházely 3 km a Olegu Gajevskému 5 km. Je to o chlup, ale je to naše, vedeme.

Pepa Sladký sebral v kategorii trysek jakéhosi pokera. Se svým hlavním soupeřem dali oba v prvním kole po 225 km. Potom se zlepšil Ivanikov na 230. Pepík se zeptal kolik Ivanikov letěl, 230?, tak dáme o 2 víc. Vědět to jistě nemohl, ale řekl to hodně suverénně a začal „machrovat“ kolem své roury. Potom šel na věc a ono tam bylo opravdu těch 232.

To byl šok, který vyprovokoval Ivanikova k pokusu letět ve 3. kole ještě rychleji. Možná, že letěl, ale skrtl si svým minipodvozkem o beton, vyšplchl benzín a na lankách měl v tu ránu ohnivou kouli poletující zběsile od země až po horní okraj ochranných sítí. Další skrt o zem lanka nevydržela a hořel model se zasekl do drátěné sítě. Tak končil tvrdý boj, kterého byl i když s velkou smutnou součástí i gumák G-54.

Model G-54 byl již vyzrálý gumák a měl mnoho typických znaků následné řady XL.

Trup byl slepen ze dvou bočnic z balzových listů 4x4 a 2x4 na konci. Rozpěrky bočnic byly z balzových listů 3x4. Zvýšené sedlo z 2 mm balzy pro křídlo dotvářelo potřebný průřez trupu. Spodní díl směrovky byl pevně spojen s trupem. Směrovka byla odnímatelná a nasazovala se pomocí bambusových kolíků do papírových trubílek. Podvozek byl ze dvou bambusových stéplů opatřených nahoře hliníkovými závěsy, kterými procházela oslůčka otáčení z 2 mm hliníkového drátu. Konstantní vzdálenost obou noh podvozku držel ocelový drát. Podvozek se sklápěl ihned po odlehčení (vzlétu) tažnou gumíčkou.

Sklonná vrtule průměru 455 mm byla příliš malá, vhodná jen pro 12 pramenů gumy 1x6. Později jsem vyrobil vrtuli průměru 540 mm pro 14 nití, ale ještě mohla být větší. Dvojici vrtule-guma se tehdy nevěnovalo tolik pozornosti, kolik by bylo třeba.

Křídlo bylo jedonosníkové se dvojím lomením, uprostřed dělené. Profil byl vlastně blízký MVA 301. Nosník byl ze dvou smrkových listů 2x3 spojených stojinou z překližky 0.6. Obě poloviny křídla spojovala bambusová spojka volně vsazená do pouzder v kořenu křídla. Křídlo se připevňovalo gumou.

Výškovka byla obdélníková a eliptickými konci a nosným profilem. Při vyklopení doutnakem dolehla do výřezu ve směrovce pod úhlem 42 stupňů.

Model G-54 byl na svoji dobu velmi dobrý, ale již za 2 roky jsme byli podstatně dale. Jistě, dnes by těžko ve špičce obstál, ale tehle vše se událo před 45 roky - a to je v modelářině strašně dlouhá doba.

Rad. Čížek



Moskva 1954. Čížkův model G-54 je natočen, Vláda Hájek zapaluje doutnák.



Vláda Špulák z Pardubic hrál v padesátých letech u nás ve větronicích první housle.



Lojzík Rajnošek z Králova Dvora už to nevydržel a postavil si malou SLUKU II. Snad až příliš malou. Má rozpětí pouze 800 mm.



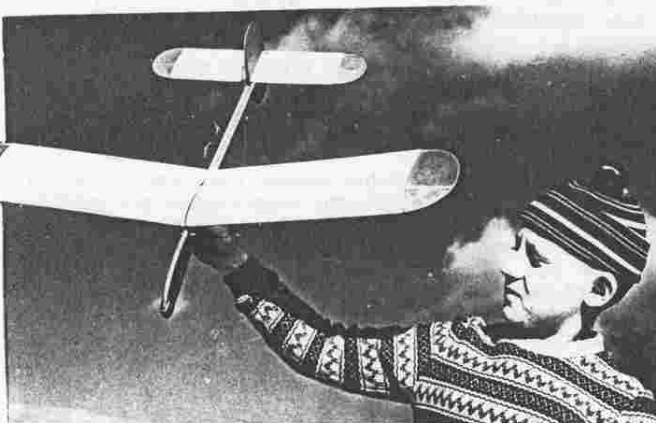
Brit John Webb létá také s modelem Chet Lanza REKORD BREAKER. Tyto modely jsou ve světě po zásluze velmi oblíbené. Tuto fotku navíc uveřejňujeme jako vzor, jak má vypadat fotka pro tisk: Žádné rušivé pozadí, nebo jen minimum, jde především o model, tak aby z něj bylo vidět maximum a také obličej modeláře by neměl být ve stínu. Tedy lépe fotit bez sluníčka. Nezapomeňte, že každá fotka po zpracování Xeroxem ztmavně, zelená tráva zčernal!



Emil Res z Brna patřil v padesátých letech mezi nejlepší gumičkáře CSR.



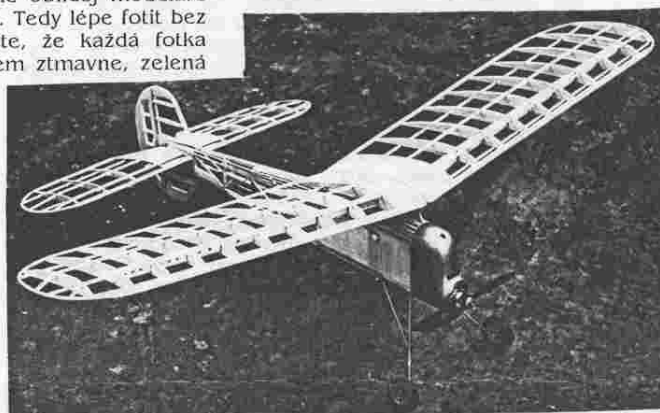
Motorový model Frisco KID od J. Tatone z r. 1954 původně na motor 2,5 cm nyní Speed 600, postavil ing. K. Kleinmond z Plzně.



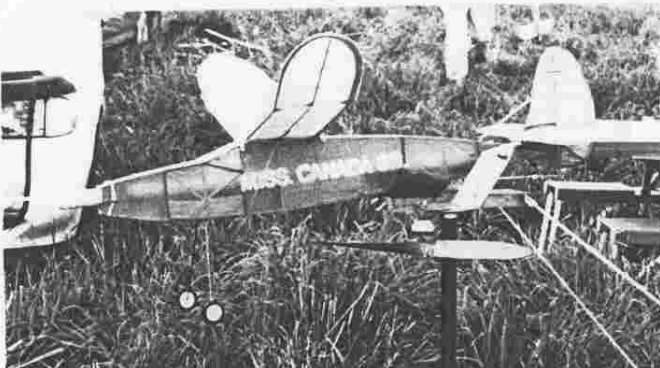
Vlad Kostečka, bývalý pokladník klubu začínal ve svých 7 letech s takovýmto kluzáčkem. Narostl fousy, zkušenosti i roky. Příští rok mu bude padesát.



Zdeněk Andryšek z Prahy se ukázal jako jednička v CRC-T v letošním roce. Dokázal to nejen na soutěžích SAM 95, ale i na sletu v Bohuňovicích, kde snímek pořídil V. Lacina.



Krásnou repliku modelu BIKO postavil Vl. Kostečka z Kam. Žehrovic. Model pohání elektromotor Speed.



Na obrázku je natáčení svazku modelu MISS CANADA Sr. s ochranným pouzdrém. Při prasknutí svazku by mělo pouzdro zachytit deformační práci a zabránit poškození trupu. Snad při natáčení „na doraz“ - ale je to při soutěžích SAM potřebné? Všimněte si gumičky před směrovkou. Vyklápi výškovku i se směrovkou při použití D/T jako celek.

Zánik ALFY

Nejde o sci-fi, nejde o nějakou vzdálenou galaxii, ale stalo se. Při svých služebních cestách do Hutního projektu Praha, když mně zbýlo trochu času, stavěl jsem se vždy na kus řeči v redakci Modeláře, tehdy ještě samozřejmě leteckého. Nějak počátkem roku 1958 jsem byl požádán hlavním a současně i pomocným redaktorem v jedné osobě Jirím Šmolou, abych nakreslil motoráka pro Janem Hajlčem vyvíjenou RC aparaturu ALFA. Bylo mně sděleno, že model se bude jmenovat také ALFA, jako že začínáme od Adama. Pokud jde o rádio, byl jsem pasivním účastníkem a i dnes se držím na tomto písku radši vzadu, není to moje parketa. Požadavek byl na pomalejší éro, s dostatkem prostoru pro zástavbu všeho od rádia. To pro mne znamenalo dost plochy a pokud jde o motor vsadil jsem pro spolehlivost na „Brno 2.5D“. Vznikl celkem pohledný „autobus“, který šel v pozdním létě 1958 do vzduchu. Sdílel jsem samozřejmě nádhernou představu, jako mnoho jiných, mít model, kterým mohu přistát když ne u nohy, tak někde velmi blízko.

Všechno bylo ale jinak. Ukázalo se, že koncový elektromagnet, který měl vychylovat směrové kormidlo je nejslabším článkem RC vybavení. Z dnešního pohledu šlo o plošku směřné malou, zpěd do druhé, vlastně základní polohy ji měla přetáhnout předepjatá gumíčka. Bohužel, ani ta nejslabší gumíčka (z ponožky) nedovolovala elektromagnetu ji přetáhnout při sepnutí. V křídle, bez chodu motoru zařízení sice jakž takž pracovalo, ale při motorovém letu nebylo lze kormidlo signálem vychýlit. Tak jsme to šidili tím, že jsem model vypustil kus proti větru, ale on vlastně letěl jako volný. Teprve po zhasnutí motoru jsem mohl model trochu řídít. Takové to tenkrát byly potíže. Možná, že jinde nebyly. Model jsem odložil, jak jinak, ale současně mně ho bylo líto a tak jsem křídla a výškovku použil, postavil hranatý trup a měl jsem alespoň bezmotorový model. Navíc jsem již vlastnil starý Varlton, ten měl velmi dobrou serva Belamatic a bylo vyhráno. Ani nevím, proč jsem se nevrátil k motorové ALFě. Ale větroň se také jmenoval ALFA, měl takový mohutný nápis na křídle. Chci podotknout, že šlo samozřejmě o jednokanal.

Do Žehrovice jezdil pravidelně na léto Ing. Ant. Schubert, ano ten z Prahy 7, který psával do Modeláře o RC. Důvod byl jednoduchý, jeho žena odsud pocházela. Ing. Schubert byl modelářsky fanda a mimo 3 dcer, anglického Jaguara vlastnil i dvousměrovkový model větroň s rohatkovým ovládním. Jak to šlo byli jsme na place. Bylo to hned za vsí, kde je dnes dálnice a jméno „U Vojtěcha“ bylo jediné, co zůstalo z původního „Sv. Vojtěcha“. Dochoval se jen název z dřívějších století, pískovcová socha nepřežila „zájem“ reformátorů po roce 1948.

V pohodě se poletovalo, potom jsem odložil Alfou asi 10 m před Jaguara u jehož chladiče si paní Schubertová četla knížku. Jako na potvoru, Schubertův model se trochu vymkl řízení a vzdaloval se nad obec. Pan Ing. rázně odehnal svoji ženu, nastartoval Jaguara a chtěl jet za modelem. Byl tak zaměstnan nemilou situací se svým modelem, že přehlédl můj větroň a převálcoval ho Jaguarem. Můj model byl sice robustní, ale co je to proti hmotnosti takového šestiválcového?

Silené a bolestné jsem zařval, „Co je“ di křídlné otec Schubert. „Přejel jste mně model“ odvětim. On přidal své „pardon“ jak se na gentlemana sluší, zařadil zpátečku a Jaguár se převálil přes ten zbytek Alfy, který ještě zbyl ...

Na nic jsem se už nezmohl, co bych získal, i kdybych vzteky prokousl pneumatiku?

RC



AV,BV,CV letiště Kladno 27.září 1998

Když se modeláři sjížděli k 9 hodině na kladenské letiště, jako by se báli zajet hlouběji do té mlhy. Někteří stáli na severní, jiní na jižní straně plochy a nevěděli o sobě. Někteří měli špatnou zkušenost z předešlého dne, kdy se tam marně pokoušel LMK K. Žehrovice odlétat soutěž RCV 1. Bylo sice po hodině čekání vidět přes šířku letiště, ale po vypnutí ze šňůry zmizely modely zcela v mlze.

„Historici“ to měli v neděli ještě hustší. Snadno mohla taková situace někoho od účasti odradit. Soutěže volných historických modelů se stávají pomalu problematické nízkou účastí. Mimo šesti modelářů z okresu dorazil pouze Ing. Jar. Drnec z Prahy a Ing. Josef Trefný z Děčína. Kupodivu slabý jižní větrík mlhu rychle rozehnal a soutěž byla s malým zpožděním zahájena s volným pořadím letů podle připravenosti soutěžících, bez ohledu na kategorii. To navodilo dobrou pohodu a neuspěchanost létání.

V AV 1 kraloval suveréně stařík Standa Machulka, který zvládl vylétat první i druhé místo. Měl dobré vleky a modely větší, než M. Hořava. Zatím bez úspěchů se zaučoval mladý Honza Kubeš s Vosou.

Celkové výsledky:

1. Machulka Stanislav	Šídlo	200s
2. Machulka Stanislav	Grunau Baby	189
3. Hořava Miloslav	Flugan	172
4. Hořava Miloslav	Vosa	162
5. Kubeš Jan	Vosa	2

V kategorii AV 2 létal nejúspěšněji Ing. Drnec a i když nelétl 4. let dostal se o 1s před Hořavu. Tomu v posledním letu ulétl jeho Čáp bez DT. Velmi dobře létal se Slukou Ing. Trefný, ale shodil se jednou předčasně determákem a to chybělo možná i na vítězství.

Celkové výsledky:

1. Ing. Drnec Jaroslav	Straka	306s
2. Hořava Miloslav	Čáp	305
3. Ing. Trefný Josef	Sluka	268

V kategorii BV 1 létali pouze Ing. Trefný s GX-46 a Jos. Kubeš s F-54. Oba měly všechny lety vyrovnané, ale GX-46 byl o málo lepší.

Celkové výsledky:

1. Ing. Trefný Josef	GX-46	241s
2. Kubeš Josef	F-54	205

V kategorii BV 2 odlétal pouze Ing. Drnec s Vážkou. Model létal spolehlivě jako jeho prototyp před 49 léty a nalétal 333s.

Kategorii BV 25 ovládli suveréně Otec a syn Kubešovi s modely Moth a Prince Hall. Létali velmi dobře připravení a všechny lety měli přes 60s.

Celkové výsledky:

1. Kubeš Josef	Moth	180+120
2. Kubeš Jan	Prince Hall	180+66
3. Čížek Radoslav	G44/25	141
4. Švarc František	Prince Hall	27

Kubešové létali spolehlivě na 4 prameny gumy TAN. Čížek doplatil na větší průřet svazku, kdy model létal v první fázi motorového letu příliš na uchu. Rozlétávání obou Kubešů lépe zvládl otec rovnoměrnějším stoupáním.

Celá soutěž proběhla v dobré pohodě i dobrém počasí, vítr převážně jižních směrů nepřesáhl 2m/s. Diplom pro každého účastníka a spoustu drobných cen věnovaných kladenskou modelářskou prodejnou rozdál nakonec náčelník LMK Kladno Mila Modr pod jehož patronací a za pomoci časoměřičů klubu se soutěž konala.

Soutěž? Malá, ale dobrá. Stejně však bude radno se zamyslet, jakou formou tyto soutěže „volných“ létat. Přes léto to určitě nepujde.

RC



Větroň ALFA - jak ho neznáte. Létal také jako motorizovaný větroň s motorem Jena 1 ccm.