



SRPEN

2002/4

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

President: **Radoslav ČÍZEK**
Žilinská 160, 273 01 K. Žehrovice.
Zástupce: **František DVORÁK**
Osvobození čp. 99, 273 03 Stochov
Pokladník: **Vladimír HORÁK**
K Cihelně 432, 273 01 K. Žehrovice
Předseda
sport. komise: **JUDr. Zdeněk SLAPNÍČKA**
Na Sádce 193, 149 00 Praha 4
Redakce IL.: **Radoslav ČÍZEK**



Z pozůstalosti Dr. Tröbse ze SRN: Motorový RC model GENGELBACH na soutěži v Bad Neustadt. Vlastník není znám.

To se stát nemělo

Nemívám pocity, že řídím SAM 95 dobře.

Původní myšlenka, že nás bude dohromady tak nejvýš 50 a že se to lehce zvládne jako nějaký dobře fungující modelářský klub, se ukázala chybná. Počet členů postupně za těch 10 let stoupl téměř na trojnásobek a jejich „rozsev“ v krajích českých a navíc i mimo ně je mimo naše původní představy. Jak se to všechno ukočíruje? Modeláři budou chtít létat, mít nějaké informace. Tedy nějaké soutěže a také nějaký pastýřský list. Soutěžím musely předcházet nějaká pravidla a jen s malou dávkou důvěry jsem se pustil do psaní Informačních listů. Nějak to fungovalo a funguje dodnes. Ovšem opravdu jen „nějak“. Nemáme za sebou organizační zázemí, řekl bych vícečlenné party modelářů schopných organizovat soutěže historických modelů. Možná, že nějaké ano, ale zatím se výrazně neprojevují. Díky ale i za to málo. Nechci se dnes zabývat existencí IL, ale je jasné, že IL jsou platným pojítkem mezi „historiky“ nejen SAMu 95. To je v pořádku, přináší-li naše Listy širokému okruhu potěšení a máme z toho radost.

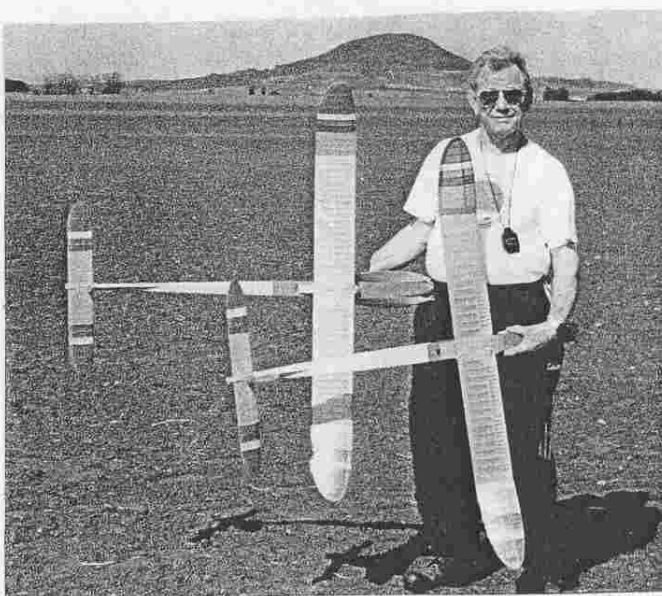
S určitými potížemi organizujeme během sezóny řadu soutěží různých kategorií na kladenském letišti a u Nového Strašecí. Snažíme se tomu dát nějaký řád, termíny. Každá zapsaná soutěž má svého ředitele, kterému bude jasno kde se bude létat, která kategorie, kolik je třeba cen, diplomů, kdo přijde měřit, případně dělat startéra, zajistit doklady k vyúčtování a podobně. Samozřejmě nedělal to sám, ale musí oslovit řadu lidí a zajistit jejich pomoc. Teď vám najednou sdělí předpokládaný ředitel dvou soutěží, že s členstvem končí. Sice včas, ale tuto práci za něho musí odsloužit druzí, nebo soutěž ke škodě ostatních zrušit. Hledali jsme další možnosti něco uspořádat i jinde. Nakonec se nám stalo, že předpokládaný ředitel znalý místních poměrů byl v termínu konání soutěže v Albánii. Nezbylo, než soutěž zrušit. Vzal jsem tuto neradostnou povinnost na sebe. Předem přihlášen nebyl nikdo. Napsal jsem na šest míst, odkud se většinou rekrutují motoráři s prosbou, aby to rozšířili dál. Měl jsem smůlu. Nenapsal jsem nějak „klukům Plačkovcům“ do Prahy. Ti jsou jediní z nemnoha, kteří se vždy ohlásí. Tentokrát jim to z technických důvodů nevyšlo a ohlásili se mně telefonicky až v neděli z Chyňavy. Nikdo jim neřekl, že se soutěž nekoná....

Ztracený čas, peníze za benzin a předchozí šturmování. Beru to na sebe a moc upřímně toho lituji. Budiž mně to prominuto. Takhle to ale opravdu nepůjde. Obětují-li se jedni a rádi uspořádají soutěž pro druhé, nepůjde to asi pro příště bez toho, že sdělíte pořadatel (je vždy uveden) telefonem, nebo dopisem, že přijedete a co budete v případě více kategorií létat. Vše se usnadní a tohle už se nestane. Zapomene na pohodlnou situaci, kdy se najednou objevíte na letišti a zeptáte se naivně „kde hrají“. Nemuseli by vás do soutěže přijmout. Závada by byla jednoznačně „na vaší obrazovce“.

Rad. Čížek



1959 – Hlavního držce R. Čížkově dělá Václav Horyna z Hradce Králové. XL-59 v Lesznu byla druhá na 4. LIDO-DEMO s 814 s, pouhých 14 s. za vítězným K.H. Fischerem z NDR.



Zdeněk Rychnovský z Prahy Suchdola přizpůsobil modely XL-56 a XL-58 na krátké svazky – posunul těžiště a pochopitelně i křídlo kupředu. S těmito téměř 55 let starými modely ale prohání i dnešní moderní uhlíkové stroje a to je na pováženou!



Jiří Pláček
ARC - A2 - SATURN B



Jarda Macháček
ARC - A2 - Ž RALOK



Jarda Alexandrov
ARC - A2 - ČAP

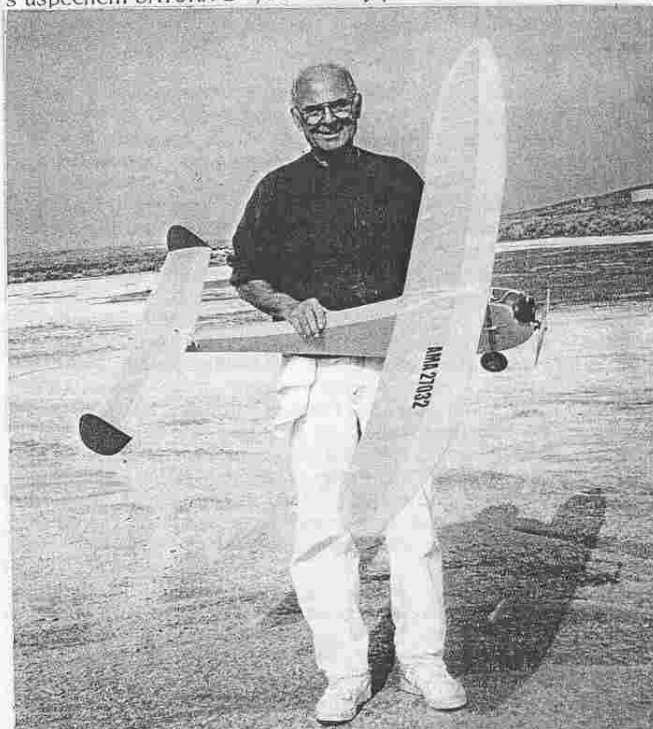


„Všichni kluci Pláčkovici“ z Prahy 4:
Zleva junior Tomáš, otec Jiří a junior Ondra. Všichni létají
s úspěchem SATURN B - /bez změny profilu).

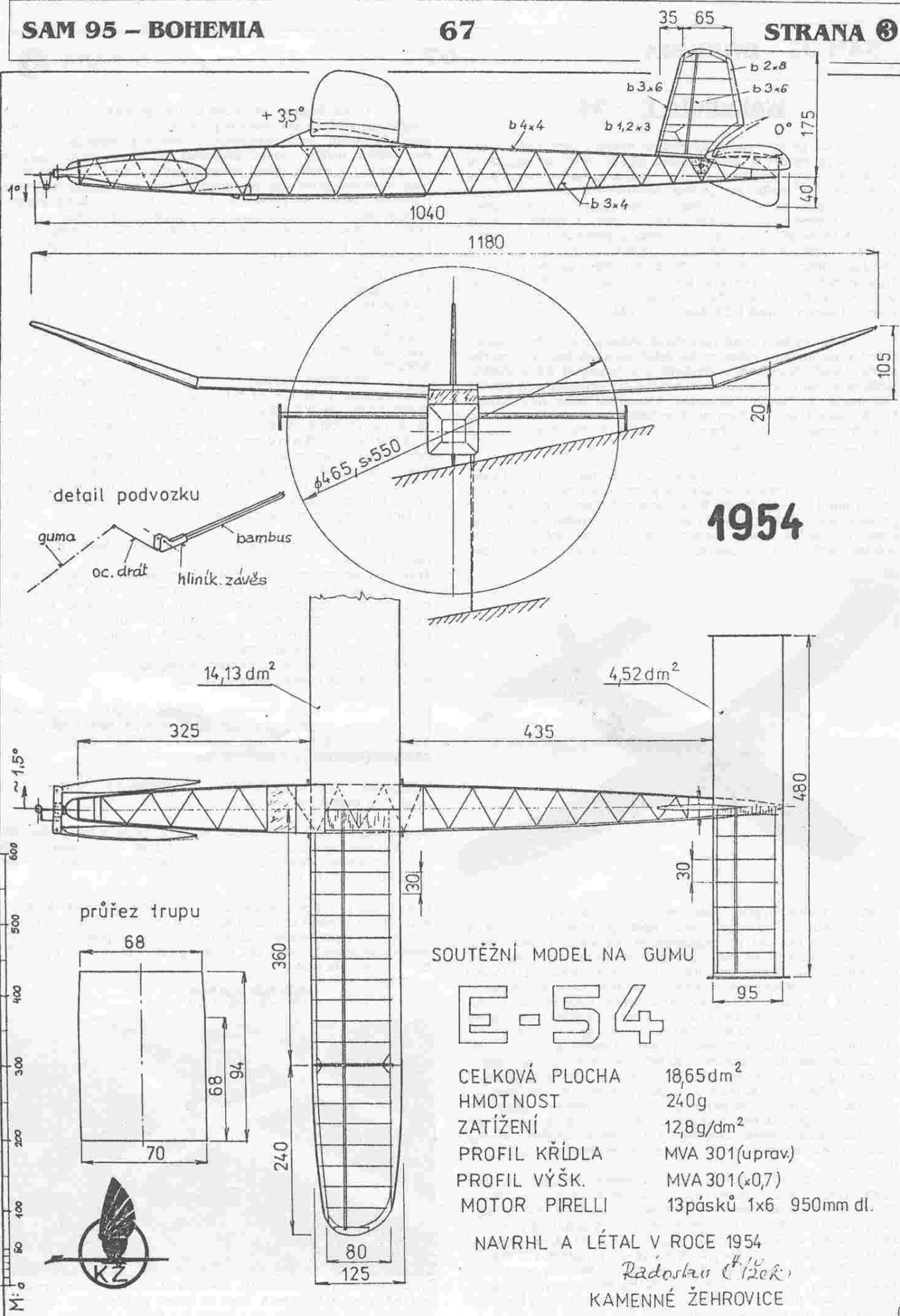
Vždy s úsměvem - Jar. Netáhlo ze Všenor s ARC - A2- EXPE.



Věčný nezmar Don Bekins z Kalifornského Belvedere s neméně
známým motorovým modelem RAMBLER.



Jeden z nejoblíbenějších motorových modelu Buda Romaka
z Kalifornie je CLOUD CHOPPER Boba Meusera z roku 1941.
Patří do americké kategorie Clas C Cabin. Je poháněn motorem
Bunch Tiger 45.

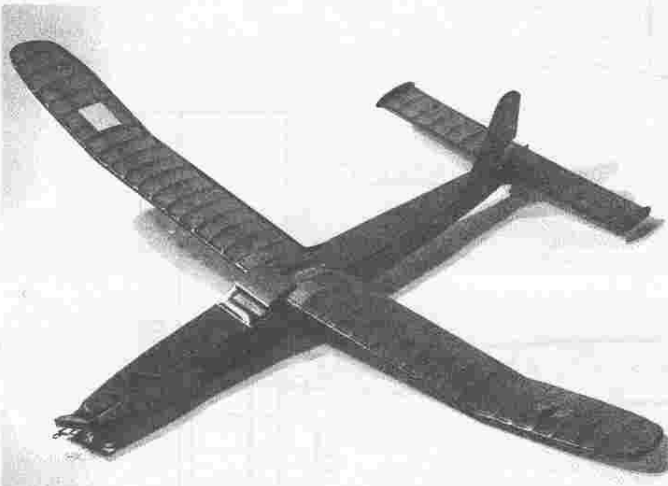


Wakefield E - 54

Jak už jeho název připomíná vznikl v roce 1954. Jako přechodový model k modernějším typům, tedy se sklopnou vrtulí, ale i s podvozkem. Zmizel tenkrát tradiční dvoukolový podvozek, nahradila jej jediná bambusová noha. Ta byla umístěna pod trupem při boku trupu. Bylo jí nutné před vzletem vyklonit před těžiště a přitom bylo potřeba dbát na vzlet ze tří bodů. Model svojí vzletovou polohou byl nejspíše podobný postřelenému bažantovi. Bylo to ale spolehlivé a všechno fungovalo, jak mělo. Nezastavil jsem se ale u tohoto typu a nakreslil a postavil jsem Wakefield G-54, který se podobou blížil už radě XL. Jen tak za pochodu jsem ještě nakreslil školní gumák F-54, který byl vydán.

Tou dobou mně spolehlivé výkony na „výběrovkách“ drželi u nás na špičce výkonového žebříčku a tak jsem byl vybrán spolu s Vlad. Špulákem z Pardubic pro kategorii A2 a Vladou Hájkem z Prahy pro modely motorové do družstva pro soutěž Lido-demo do Moskvy. Družstvo doplňovali ještě dva Brňáci: Mirek Zatočil pro rychlostní dvaapůlky a Pepík Sladký pro modely tryskové. Jako trenér jel Zdeněk Husička, vedoucí major Exner a tlumočník.

Před tím bylo týdenní soustředění na letišti Medlánky v Brně. Měl jsem pro tento účel již postavené novější G-54, pro jistotu hned 2 kusy. Model E-54 měla být rezerva pro všechny případy, ale nakonec na něj došlo. Můj problém byla guma. Americkou velmi kvalitní Brown Rubber jsem v minulém roce doletěl v kufříku pro svazky už zbývaly jen olétané starší svazky



Dunlop. Nebyly špatné, ale záludné. Dokazaly prasknout v celém průřezu najednou jako když je říznete žiletkou a nemuselo to být ani při maximálním natočení. Gumu Pirelli jsme ještě tenkrát neznali. Bohužel se mně tohle stalo při jednom ze zkušebních letů na Medláncích. Seřizovat modely na maximální otáčky stejně nemělo za této situace význam a tak jsem se pustil do opravy kompletně vyčesaného trupu. Druhý den v podvečer byl model schopen zalétání, jen tak na pár otáček aby se ověřil kluz. Tak na co tam dávat takhle pozdě dotknák ze? Ten let byl výborný, nebylo třeba nic opravovat. Ale znáte také již ty zrádné „nulky“ docela nízko nad zemí? Takovou jsem potkal asi v 8 metrech a model aniž získával nějakou výšku se v kruzích posouval z letiště. Nebral jsem to moc vážně, tehdy jsem běhal jako srnec. Nakonec jsem ale model za nějakými keři ztratil a přede mnou byla jen nějaká rozlehlá zahrádkářská kolonie. Ani rojnice celého našeho družstva nebyla úspěšná a rázem se stal model E-54 náhradním modelem.

Létat bez dobrých svazků modely na gumu prostě nejde, takže moje dušička byla za dané situace velmi malá. Přes denní bombardování příslušného oddělení SVAZARMU, který gumu zajišťovalo zase přes nějakou výsadku už jsem ani žádný kladný výsledek nečekal. Stal se ale malý zázrak: když už jsme po odbavení na Ruzyni šli po ploše k naší IL-12, doběhl velmi udýchaný posel a pověsil mně na krk skorem dvoukolový svazek gumy. Moje radost byla smísená se smutným pocitem, že o té gumě nevíme nic a sotva že zbudě čas něco s tím ještě udělat. Milý, ale příliš pozdní dárek!

Dohlédli jsme, aby naše dlouhé překližkové bedny byly v pořádku složeny do malých prostorů IL-12. Zabrzděno, plný plyn, ale nikam ještě nejedeme. Teprve když letuška přijme od mechanika trubku, která doposud podírala ocas IL-12 a uskladnila ji v trupu, mohli jsme vyrazit na Minsk. Inu, dá se to také spočítat. Musí být ale známo, zda jsou piloti najedení, nebo ne. Tehdy se přímo do Moskvy nelétalo, IL-14 myslím nebyly ještě v provozu. Sedíme v Minsku a jsme zavedeni do jídelny k dlouhému stolu snad pro fotbalovou jedenáctku. Čas jsme měli posunutý už do večerních hodin, hluboký talíř s polévkou a v něm koupající se polovička slepice tedy byla večer. Cestou do Moskvy jsme s Vladou Hájkem přemýšleli, co s tou gumou vyvedeme. Shodli jsme se na obyčejném natahování s psychickým dopadem na ostatní družstva, která nebudou vědět o čem jde. Vláda býval líšák a nabídnutou blbinku neponechal ladem. Což o to, maximální otáčky jsme si dovedli vypočítat, ale koeficient pružnosti jsme neznali, čili neznali jsme nic!

Bodování trestnými body podle umístění člena družstva systémem 1. = -1 b bylo pro nás výhodné už nemohlo zkazit mých minus 6 bodů i když mně chybělo na pátého pouze 5s a na čtvrtého dalších 20s. Z pohledu našeho vítězného družstva jsem v Moskvě neuspěl, ale nechci, aby tento článek vyšel jako moje pozdní obhajoba, ale neblahé nadbytečné dlouhé ponechání modelu G-54 na dešti a následně hrubé poškození trupu milicionářem po krásném maximu. Ovšem dilem jsme se „podepsali“ na létání sami. Později jsem zjistil, že jsme svazek využívali sotva na 75%.

Ještě trochu popisu modelu E-54, který jediný ve zdraví doletěl:

Trup - byl slepen ze dvou bočnic. Podélníky byly z balzových listů 5x5 se zaoblenou vnější hranou, rozpěrky z listů 3x5. Tytéž rozpěrky byly použity mezi bočnicemi nahoře a dole. Vepředu trupu byla lipová hlavička s ocelovou hřídelkou 2 mm, hliníkovým třmenem kde byly otočně upevněny lipové listy vrtule. Pod výškovkou byla malá balzová ostruha pro vzlet. Bezpečně široké sedlo pro křídlo se slepilo zvlášť a po potažení a nalakování se shora přilepilo na trup.

Křídlo - bylo k trupu upevněno gumou. Náběžka i odtokovka byly balzové, žebra s profilem blízkým MVA 301 byla z balzy 1,5 mm. Nosník byl z tvrdší balzové lišty. Křídlo bylo uprostřed dělené, spojovalo se násuvným bambusem.

Výškovka - byla obdélníková, jedonosníková. Na konci byla ukončena balzovými ploškami.

Směrovka - měla symetrický profil slepený z balzových listů 1,5x2,5 mm přes její nosník. Rám směrovky byl z balzových listů 2x4. Uspořádání determalizátoru Goldberg. Výškovka se opírala do velkého výřezu v zadní části směrovky.

Pokud jde o výkony, nebyl E-54 nic podradného. K dosažení špičkových výkonů mu snad scházelo jen jediné (měřeno svojí dobou) - lepší vrtule většího průměru a přechod na 14 pramenný svazek. Ale i tak bývaly průměrné výkony kolem 2' 50" a to nebylo málo.



Křídla a výškovka z původního RC motoráku ALFA, nový hranatý typ a byl na světě dobrý cvičný větroň. Když se k tomu přidělala ještě konzolka s motorem. Jena, tak to létalo samo. Konstrukce R. Čížek 1960.

ARC-A2 – 2. kolo – 19. 5. 2002

letišťe Aeroklubu Kladno

Na letišti se sešlo celkem 17 soutěžících. Mnozí z nich pokukovali po obloze a z různých podmačenin se hádalo, co s námi počasí udělá. Nevypadalo to sice úplně špatně, ale bylo záhodno odlétnout soutěž v době co nejkratší. K dispozici bylo 6 časoměřičů a přestože byla před zahájením stanovena délka kola na 60 minut (v této určené době je pořadí letů volné), bylo kolo odlétáno za 40 minut. Všechno dobře klapalo, když je tolik časoměřičů, tak to „odsejpá“ a nikdo není v časové tísně.

Počasí nebylo příliš turbulentní, výkoly slušné (v 1. kole 7 plných maxim) a „padáku“ nepatrně. Plné maximum zalétl v 1. kole F. Dvořák se Špulákovou VÁŽKOU, také syn Libor s německým modelem ADEBAR, Jarda Alexandrov a Ing. Sekerka s ČÁPÝ, J. Plaček se SATURNEM B a M. Hořava se SUPER NEPTUNEM.

Druhé kolo trvalo stejně jako první ale maxim bylo 11 (61%). Ing. Vyskočil s Hansenovou AURIKEL, R. Metz s Bremsovou A2, K. Kalina s modelem FALKE, J. Netáhlo s EXPE, opět oba Dvořákové a všichni Plačkové se SATURNY B.

Letišťe bylo bohužel ještě neposekané a „gumicuky“ pro vzlety moc účinné nebyly, guma se ve vysoké trávě brzdila a dosažené výšky byly menší, než přímým vlekem. Proto na přímý vlek přešla většina soutěžících.

Třetí kolo bylo na maxima chudé. Pouze pěti soutěžícím se to podařilo i když několik výsledků bylo těsně pod. Úspěšní byli: Metz, L. Dvořák, J. Plaček, Hořava. Tři výsledky s plnými body po třech kolech měli pouze: L. Dvořák, J. Plaček a M. Hořava. Ti měli největší šanci umístit se v závěru na předních místech.

Čtvrté kolo už mnoho nezměnilo. Plně bodovali: Netáhlo, oba Dvořákové, O. Plaček, Alexandrov, Hořava, a Ing. Valenta. Ale ještě 5 dalších dosáhlo přes 215 bodů.

Takové byly konečné výsledky:

1. Dvořák Libor	Adebar	840 + 280
2. Dvořák František	Vážka	840 + 260
3. Netáhlo Jaroslav	Expe	840 + 215
4. Plaček Jiří	Saturn B	840 + 197
5. Hořava Miloslav	Super Neptun	840 + 184
6. Metz Richard	Brems	840 + 172
7. Ing. Sekerka M.	Čáp	831
8. Plaček Ondřej	Saturn B	784 jun.
9. Ing. Valenta V.	Mira	778
10. Alexandrov Jar.	Čáp	752
11. Schwarz Michal	Čáp	740 zák
12. Macků Miroslav	Mýval	740
13. Plaček Tomáš	Saturn B	739 jun.
14. Ing. Vyskočil Z.	Aurikel	730
15. Kalina Karel	Falke	640
16. Mařík František	Neptun	573
17. Švarc František	Neptun	214

Páni piloti si jistě nenapsali špatné vysvědčení za přistávání. Ze 68 vykonaných letů bylo 48 do malého čtverce, 10 do velkého a 10 mimo.

Trochu nasát místní atmosféru přijel člen SAMu 95 Alois Drahokoupil s přítelem Jaroslavem. Až z Turnova a to je přece jen kousek cesty. Neodjeli domů docela zklamání, spíše naopak.

Celkem bylo uděleno 5 věcných cen a diplomů. Šlo o dobrý podnik a lze doufat, že se zájem udrží i v dalších kolech. Časoměřiči: Horák, Balej, Machulka, Puchold, Čítek, a Valenta odvedli dobrou práci.

Ředitel soutěže Rad. Čížek

ARC-A2 - 3. kolo – 7. 7. 2002

letišťe Aeroklubu Kladno

Pohled na večerní sobotu 6.7. byl modelářsky velmi neradostný. Nad Kladensko se nasunula od západu očekávaná studená fronta. Nebe se zatáhlo nejdříve tmavými mraky, které se rozpustily v šedivé nekonečno do všech směrů. Blesky a hustý déšť nakonec rámoval odchod hezkého dne. Ale v neděli ráno bylo všechno jinak. Ani stopa po zatažené obloze, bylo

vymeteno se slabým větrem jižních směrů. ARC-A2 chasa nastartovala sva přiblížovací a vyrazila z různých koutů země české. Skupina Plzeňáků, K. Kalina až z Bochova, rota z Prahy a 12 bojovníků z Kladenska. Celkem 22 soutěžících, hezký počet na jedinou kategorii.

Pořadatelé byli modeláři žehrovského LMK. Není to jednoduché, když jich současně 6 létá. Další 5 působilo jako časoměřiči a starter. Inu nejsou lidi. Létalo se po hodinových kolech, ale s úplnou volbou času vzletu v rámci kola to jde snad při polovičním počtu soutěžících. V dané situaci při shodnosti, nebo těsné blízkosti kanálů bylo nutné vytvořit skupiny po 4 soutěžících. Ti měli k dispozici své 4 časoměřiče. Cílem bylo aby všech 22 soutěžících odlétalo během uvažované hodiny.

Klauzule pravidel, že každý má nárok na 2 pokusy na 1 let vznikla z potřeby kompenzovat předčasná vypnutí, nebo chybný vlek. Tak to bylo zamýšlené. Zemřely vrchní sportovní komisař pro modelářinu, plachtařinu i motorové létání Ing. Ferdys Němec nám při školeních říkal: vite snad jedině modeláři dokáží i v sebelepších pravidlech najít nějakou skulinu jak něco obrátit naruby. Vzpomněl jsem si na něho v neděli. Většina druhých pokusů byla vykonána poté, co soutěžící zjistili „že to tam není“ a ohlásili před uplynutím limitové minuty druhý pokus. Tak proč to nezkusit ještě jednou? Časoměřiče k dispozici mám, tak o co jde? Že jsem přistál 60 m daleko, že mně nemá kdo podat model (pomocník, který vlekal balí silon někde na druhém konci letiště) a kde že je k čertu honem ten zatracený padáček a ještě převázat křídla. No to je směla! Viděno očima pořadatelů vážení zdržujete. Zdržujete nástup další skupiny, která má již rozdané letové karty a bude potřebovat tytéž časoměřiče, které dosud zaměstnáváte vy. Jistě by bylo řešením mít další 4 časoměřiče – ale kde je vzít? A jsou tu ještě vzaby v používání společných vlekařů, gumicuků, nebo i jen pomocníků. Snad by bylo řešením, kdy opakování pokusu by bylo nutné ohlásit nejpozději při vypnutí. A tak se pokorně vracíme k dávno již osvědčenému: **Pracovní čas.** Možná ještě s jedním, nebo dvěma časoměřiči navíc, ale za 8 minut by mělo být vše na zemi a poletí další. Takhle si to ověříme na letošním 4. kole 8. září v Kladně.

Jak létali:

1. Dvořák Libor	Adebar	831
2. Plaček Ondřej	Saturn B	756 (j)
3. Kalina Karel	Falke	705
4. Brož František	Ferda 2	703
5. Plaček Tomáš	Saturn B	697 (j)
6. Kostečka Vladimír	Adebar	692
7. Dvořák František	Vážka	683
8. Herman František	Andromeda	642
9. Alexandrov Jaroslav	Čáp	642
10. Netáhlo Jaroslav	Expe	642
11. Vaniček Jaroslav	Marschal	640
12. Mařík František	Neptun	624
13. Ing. Sekerka Milan	Čáp	620
14. Hořava Miloslav	Super Neptun	620
15. Ing. Kleinmond Karel	Expe	600
16. Plaček Jiří	Saturn B	595
17. Schwarz Michal	Čáp	581 (ž)
18. Ing. Vyskočil Zdeněk	Aurikel	553
19. Metz Richard	Brehms	507
20. Švarc František	Čáp	400
21. Machulka Stanislav	Saturn B	396
22. Ing. Valenta Vladimír	Mira	0

Ke konci soutěže se zvedl trochu vítr a ti, co si zalétli dál za „čtverec“ měli trochu potíže dostat se s přistáním dovnitř a byli kratší. Ale i tak byla úspěšnost v přesnosti přistání více než 60 %. Celkové výkony byly oproti 2. kolu nižší. Na svědomí to měl zmíněný přechod studené fronty. Den po ní je vzduch ještě nevyhrátý, vlhký a s termikou to bývá velmi slabé. Jedině Libor Dvořák se „utrhl“ přes 800. Nakonec se ale stejně při konečném hodnocení každému škrtá nejhorší kolo.

Současně se 4. kolem bude 8.9. vyhodnoceno i celkové letošní létání a absolutní vítěz obdrží pohár věnovaný bývalým členem LMK KŽ Vaškem Hanyšem nyní žijícím ve Švýcarsku. Tedy v LMK si přijďte zalétat, nebo se alespoň na pěkné létání podívat.

Rad. Čížek

Rokycanské ARC větroně

Dne 22. 6. uspořádali rokycanští modeláři Malou soutěž v kategoriích ARC-A2 a ARC. Ředitel soutěže Ing. Petr Tichota a čtveřice časoměřičů si určitě za svoji iniciativu zasloužili větší účast soutěžících. Vždyť jen Jirka Plaček se svými syny tvořil rovných 50 % účastníků. Tu druhou polovinu tvořil V. Pergler z Prahy, Mirek Kasal z Pňovan a Jarda Vaníček z Plzně.

Vnučuje se myšlenka, zda dlouhé seznamy členů obou SAMů nejsou nakonec jen soupisem členů IL a Zpravodaje.

Celkové výsledky:

ARC-A2:		ARC:	
1. Plaček Tomáš	840	1. Pergler Vladimír	993
2. Kasal Miroslav	745	2. Plaček Jiří	925
3. Plaček Ondřej	712	3. Plaček Ondřej	901
4. Plaček Jiří	656	4. Plaček Tomáš	859
5. Vaníček Jaroslav	548	5. Pergler Vladimír	723

Pořadatelů soutěží historiků je jako šafránů jak se říká. Musíme si jich nejen vážit ale více je podporovat. Cožpak nejsou nějakí RC větroňáři poblíž než těch skoro 100 km co jedou Pražáci?



4. Korespondenční 2002- 4. POSTAL CONTEST 2002

Registrační list modelu:

Soutěžící – Contestant
Adresa:
Člen klubu – Club member.....

Data modelu:

Jméno modelu – Name of model
Rok stavby – Year of building
Rozpětí – Span
Plocha křídla – Wing area
Celková plocha – Total wing area (dm²)
Váha – Weight
Zatížení – Wing loading (g/dm²)
Svazek – Rubber – 10g, 20g

Kategorie – Class: AV1, AV2, AV3, BV1a BV25

Létáno dne – Where flying
Datum – Date2002
Rychlost větru – Wind velocity
Teplota – Temp°C Oblačnost – Cloudy

Letový záznam – Flights:

Let Flight	Dosaž. čas Time (sec)	Časoměřič Timekeeper
1.		
2.		
3.		
4.		
3 nejlepší lety 3 best flights		

Máte-li lety 1.2.3. ve výši max. letě 4. let o 60s více
Have you the flights 1.2.3. full time, do you the 4 st flights max + 60 sec
Zašlete tento registr. list nejpozději do 10.10. na ředit. soutěže.
Dont foret send this sheet latest to 10.10. on C.D.

C.D. Radoslav Čížek, Žilinská 160, Kamenné Žehrovice
273 01

Korespondenční soutěž volných historických modelů – 2002.

Ukazuje se, že pokud jde o vzdálenosti modelářů od sebe hraje to svoji negativní roli. Jsme také pohodlnější, línější a chybí nám elán z mladších let. Až na ty vzácné výjimky nějakého dorostu jsme prostě zestárlí a nemusíme být u všeho. Ale ne zase natolik, abychom nezatoužili si „skočit“. Ono to přeci jenom nedá. Logicky je soutěž něco víc. Nejen že si modeláři zalétají za stejných podmínek, ale při tom přímém kontaktu si mohou i pokecat, být cele při tom. Nemyslím si tedy, že by tohle mohla nějaká korespondenční soutěž nahradit. Několik dopisů však žádalo soutěž udržet a tak bude i letos. Možná, že nás zase bude málo. Ano o nic nejde, výsledky se sice objeví v některém z dalších čísel IL, možná i v některém modelářském periodiku, ale určitě nebudou nikde zapsány zlatým písmem do analů modelářiny. Zůstane jen hřejivý pocit přátelství a sounáležitosti – a to není málo.

Letošní ročník má několik menších změn, ale ty nijak neovlivní létání. Čas pro létání byl rozšířen ze 4 na 6 týdnů, aby si každý mohl odlétnout své lety v pohodovém počasí, nebo aby měl dost času, poletit-li více kategorií. Každá může být odlétnuta v jiný den.

Tedy:

- Výkony budou registrovány za létání uskutečněné od **15.8.02 do 30.9.02** včetně.
- Každý model má nárok vykonat 4 platné lety. Na každý platný let jsou nejvýše 2 pokusy. Za pokus se pokládá let kratší než 15s. (Platné pro všechny vypsane kategorie).

Vypsane kategorie:

1. bezmotorové modely

AV 1 – modely do rozpětí 1270 mm – maximum = 90s
AV 2 – modely do rozpětí 2000 mm – maximum = 140s
AV 3 – modely s rozpětím nad 2000 mm – max. = 180s
Vleky jsou šnúrou délky 50 m přímým vlekem, případně gumicukem 50 m, kde délka gumy smí být nejvýše 10 m (průřez nerozhoduje).

2. modely na gumu

BV 25 – modely do rozpětí 635 mm – maximum = 60s, svazek nejvýše 10g
BV 1a – modely do rozpětí 714 mm – maximum = 90s, svazek nejvýše 20g
Je povoleno použití plastické volnoběžné vrtule.
Vzlety jsou možné s desky nebo z ruky.

- výkony zapište na letovou kartu (vzor je připojen) s vyplněním všech dat modelu a s podpisem časoměřiče. V každé kategorii je povoleno létat se dvěma modely, ale každý model musí mít vlastní letovou kartu.
- v případě, že je při 3 letech dosaženo maxima, letí se 4. let z maximum o 60s delším.
- do pořadí se započítávají 3 nejlepší lety. 4. let pouze pro rozlišení pořadí při stejném výkonu.
- požádal jsem opět (tentokrát časopis RC Revue a RC Modely) o poskytnutí předplatného jako ceny pro vítěze kategorií. Redakce RC Modely věnovala pro vítěze 3 celoroční předplatné a redakce RC Modely časopisy z remítendy.

Záznam o létání zašlete nejpozději (poštovní razítko) do **10.10.02** na adresu ředitele soutěže: Radoslav Čížek, Žilinská 160, 273 01 Kamenné Žehrovice. Sem se také obračejte s případnými dotazy během KS.

Rad. Čížek



Okopíruj si tabulku 1,5 větší pro každý létaný model!
NEZAPOMEŇ POSLAT VYPLNĚNĚ DO 10.10.2002 ZPĚT.

IL č. 67 do tisku 5.8.02