



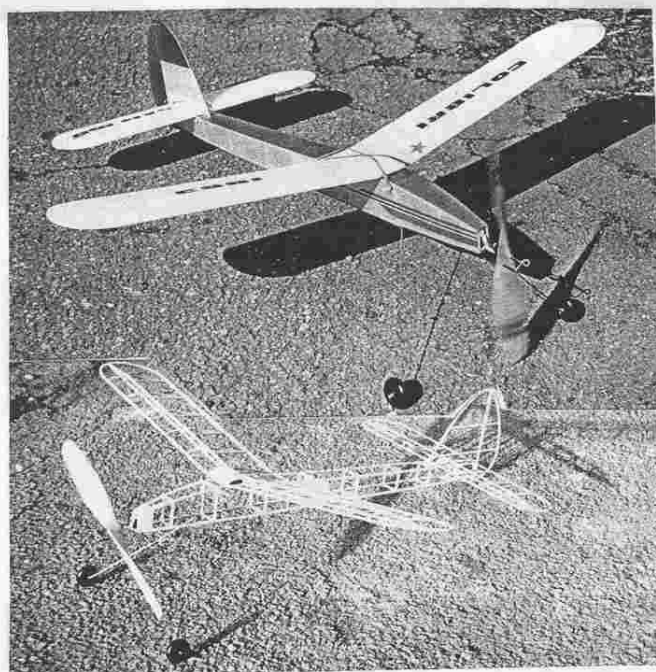
INFORMAČNÍ LISTY 61

ZÁŘÍ

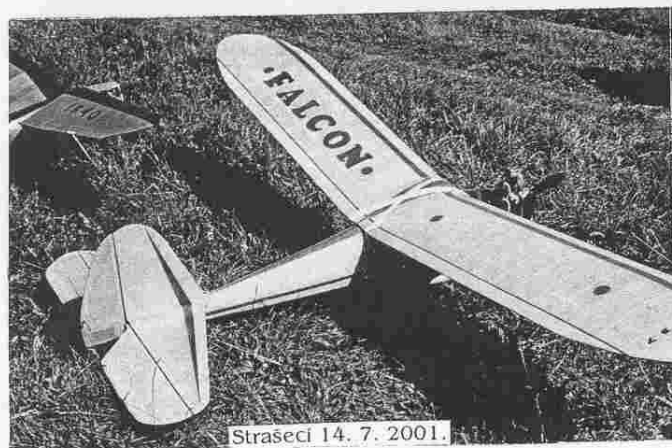
2001/5

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma.

President: **Radoslav ČÍZEK**,
Žilinská 160, 273 01 K.Žehrovice
Zástupce: **Zdeněk ANDRÝSEK**,
Ludmilina 3, 180 00 Praha 8
Pokladník: **Vladimír HORÁK**,
K Cihelně 432, 273 01 K.Žehrovice
Předseda
sport. komise: **JUDr. Zdeněk SLAPNÍČKA**,
Na Sádce 193, Praha 4, 149 00
Redakce IL.: **Radoslav ČÍZEK**



Lumír Kravčík z Ostravy poslal obrázky svého gumáčka KOLIBRIK (konstr. V. Marjáněk 1953) se kterým létal na 11. Sletu SAMu 78 v Mor. Třebové. Pro zajímavost několik dat L= 780mm, délka 730mm, hmotnost 100g, vrtuli průměr 300 mm pohá ní svazek 36 mm². Potah žlutý a bílý Modelsplan.



Strašecí 14. 7. 2001.

AL. Reiser člen SAMu 95 z rakouského Wellsu zvítězil v první letošní CRC-Show s modelem FALCON. S modelem SV 1 letěl pouze 1 let. Model je vybaven čtyřtaktním motorem

CRC na modelářském letišti v Novém Strašecí 11.8.2001

Sezóna už se nám neúprosně krátí. Každou soutěž jako bychom ukusovali již z půlky snědeného koláče. Tentokrát byly na programu RC motoráři. Konkrétně CRC-T, CRC-E a CRC-A. Dohromady 11 mužů. Budme spokojeni a stůjme na zemi, těžko to bude co do počtu v blízké době nějak převrtnout.

CRC-T odlétalo 7 soutěžících.

Zvítězil Jarda Macháček s modelem START za 1020. Stejným počtem bodů, ale slabším 4. letem se na druhém místě umístil Fr. Dvořák s replikou svého motoráka MANKA. Létal jej v době kdy nosil ještě kšiltovku a nebylo mu ani 16 let. Dnes už je dědek v důchodu (1934), ale létá mu to stále dobře. Velmi pěkné výkony zalétal i Zd. Slapníčka, nejslabší byl za 320, ale dvě přistání mimo malý čtverec ho stálo 2 x 10 bodů a to rozhodlo. Za 980 zalétal i Míla Hořava s BĚŽNÍKEM POCESTNÝM, ale 1 x minul i velký čtverec.

Ostatní umístění:

5. Svoboda Petr	MV 706	960	
6. Netáhlo Jaroslav	RAKETA 5	680	vzdal pro poškozené servo
7. Balej Jiří	FLY BABY	625	

J. Balej plnil Coubertinovo heslo: "netřeba zvítězit, důležité je se zúčastnit". Jeho MVVS 3,5 nestačila ani za 60s motorového chodu dopravit jeho relativně těžký a vyložené nevhodný model prolétání na čas do dostatečné výšky. Každá kategorie potřebuje modely dle svého specifika. Nelze se snažit vměstnat všechny druhy modelů do jedné kategorie. Žádné řešení nepřináší jakékoliv prodlužování motorového chodu. V daném případě RC ovládané motoráky jaké jsme létali v padesátých letech a málo let později. Délkou motorového chodu můžeme kompenzovat jen to, že modely tahají sebou dnes navíc RC vybavu, nic víc! Ale zatím, byť z nouze ctnost díky za každou účast.

CRC-E 2 účastníci

Zvláštností bylo, že létaly pouze 2 účastníci a navíc oba i s Husičkovým L-17. Vzpomínám, jak Zdeněk se s tímto modelem zúčastnil v Dušníkách (nynější Rudné) konstruktéřské soutěže Ministerstva Dopravy a uspěl ve volných motorárech. Prvně startoval z kormidel.

Vítěz této kategorie Libor Dvořák měl model asi 1,2 x větší a třemi plnými lety získal 1020b. Vl. Kostečka měl model v původní velikosti, dokonce měl model i svrchu věrně červeně pruhovaný, ale zalétl jen 943b.

Mistři ovládání předvedl Libor ve 2. letu, kdy přivedl svůj model v nízkém letu z poměrně velké vzdálenosti až do malého čtverce. Jak se říká. Kdo umí, ten umí.

CRC-A – odlétalo 5 soutěžících

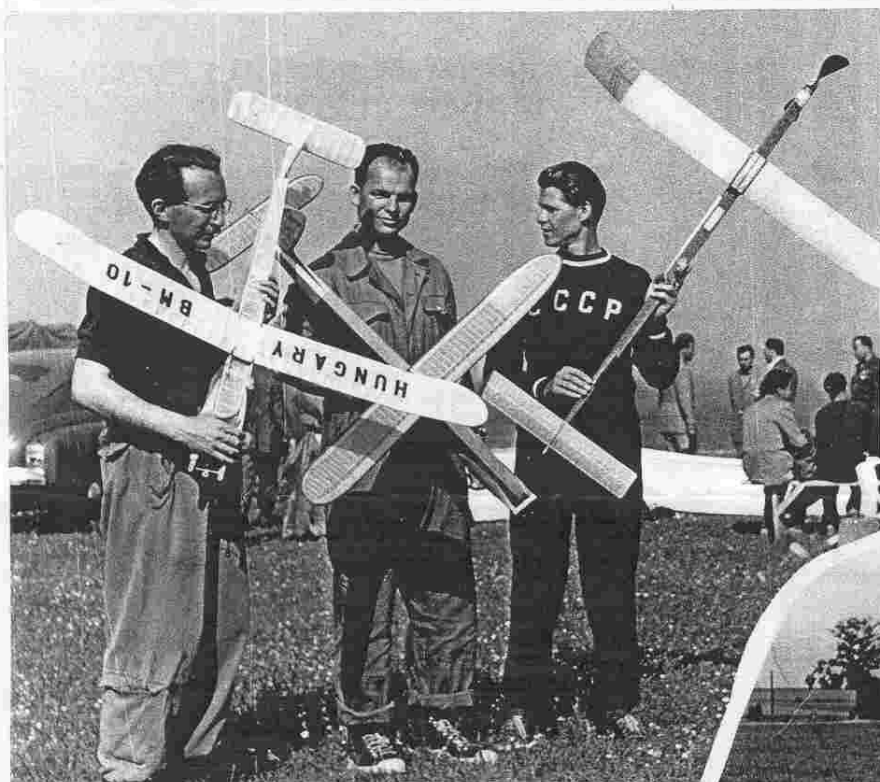
K 2. místu v CRC-T připojil Fr. Dvořák i 2. místo v Atomech, když vítěz Jarda Netáhlo ztratil jen 5s. Modely opět létaly „do nevidím“.

3. Svoboda Petr	1132
4. Weisgerber Václav	979
5. Hořava Miloslav	890

Vinou „výpočetního střediska“ (Čížek) byl o vítězství a rovných 100b ošizen při vyhlášení výsledku Jarda Netáhlo. Naštěstí nikdo neprotestoval, nikdo nedoporučil zapáknout si obecnou na úseku matiky, takže se lynčování nekonalo. Opozoruhodné bylo sledovat, co všechno je třeba dělat s Atomy, aby poletovaly co nejdéle. Ještě stěší, že Atom je „pumpa“.

Ředitel soutěže Fr. Brož se z rodinných důvodů dostavil opožděně, ale vše zajistil a stačil ještě rozdat několik drobných cen

Rad. Čížek



Je po boji. Zleva 3. místo Dr. G. Benedek, 1. místo R. Čížek a 2. místo Vl. Matvějev.



Jeden ze vzorných startů XL-56



Vrchlabí MMS 1955 – Wakefield Fi-55 opouští vzletovou desku

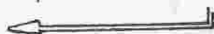


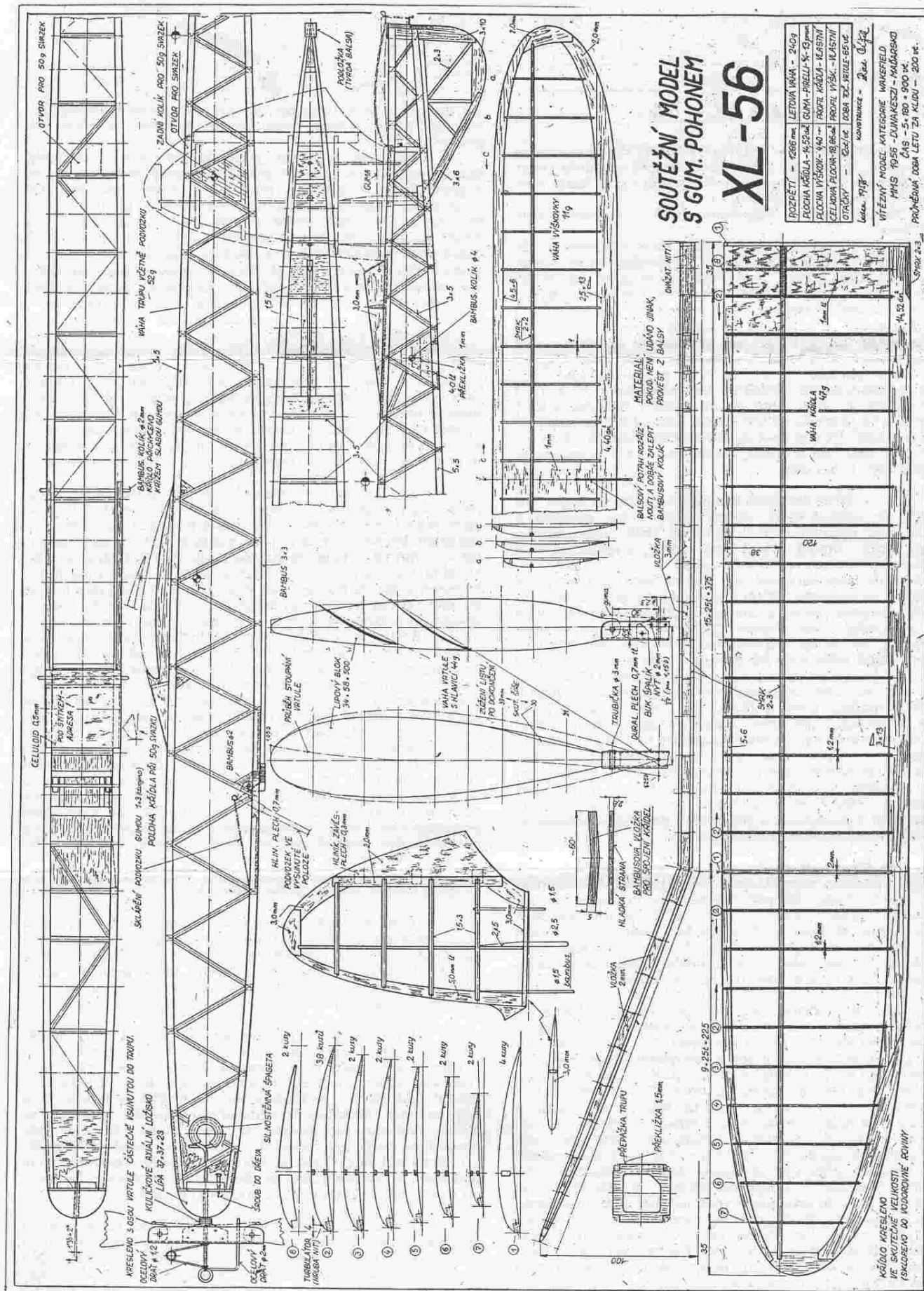
Vl. Horák dotáčí na soustředění v r. 1957 svůj XL-56.

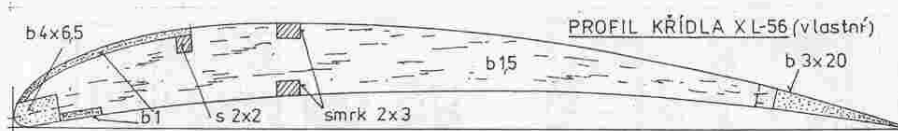


R. Čížek s modelem G-54 v roce 1954. V pozadí význačný brněnský gumičkář Emil Res. Snímek je ze soustředění.

Památne šesté maximum pro maďarskou televizi. V pozadí pomocník Ruda Černý.







Cesta k XL - 56

Nebyla trnitá, šla klidným vývojem. Vývojem daným mým názorem, že netřeba měnit věci, které se osvědčily i když často i názorem zasměrovaným nedostatkem času. Takže také to byla trochu cesta kompromisů.

Musíme začít u Wakefieldu G-54. Ten neměl moc šťastný osud.

Začal létat na mezinárodní scéně v roce 1954 v Moskvě. Po 3. letu a krásném maximu spadl ale do fabriky vedle letiště v Tušinu. Už silně pršelo, já s mechanikem jsme na model koukali z vrátnice, sotva z 50 m vzdálenosti. Vzit jsme si jej ale nemohli, „Nataša“ z vrátnice podpořila svoji argumentaci i pistolí. Marně byly naše prosby. Milicionář přinesl. Ochotně jej sice telefonem zavolala, ale on se dostavil skorem za půl hodiny. Potom zabořil všechny prsty do promáčeného trupu a nešťěstí bylo dokonáno. Pro 4. let jsem použil náhradní E-54, ale ten na konci letiště narazil do tam hradujících AN-2 a byl také k nepotřebě. Vrhli jsme se na opravy. Nakonec z toho vyšel lépe G-54 a přesto že tou dobou vážil už 280g, musel při větru 7m/s letět. Neletěl špatně, ale s výšky dobrých 15 m byl sražen těsně nad zem a přistál. Zůstal jsem v poli poražených, celkových 749s bylo málo.

V roce 1955 mě vyšla kvalifikace pouze na B-tým pro MMS 55. Promáčený G-54 dávno uschnul, byl opraven a posloužil jako rezervní model. Pro toto MMS jsem mezitím postavil nový model Fi-55 už také s výhledem na připravovanou čs účast na MS v Německu.

Půdorys křídla jsem zachoval, ale změnil jsem původní profil NACA 6409 na spolehlivý MVA 301. Výškovku jsem změnil na obdélníkovou (proč nevím) s koncovými ploškami. Model dostal novou sklopnou vrtuli průměr 520/600. Narodil se nový plnokrevník. Byl velmi úspěšný na soutěžích na MMS ve Vrchlabí zalétl 849s a na MS 55 mu scházelo do plných 900 jen 50s. Byl jsem sice spokojen, ale už jsem měl v hlavě něco nového pro rok 1956. Základem bylo sice stejné křídlo jako u předěších modelů G-54 a Fi-55, ale dostalo nový profil s mírně sklopenou odtokovkou a plankovaným nosem profilu. Nová sklopná vrtule s tradičním stoupáním 1,15 D se na konci listu ještě zmenšovalo. Tvar výškovky se vrátil k původnímu eliptickému zakončení. Zase mě to jednou vyšlo a dostal jsem se do národáku pro MMS v Maďarsku. Byl to ten známý konglomerát volných modelů A,B,C, tentokrát kombinovaný s rychlostními dvaapůlkami a pro změnu (taktika pořadatele ?) s upoutanými akrobatickými modely.

Pro A2 byl určen Špulák, pro Wakefield já a Ruda Černý pro motorové modely. Pro akrobatické upoutance málo známý Standa Fiala. Alespoň telegraficky proběhneme pár zajímavostí z tohoto klání, kde XL-56 sehrál nakonec významnou roli. Ale i takové MMS bylo kus týmové práce a není snadné jen tak začít psát o tom, či onom modelu, jeho působení je součástí celku, není to nijaká osamocená rozinka na vánoce. Proto mně dovolte trochu toho povídání kolem.

Když je něčeho moc, tak je toho příliš, říkávala s moudrým a shovivavým úsměvem už babička. To byl případ Vládi Špuláka, kterého zarazil ve výrobě A dvojek asi jen odjezd. Dovezl sebou totiž nejen 4 kompletní stroje, ale ještě jednu výškovku navíc. Letový program byl denně od pěti hodin, tedy létání bez termiky. Starý koumák Vladimír tedy chtěl odzkoušet všechny alternativy. Šlo o to, kam s tou zatracenou výškovkou. Víte kolik kombinací dá 5 výškovek a 4 modely ? Já to přesně nevím, ale asi hodně. Sloužil jsem jako pomocník obecně nazývaný „černoch“. Létali jsme vždy jeden pár modelů, potom jsme to přestrojili a znovu. Letiště nějakého toho centrálního Aeroklubu v Dunakezsi, tak jak si jej pamatuji, byla velká mělká mísa do sametova vyasena stádem ovci neustále putujících sem tam. Tyhle ovce se v nestřežené chvíli prošly přesně přes jednu ze Špulákových A2. Poškození snadno opravitelné až na výškovku, ta byla totálně zničená. A bylo vystaráno, žádná výškovka už nepřebývala. Stejně to bylo jedno, nevěděli jsme nakonec o kterou šlo.

Věčně nespokojený Špulák neměl ve svém letovém

dni dva první vleky nejlepší, ale potom už nedal dotírajícímu Maďarovi Rőserovi šanci. Vedli jsme po prvním dnu o 73s, což bylo vítané.

Týž den k večeru jsme šli zalétávat Wakefieldy. Starostlivého „černocha“ mě dělal Ruda Černý, který toho věděl o gumácích dost. K mému překvapení se ve druhé polovině kluzu mého modelu začalo projevovat neklidné pohupování a i když se nezvětšovalo, ztráta to byla. Budete reagovat stejně: mírně potlačit případně olůvko do čumáku – ale nikdy obojí najednou! Nikdo nevěděl, co s tím a že bylo zájemců! Až pozdě večer, trochu v časové tísní jsem se rozhodl pro turbulátor. Jaký význam to má jsem věděl, ale nikdy jsem jej nevyzkoušel. Matvějev ve snaze nějak přispět radou vychrlil ze sebe asi 5 druhů turbulátorů, ale to bylo k ničemu, čas byl akorát na ten nejjednodušší. Přilepil jsem od oka na vršek nosu profilu lékařskou nit na šití. A ono to fungovalo! Vše se ale obrátilo, model potřeboval ještě trochu natáhnout. Nějak mimo takové problémy byl Dr. Benedek a Matvějev. Koncepte jejich modelů byla od sebe diametrálně vzdálená, ale oba létali špičkově i přes 4 minuty. Po uvedené úpravě jsem ještě 3x letěl, ale model měl svoji starou formu a šel 3/4 minuty přes 180s. Kdyby to nevyšlo, byl po ruce ještě starší Fi-55 jako náhradní model. Ten podobné nečnosti neměl, ale nebylo to potřeba.

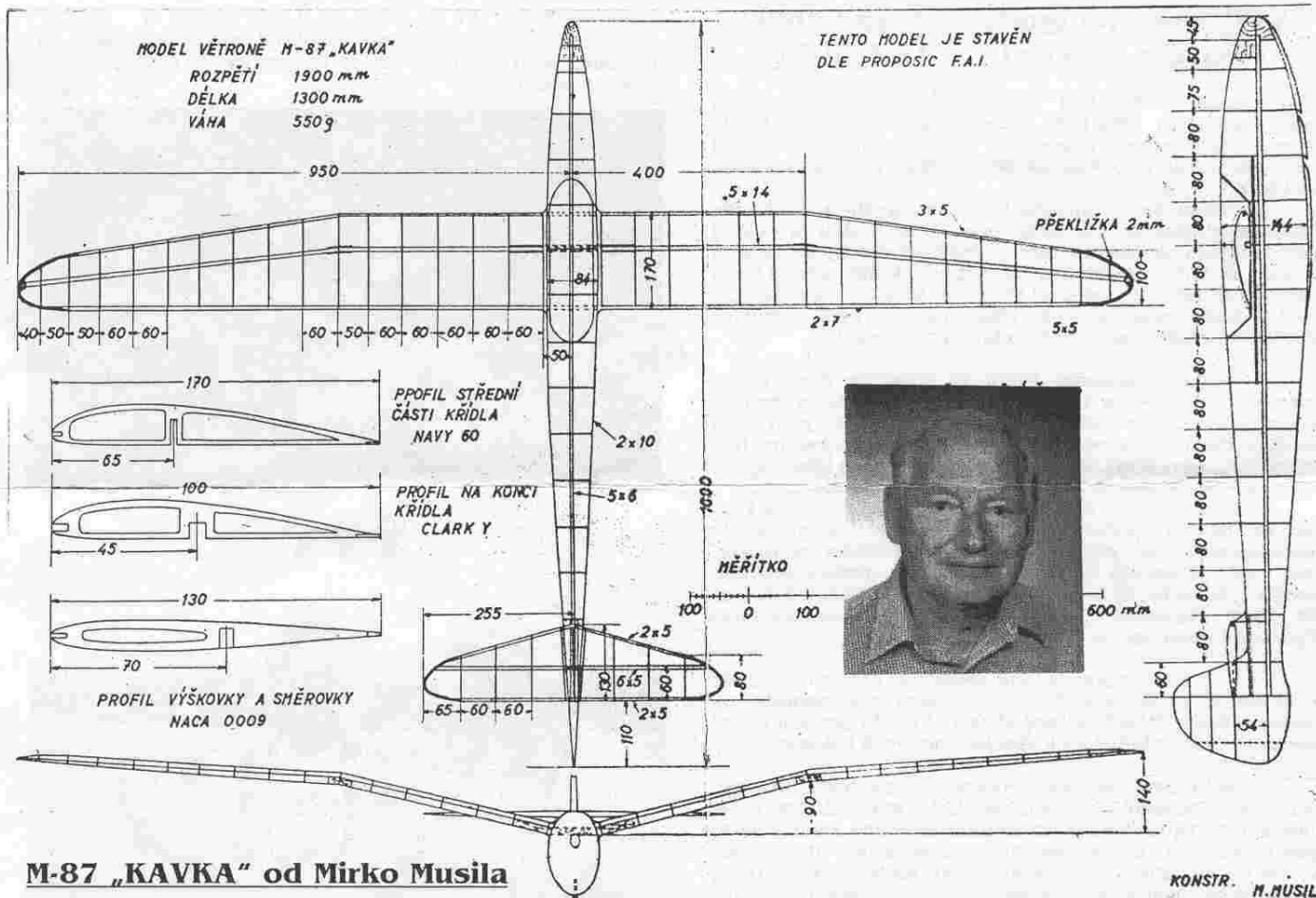
Dne 28. května ještě před východem slunce v 5 hodin ráno, bylo zahájeno létání kategorie B, tedy Wakefieldů. Do noci opravovali Jugoslávci. Přetržený svazek trup dost poškodil. Matvějev, Dr. Benedek a já jsme zalétli svá očekávaná maxima jak v 1. Tak ve 2. kole. Se ztrátou pouhých 11s z obou letů byl za námi Jugoslávce Nesič. Ve 3. kole zalétl s jistotou maximum Bedenek a já, ale Matvějev se svým dlouhým modelem houpal po motorovém letu až do země a ztratil 25s. Ve 4. kole se dostal předčasně na zem i Benedek v čase menším než 2 minuty. Kostky jsou vrženy, jsem jediný kdo má 4 maxima a povede-li se i to páté, nemůže mít nikdo víc. Jen nezapomíkat a udělat dobrý poctivý let. Samozřejmě jsem byl sledován ostržím zrakem časoměřičů, zda odletím jak pravila pravidla: ze tří bodů. S tím si na mně nepišli, model vzletl zcela sám z klidové polohy. Toto 5. kolo se doletávalo k osmé hodině ranní. Bylo nabitě maximy. Zalétli jej až na smolaře Nesiče úplně všichni, jen on opět havaroval. A to bylo pro něj v sázce 2. místo, byl lepší než Matvějev i Benedek. Tak jsem vyslyšel Špulákovu přání, abych také něco „přidal“. Dalo to na Benedeka rovných 70s. Blahopřání a hned jsem byl pohotově smocen v korytu, které tam měly ovce na pití. Do toho přišel pořadatel s tím, že dorazila televize a nějaký reportér s tiskem a zda bych jim mohl dodatečně ještě předvést vzlet vítězného modelu. Samozřejmě, že jsem byl tak laskav a po plném natočení jsem předvedl krásné šesté maximum. To jen aby nevznikli chybný dojem, že šlo o náhodu.

Další den předvedl v plné pohodě svůj stroj Ruda Černý, také plných 900s. O tom jsme ale psali minule. Získal na Maďara Ördögha alespoň těch 14s, on ten Ördögh nebyla žádná nula. Vždycky musí být i trochu štěstí, asi jsme si ho vysloužili. Náskok 157s bylo hodně, věděli jsme od počátku, že se bude rozhodovat mezi námi a Maďary.

V rychlostních dvaapůlkách se podělil Pepa Sladký s Rudim Beckem stejným dílem o vítězství a to naší situaci nezhoršovalo. Věděli jsme dopředu, že to nebude mít Standa Fiala v akrobatech s Maďarem Vassem nijak lehké. I když Vass nelétal nijak oslnivě, nedobře jdoucí motor Fialova modelu (dva lety nakonec nedokončil) nedával moc naděje. Počítalo se s jeho prohrou, ale říkáme si, že i když prohraje naše nastrádané body bez jednoho, tak to na vítězství bude stačit. Co nedokázal Géza Vass, zvládl bez jediného uzardění místní bodovači. V celkovém součtu nám chybělo na Maďary 26 bodů při jejich 4125. Co nabrečís, život není perčko!

Po soutěži konstatoval Dr. Benedek, který předtím vykonal hodně pokusů s různými profily v hale, že mnou použitý profil na XL-56 přesně odpovídá ideálním parametřům profilu pro malé rychlosti letu. Ani se mu to nechtělo věřit, že je to výsledek moji práce s křivtkem, bez pokusů. Tím jeho umornou práci nechci ani trochu zlehčovat. Plánek modelu byl

dokončení – viz str. 6



M-87 „KAVKA“ od Mirko Musila

Dnes se asi můžeme jen dohadovat, že M je jako Musil a 87 snad pořadové číslo modelu. Už se nezeptáme, Mirek už není mezi námi. Letos by mu bylo 81 let, ale pobyt na tomto světě ukončil již před několika lety.

Mirek byl trochu zvláštní patron. Trochu pedantský profesorský, obětavý člověk s láskou pro kytičky a přírodu vůbec, ale především letecký a modelářský nadšenec až do morku kostí. Trochu více tíhnul k aerodynamice než my ostatní a všechny jeho modelářské konstrukce měly v sobě trochu té účelné teorie. Tu si často na modelech ověřoval. A jeho návrhy nesly sebou svisl a eleganci. Nemyslím ale, že toho vím tolik, abych se odvážil napsat víc o jeho životě. Snad jen to, že přinesl do historie našeho modelářství nepopíratelný podíl.

Maturoval jsem v červnu 1941 na pražské průmyslovce. Tátu už jsem tehdy neměl a když mně pražský strýc nabídl, zda bych nechtěl do letovácké konstrukce, byl jsem celý vedle. Nebylo možné váhat, žádné prázdniny. Z mého začátečnického platu jsme museli žít tři. Letovácká konstrukce (také Avia a ČKD) byla zrovna zřizována v bývalém Benešově gymnáziu v Dejvicích. Ještě mně přijímal ředitel Ing. Alois Šmolík. Za 14 dnů po mně se dostavil do naší skupiny Mirek Musil. Brzy jsme zjistili, že náš společný jmenovatel je letecké modelářství. Tedy s mě strany to bylo dost nadsazené. Mirek měl za sebou již delší kontakt se skupinou IPRO, kde byl Jarda Brož starší, Formánek a jiní. Patřil jsem také Jirka Smola a toto družstvo pod vedení B. Semeráda nás tehdy reprezentovalo na mezinárodní soutěži o pohár krále Petara v Južoslávii.

Já byl vesnický kluk s malými vlastními zkušenostmi s modely na gumu, ale Mirek nebyl skoupý něco vysvětlit, poradit. Měl jsem se co učit a každý nový poznatek jsem bral jako dar s nebe.

Už koncem roku 1941 prohlásil Mirek, že musím rychleji kupředu a měl na mysli motorové modely. Tlačil mně do zakoupení výbušného motoru Letná 6,3 ccm, který tehdy začal vyrábět Gusta Bušek v modelářské prodejničce Jar. Vyskočila v Praze na Letné. Tou dobou jsem měl ale ještě moc hluboko do kapsy. Jenže Mirek nedal, že prý má u Vyskočila

ještě nějaké slevy a tak jsme šli udělat nakonec ten historický nákup. Nebudu vám v detailu vyčíslovat kolik jsem dal za kompletní motor s příslušenstvím, papír Diplom a Flumo, laky Duko, lipové listy, překližku, bambus a ocelový drát na podvozek. Stejně mně neuvěříte, že by jste za tuto částku dnes nakoupili nejvýš 17 prkének balzy 1,5mm.

Mirkovi se nějak ještě těsně před válkou podařilo sehnat modelářskou ročenku kterou vydal americký publicista Frank Zaic v roce 1937. Nemohl jsem se nasytit jejím prohlížením. Tam je na straně 52 model Miss Amerika, všem historikům jistě známý. Shlédl jsem se v jeho koncepci, nakreslil a postavil model trochu menší. V únoru 1942 přijel obětavě Mirek, přivezl svoji jednonohou „RAKETU“ a zaučil mne do létání s motorovým modelem. „MISS A“ byl nezáludný autobus, jeho balzová RAKETA to byl závodák! Jako vždy jsem rozvedl řeč trochu stranou, abych ukázal na Mirkovu obětavost. Je však čas trochu promluvit o jeho větroni M-87.

Mirek se dost angažoval do létání na svahu. Znal všechna možná místa, kde se svah dal létat. Mluvíme teď o volných větronicích, ale se stejnou vehemencí se vrhl do RC létání na svahu a pořádání takových soutěží.

M-87 byl větron s eliptickým trupem, rackovitě uspořádaným křídlem vsazeným těsně nad osu trupu do jeho výřezu. Kormidla byla přesazená se sedlem pro výškovku na konci trupu před směrovkou. Křídlo bylo jedonosníkové s pozitivním šípem na koncích křídel od jejich lomu vzepětí.

Byl použit osvědčený profil N-60 ve střední části s křížením na konci do trochu tenčího profilu Clark Y. Výškovka měla šípovitý tvar a byla opatřena symetrickým profilem NACA 0009. V souladu s tehdy platnými pravidly FAI měl trup při své délce 1300 mm předepsaný minimální průřez (L2/200) 0,845 dm². Model byl postaven celý z tuzemského materiálu, tedy smrk a překližka. Více podkladů nemám bohužel k dispozici. Snažil jsem se jen zachytit jako světelný paprsek malou vzpomínku na našeho význačného modeláře a dobrého chlapa.

Rad. Čížek

CRC-show na modelářském letišti v Novém Strašeci 19.8.2001

Létalo pouze šest účastníků se sedmi modely. To Vašek Weisberger letěl jeden let s Jančaříkovým SV 1. Počasí téměř ideální, z počátku bezvětří, před přicházející frontou to trochu zafoukalo ale to již soutěž končila. Snad jen toho tepla bylo víc než dost.

Poprvé se vyzkoušelo bodování obrátů s koeficienty obtížnosti kterými je násobena známka za kvalitu provedení obrátu. Není to nic nového, takto se hodnotí makety už dávno a to proto, že tento způsob nejlépe vystihuje kvalitu letu. S touto novinkou se potýkali bodovači V. Kostečka a Ing. Z. Vyskočil. Ještě se bude muset přesněji vyjádřit jak mají piloti jednotlivé obráty letět a také, jak je mají bodovači ohodnotit.

Protože dosavadní létání je prakticky dáno funkcí směrovky, výškovky a regulací motoru, bude horní hranice obtížnosti limitována koeficienty, které může model používající uvedené řídicí prvky odletět. Zcela záměrně budou na tuto úroveň potlačeny koeficienty u obrátů vyžadujících křídélka.

Vzlety modelů se země jsou stále dost problematické. Ne, že by do sestavy nepatřily, naopak. Někdy je to nezkušenost pilota, někdy nevhodné uspořádání podvozku. Také často je závada ve špatně vybraném modelu pro tuto kategorii. Zatím každý létá s tím co má a jsme za to vděční, že jen takto získanými zkušenostmi můžeme tuto kategorii doplňovat k tomu, jak by vypadat měla.

I když připustíme (s nižší známkou) vzlet z ruky, bude to nesporně ztráta na efektu. Toto řešení však nemůže mít trvalou platnost. Není také možné, aby si někdo postavil ero se kterým by chtěl úspěšně létat všechny motorové kategorie.

Je nezbytné nastavět modely zbytečně těžké. Uvažujte takto: měl-li původní volný kabináček o rozpětí asi 1500 mm zhruba 1,25 kg hmotnosti při zatížení na křídlo zhruba 32-34 g/dm², naprosto nic se nemění, zabudujeme-li do modelu dnešní RC aparaturu. Zatížení nepřežije asi 40 g/dm². Tehdy takový model létal s benzínovým motorem o výkonu sotva 0,2 k, ale točil pořádnou vrtulí o průměru asi 320-340 mm. Řeknu vám to takhle: motor dával na vrtuli při plných obrátkách až 1,4 kg statického tahu. Takový model bezpečně vzlétl. Mám pochybnosti, zda se vám to podaří s nějakou dvaapůlkou žhavíkem, jehož malá vrtule bude mít určité horší účinnost z klidové polohy.

Chcete-li si postavit vhodný model pro tuto kategorii, musí být schopen vzlétnout se stříhané trávy a k tomu potřebujete kola alespoň 70 mm v průměru. Motor + vrtule musí dávat výkon k bezpečnému vzletu. Povede-li se vám i přes velmi dlouhý rozjezd přece jen odstartovat, letíte na hranici potřebného výkonu a v letu budete mít asi potíže. Bodovači, kteří mají let hodnotit potřebují, aby obráty byly „čitelné“ s vyhraněným začátkem i koncem. Nelze být na pochybách, co že to pan pilot vlastně letěl. A když se to jednou zvoří, není co řešit, opakovat pokus na stejný obrat možné není. Není cesta k růstu této kategorie ve slangu: „když má model, tak ať si zalétá“. Zalétat si (vyskokačit se) lze někde jinde a někdy jindy. Slovo show sice znamená „podivánka“, ale nezaměňujte tento pojem s Matějskou poutí, to je o něčem docela jiném.

Tato soutěž uzavřela letošní „show“ sezonu. Do další sezóny budeme již vyzbrojeni jednak přesnými pravidly (nebojte se, nic coby vás škrtilo u krku) a doufám že i novými přes zimou postavenými stroji. Snad se někdo z motorářů přidá.

K vlastní soutěži:

Nejlepší (nejčitelnější) lety měl JUDr. Z. Slapnicka, který byl nejlepší ve dvou kolech a po zásluze zvítězil. Létal s modelem Trenton Teror se 4 ccm dlouhohodvím motorem s velkou vrtulí, téměř ideální kombinace. Druhé místo vybojoval Z. Andryšek s modelem Torpedo s benzínovým motorem Buš 10 ccm. Problém se zhasínáním motoru v 1. kole vyřešil a ve 3. letu měl dokonce nejlepší bodový zisk.

1. Slapnicka Z.	Trenton Teror	568	587	598	1185
2. Andryšek Z.	Torpedo	80	558	618	1176
3. Hoffman L.	Ohlson cabin	508	541	519	1060
4. Brož Fr.	Satyr	520	485	505	1025
5. Hořava M.	Biplane	537	265	0	802
6. Weisberger V.	Buccaneer	479	310	179	789

7. Weisberger V. SV 1

0 481 0 481

A určitě nebude CRC show nějakým odpadním košem či popelnicí, kam se zařadí vše, co se nevejde do ostatních CRC, jinak to nejde!

Rad. Čížek



Zdeněk Rychnovský ze Suchdola vyrazil dech R. Čížkovi překrásnými replikami vysloužilých i zasloužilých strojů XL-56 a XL-59. Na obrázku je XL-59 s jakým zvítězil F. Dvořák v roce 1959 na MS ve Francii. Všechno 5/5.



Člen SAM 95, jeden ze zakládajících členů LMK Letná-Praha
VLADIMÍR PROCHÁZKA

zemřel ve věku 77 let po těžké nemoci koncem srpna.
Vladimír byl především fanda pro volné modely a nikdy na Kladně na „historičích“ nechyběl.
Vzpomeneme starý brachu.

cesta k XL 56 – dokončení

otištěn v LM 1/1957 ale na přání redakce byl model trochu zjednodušen. Odpadl balzový potah trupu, odpadlo plankování křídla. Byla to chyba, neměl jsem tehdy před 45 lety souhlasit. Domnívám se, že je pláněk dost detailní, abych jej nemusel popisovat. V našem klubu KŽ létalo nejméně 10 modelů XL-56 stavěných podle vydaného plánu. Byly úspěšné.

V roce 1956 a hlavně v roce 1957 už byla připravována velká změna: svazky jen 50g, žádný podvozek, vzlétalo se z ruky. Tedy od roku 1958. Zmizely vzlety s desky, nastoupily na zářivku navíjené balzové trupy. Ale to už je o něčem jiném.

Rad. Čížek