



INFORMAČNÍ LISTY

ZÁŘÍ

2002/5

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

President: **Radoslav ČÍZEK**
Žilinská 160, 273 01 K. Žehrovice
Zástupce: **František DVOŘÁK**
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**

Host nevitáný.

Jako tisíce jiných sedím u večerních zpráv TV. Do obrazu proniká zlověstný pruh textu o prudce stoupajících hladinách řek a potoků v Jižních Čechách měnících se za pochozu v záplavy. Jejich rozsah si zatím ani neuvědomujeme. Další obrázky zkázy. TV podává bolestně obrázky zřícených domků a chalup. Kamera nelitostně ukazuje, že to není jen věci přítoku Vltavy, voda se dere už k Plzni. Marně se velká voda cpe pod kamenné oblouky starického kamenného mostu v Písku. Nevejde se tam, je jí moc. Obrázky dalšího sledu ukazují, jak mizí mostovka i roubení pod hladinou. Nad kouká už jen vršek nějaké sochy a masivní kříž. Tlačí se na mne beznaděj a smutek. Ničivou sílu nikdo nezastaví. Znam vodu, jsem ženista a mám z její síly respekt i když jsem ji nemusel poznávat v této ničivé podobě. Ta voda sém nepatří, jako voják jsem vždycky kráčet po tomto mostě suchou nohou. Co se děje teď překračuje moje chápání. Převládá jen pocit bezmocnosti nad tou brutalitou živlu, který se předvádí tím, že boří a poté odnáší vše, co plave. Že není vody jen po kotlíku ukazují jen málo vyčnívající střechy aut z vody, někde přes ně padlé stromy.

Teď platí svoji daň už i Plzeň. Že „Na Roudné“ spadly 3 domy. Tam přece bydlí Jarda Vaníček. Už to nevydržím a píši známým. Jestli alespoň stačili utéct někam výš. A všude nánosy bahna vmačkané i do těch nejmenších skvrn ulic. Co Pepa Müller v Třeboni? Vždycky jsem si z něj dělal legraci, že chytá kapříky přímo prutem z okna ložnice... Píši do Strakonice a Lipenců, oboje je desítky kilometrů od sebe, ale voda je všude stejná a uvědomuji si, že chlapi mají asi úplně jiné starosti, než mně v tuto chvíli odepisat.

Odpovědi jsem se už nedočkal, jako vltř přijela ambulance kladenské nemocnice a zajmula mne do svých útrob. Čekal jsem denně na poštu, ale ta mně nepřinášela žádné odpovědi na moji úzkostlivou zvědavost. Až za pár dnů mně ubezpečil Pepa Müller, že bydlí pověš vodu a totéž i Mirek Macků z Lipenců. Jsem v suchu píše, ale nepřej si vidět naše letiště, samé bahno! Nepočítám ztráty povodněmi na miliardy, to umí plánovači i když se často sekou. Dovedu si ale docela přesně představit tu úžasnou rachotu co nás, věčně nepřipravené lidičky žijící v této zemiček čeká k nápravě. Nikde nejsou v rezervě takové miliardy, které by ztráty mohly uhradit. Budeme si dlouho lizát rány jak z těch hmotných úderů pod pás, tak z těch duševních. Je velmi málo těch, kteří přesto, že ztratili střechu nad hlavou a všechno ostatní, se otřesou jak pes vylézající z vody a začnou od Adama znovu. Většina ten úděl neunes. Podepřme je, každá pomoc je dobrá.

Nemohu vyjmenovat celou tu pohromu, jak postupovala po Vltavě až do Prahy, nemohu si srovnat v hlavě Karlín, kde jsem jako študák chvíli bydlel, s vodou v 1. poschodí právě v naší Pobřežní ulici. Zatopené Kralupsko a Mělnicko, na Labi a Ohři Terezín i se hrbitovem a Ústí nad Labem.

Potopa přišla příliš náhle, a v rozsahu nevidaném, vzednutí hladin potůčků a řek se spojilo, aby ukázalo jak je člověk proti přírodě malý a bezbranný. Jsou desítky měst a vesniček, které ponese pečť tohoto nelitostného řádění přírodního živlu. Nemáme vypěstovaný cit pro posouzení tak zničujících sil. Několik dnů jejich působení budeme napravovat roky. Někdo pomohl ihned, lopatou či penězi, jiný dnes či zítra. Stále bude kam dávat. Naše pomoc jednotlivců budou možná jen kapky, ale bude-li jich dost, bude to přece jen vidět a cítit – přinejmenším v našich srdcích, že jsme všichni ti, kteří nebyli postiženi nezůstali lhostejní.

Radek Čížek.



K plné spokojenosti létají ve Velké Británii modely Williama Morleye (vlevo s černým trupem) a Dave Wottona Čížkova GX-46. Před zalétáním je ještě třetí model jejich kolegy.



Belgickou A2 od Bremse létá se střídavými úspěchy Richard Metz z Kladna. Model vypouští Fr. Mařík. Předloha repliky zvítězila na MS v roce 1956.

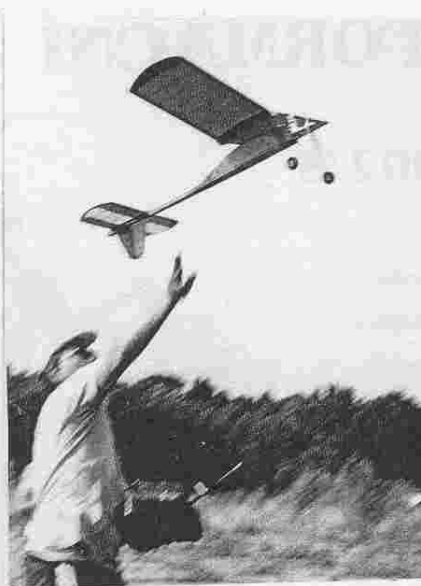


Dva starí modelářští vlci s modely XL-56. Zleva Zdeněk Rychnovský (model je upraven pro svazek 35g) a ing. Vlasta Popelář z Prahy – Suchdola nejen stále umí postavit „ero na gumu“, ale mají i výborné letové výkony.

Foto Rychnovský



Ještě obrázek ze setkání SAM v Taft 2001. Bud Romak s oldtimerem COMET MERCURY. Létá s tímto modelem v kategorii Class A – Pylon.



Startuje olomoucký modelář Patrman



Starého Čížkova školního gumáčka ČMELÁK postavil věrně Alois Rajnošek z Králova Dvora.



Na 12. setkání SAM 78 na letišti Nová ves Aeroklubu Jeseník opět zazářil staříček, pěkně udělaný „DELFIN“ Vitka Laciny z Rosic a zvítězil ve své kategorii.



I Jamamurú v dalekém Japonsku mají vedle něžných věcíček do vitríny v obýváku i modely různých věků. Od starých Pusheru přes kabiňáky až po P-30, který drží paní Richiko.



Mladý Tomáš Valent z Banské Bystrice pálí doutnák na setkání SAM 78 v Jeseníku u školní A2 – ČAP.



Mirek Bečák s A2 MARTAN od Zd. Rašky z r. 1954.

Foto Raška

„Rakety“ Vladimíra Hájka

Je to neuvěřitelných 50 let, co se Vladimír dostal k modylkům. Možná i o nějaký týden víc. Nevím přesně, žádný interview jsem s ním nedělal. Kdo to byl Vladimír Hájek z Prahy? Ne nelekejte se, on samozřejmě ještě žije. Ale těžko psát v čase přítomném o tom co bylo dávno. Všechno chce svůj čas i prostor řekl dávno jakýsi moudrý muž. Ze sportovně založeného pražského kluka se stal později posluchač vysoké školy elektrotechnické a později, když dozal čas i inženýr.

PODHA VÝŠKOVKY:
MOTOR LET. $+2^{\circ}$
KLOUŽAVÝ LET $-0^{\circ}35'$

$-3^{\circ}45'$

79

125

POTAŽENO PŘEKLIŽKOU

123

80

105

130

MOTOR: 5° DOLŮ
 1° VLEVO

1004

TURBULATOR

3.5

2.2

ŽEBRA - Balsa 2,5mm

4,5.25

6

PROFIL KŘÍDLA: NACA 6409
PROFIL VÝŠKOVKY: NACA 4409

25.25

BALSA 6.6

16.70

29,32 cm²
váha - 165g

7,68 cm²
váha - 40g

16.70

74.5

315

100

5

280

190

10

130

200

300

400

500

600

700

800

900

1000

1100

1200

1300

1400

1500

1600

1700

1800

1900

2000

2100

2200

2300

2400

2500

2600

2700

2800

2900

3000

3100

3200

3300

3400

3500

3600

3700

3800

3900

4000

4100

4200

4300

4400

4500

4600

4700

4800

4900

5000

5100

5200

5300

5400

5500

5600

5700

5800

5900

6000

6100

6200

6300

6400

6500

6600

6700

6800

6900

7000

7100

7200

7300

7400

7500

7600

7700

7800

7900

8000

8100

8200

8300

8400

8500

8600

8700

8800

8900

9000

9100

9200

9300

9400

9500

9600

9700

9800

9900

10000

10100

10200

10300

10400

10500

10600

10700

10800

10900

11000

11100

11200

11300

11400

11500

11600

11700

11800

11900

12000

12100

12200

12300

12400

12500

12600

12700

12800

12900

13000

13100

13200

13300

13400

13500

13600

13700

13800

13900

14000

14100

14200

14300

14400

14500

14600

14700

14800

14900

15000

15100

15200

15300

15400

15500

15600

15700

15800

15900

16000

16100

16200

16300

16400

16500

16600

16700

16800

16900

17000

17100

17200

17300

17400

17500

17600

17700

17800

17900

18000

18100

18200

18300

18400

18500

18600

18700

18800

18900

19000

19100

19200

19300

19400

19500

19600

19700

19800

19900

20000

20100

20200

20300

20400

20500

20600

20700

20800

20900

21000

21100

21200

21300

21400

21500

21600

21700

21800

21900

22000

22100

22200

22300

22400

22500

22600

22700

22800

22900

23000

23100

23200

23300

23400

23500

23600

23700

23800

23900

24000

24100

24200

24300

24400

24500

24600

24700

24800

24900

25000

25100

25200

25300

25400

25500

25600

25700

25800

25900

26000

26100

26200

26300

26400

26500

26600

26700

26800

26900

27000

27100

27200

27300

27400

27500

27600

27700

27800

27900

28000

28100

28200

28300

28400

28500

28600

28700

28800

28900

29000

29100

29200

29300

29400

29500

29600

29700

29800

29900

30000

30100

30200

30300

30400

30500

30600

30700

30800

30900

31000

31100

31200

31300

31400

31500

31600

31700

31800

31900

32000

32100

32200

32300

32400

32500

32600

32700

32800

32900

33000

33100

Také se kupodivu mnohých oženil a založil rodinu, ale to až následně. Ale kdo by jej z dnešní modelářské mládeže znal aniž by si mohl zalistovat ve starých Leteckých Modelářích?

Jeho čas byla padesátá léta. Kdopak z dnešní mládeže se sem dokáže přenést? Dospívajícímu klukovi učarovaly modely letadel. Takových bylo jistě mnoho, ale on svoji houževnatosti se propracoval na špičku všeho co dělal. Jeho hlavní parketou se staly volné motoráky. Tehdy nebylo dnes, vše bylo značně jednodušší: větrone vzletaly pomocí šňůry, ostatní modely byly poháněny buď gumovým svazkem, nebo výbušnými motory, ve Vládově době už detonacními. On sice dělal do všeho, ale motoráčky získaly prioritu. Nesmělo by vás ale vydesit, jak někde na soutěži natáčí svého gumáčka, nebo na zbraslavském letišti prohání svoje pověstné a velmi úspěšné samokridlo na gumu. Také byl jedním z prvních, kdo u nás letal tuště Wakefieldy. Byl to hoch koumák, vše nepoznané jej lákalo k řešení. Později se nevyhnul ani rádiem řízeným modelem. Konečně, měl k nim profese blízko.

Vraťme se ale k RAKETÁM. Název mu bezpochyby vnukla stoupavost jeho již pokročilejších modelů. Měřil jsem s pilotem Jardou Kumpoštem ve Vrchlabí stoupavost jeho první RAKETY 5. Abychom model stihli přese ná vrcholu dostupu, něco jsme si nastoupali předem před vzletem modelu. A tak jsme zjistili z kabiny našeho Z-22 Junáka, že se model za 15s chodu motoru dostal přesně 150m vysoko. Tedy stoupavost byla 10m/s. Neporovnávejte to ale s hodnotami z nynějších MS s palebnými dvaapůlkami točícími možná 4x více, než nebohá amatérsky vyrobená AMA Tondy Macháčka ze Žižkova. To je zcela jiný svět.

RAKETY 5 vstoupily na scénu v roce 1954. Konala se soustředění na posvěcené MMLS v Moskvě, čili soutěž Lido-demo, jak jsme říkali. I když pravidla byla velmi nezvyklá (jeden soutěžící v dané kategorii za každý stát a co se týče volby kategorií - ke klasickým volným modelům ještě rychlostní pětice

1000

STOUPAVOST: $10 \div 12^\circ/\text{sec}$

50
+3°

130

160

-1°

170

RAKETA-5

NACA 4409

NACA 6409

190

73 42

A-B

C-D

30

730

125

A

B

200

L-1730

5 110

80

20 130 80

KONSTRUKCE:
VLAD. HAJEK
ČSR

PLOCHA KŘÍDLA - 30,7 dm²
PLOCHA VÝŠKOVKY - 8,6 dm²
CELKOVÁ PLOCHA - 39,3 dm²
VÁHA V LETU - 636 g
ZATÍŽENÍ - 16,1 g/dm³
MOTOR - AMA 2,47 cm

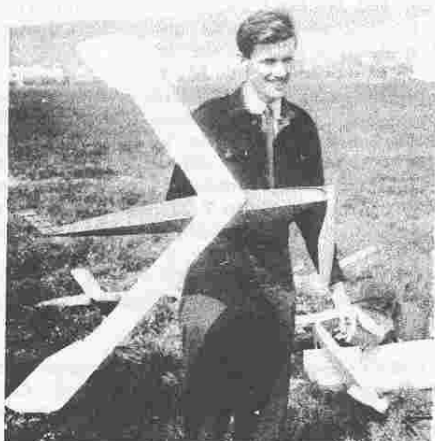
a dokonce i trysky), dělalo to dojem, že pachatelé této divočiny museli mít dost vypito. Ale po tolika letech pustu to bylo něco nebyvalého.

Podívejme se na původní RAKETU 5 blíže. Je na prvním obrázku. Model měl na koso postavený čtvercový trup s potaženým a silně vyztuženým krkem pod křídlem. Křídlo s profilem NACA 6409 bylo na kolečky nasazeno na krk a vzepřeno bambusovými vzpěrkami. Tato soustava byla velmi tuhá. Centrální hlavní nosník křídla probíhal asi v 1/3 hloubky profilu. Pomocný nosník byl rovněž zdvojený, ale zasahoval jen do 1. pole ucha. Směrovka byla nezvykle zaprofilována (viz plánek) a byla přilepena na tupo shora na trup. Pod výškovkou byla menší část směrovky a sloužila také k ochraně výškovky. Podvozek byl dvoukolový, vykyný při nárazu zepředu směrem nazad. Byl odnímatelný. Motor AMA 2,47 ccm byl snadno upevnitelný za 3 patky na karteru. Tímto způsobem byl také snadno regulovatelný odklon motoru. Nádrž byla ze skleněného kapátka a byla umístěna nad karburátorem. To byla určitá nevýhoda, neboť hladina paliva se v kapátku trásla a odhadnout čas chodu motoru nebylo jednoduché. Jednu zvláštnost model měl: dvoulístou sklopnou vrtuli. S takovou nikdy v Moskvě nelétal. Model létal s podélným seřízením

+ 4 (+3 křídlo a -1 výškovka). Sklon motoru byl 7°. Vzlety modelu s desky (tehdy se jinak nelétalo) byly bezproblémové. Po krátkém rozjezdu stoupal model v pravotočivé spirále. Hlavní data modelu jsou na výkrese.

Alespoň telegraficky z Vláďova houževnatého boje v Moskvě: vítr 4-7 m/s zvažuje se otevření startu. Ano, jde se na to. Mnoho jsme o soupeřích nevěděli, auto-časovače na sovětských a ukrajinských modelech však dokázali nastavit chod motoru těsně pod 20 s a to byla jejich výhoda. Rus Kučerov letí se svým „náhradím“, kterýžto model dostal název „tágo“ měl nemožně dlouhý trup a také nebyl nejlépejší.

Dlouhý motorový chod mu však zajistil maximum. Také Vláďa jej má spolehlivě za sebou. Soutěž byla pro nárazový vítr až 12 m/s přerušena. Trochu to povolilo, létá se dále. Vladimír drží krok se špičkou a zapisuje druhé maximum. Už se trochu rysují abonenti na přední místa a outsideri. Vladimír si nějak popletl svoje kouzelné fláštiky, které bůh ví jak propašoval do letadla a napojil svého ore ne tím nejlepším. Odměnou byl blekotavý chod motoru, ale AMA to přezývala a donesla model ke třetímu maximumu. Zase vítr a déšť, mraky jdou po zemi, špatná dohlednost. Hájkův model mizí v těch čarech a časoměřiči končí měření za 2'45", ale model je stále ve vzduchu a přistává na letišti za 3'10". Je to k zlosti ale protest našeho vedení nebyl k ničemu, byl zamítnut. Těch 3'10" nebylo měřeno oficiálně. Už se šerí a je jasné, že 5. kolo už se neodletí. Počasí je nestálé a tak se družstva skoro celý den nepředvedou. Jen tak někdo si zkušebně poletuje, na pátý let byl čas až příští den odpoledne. Jeden z hlavních soupeřů Hájka Jermakov z Ukrajiny létající s anglickým motorem ED-Racer přes veškeré štelování letí jen 2'25". Čekáme s napětím s čím se představí Rus Kučerov. Byl v tuto chvíli jediný Hájkův soupeř. Překvapil nas. Nenasadil tágo, ale náhradní model běžné koncepce, ten však měl nějak špatně seřízený, model šel po startu do přemetu a časem 1'32" se nakonec umístil jako čtvrtý. Vsadil bych se, že zde také zapracovaly nervy. Vláďa letěl ale až po tomto napínavém divadelku a tak mu zbyl klid a čas na závěrečné jako vysoustružované maximum. A po pardubickém Špulakově ve větronicích, jsme měli další vítězství v kapse.



Cas se nezastavil, proběhly další soutěže, i ME, která Vladimír vyhrál. Byly postaveny další RAKETY s novými úpravami. Vladimír s Rudou Černým začali létat s „kopačkami“, malá klapka směrovky se uvedla v činnost těsně před ukončením chodu motoru. Bylo ještě třeba doladit kluz modelu po přechodu po zastavení motoru. Ukázala se potřeba stoupat rychleji, což ale při stávajících úhlech seřízení nebylo reálné. Řešení by bylo. Motorové se poletí na malý úhel seřízení, při kopnutí do zatáčky se současně natáhne výškovka. Zdá se to velmi prosté, ale k finálnímu řešení vedla cesta přes desítky zkušebních letů a úprav všech těch hejblat, které bylo třeba dotvarovat. Cestu k úspěchu popisuje Vladimír ve svém článku v Leteckém modeláři ročníku 1959 číslo 10 na stránkách 230 a 231. Někdo ze starších modelářů jistě toto číslo bude mít, tehdy odebral LM kde kdo, vždyť stál neuvěřitelných 1,30 Kč. Máte-li zájem o tuto stránku volných motoráků, pečlivě to pročtěte, nenoste dříví do lesa. Najdete tam vše potřebné.

Za vítězství v Moskvě mu byl udělen titul Mistra sportu a za další úspěchy a vítězství na ME titul ZMS. Asi to moc nevnímal, žil jen pro své létání a byla mu na hony vzdálena politická špina těchto let. Vždyť právě modelářina byla uniková cesta mnohých. Nabíhal stovky kilometrů po našich letištích a přilehlých pastvinách. Jeho doménou bylo podběhnout svůj model a chytit jej ještě před přistáním do ruky.

Nevím, co vedlo vedení modelářského Svazu k tomu, že vpředu uvedené tituly pro letecké modeláře zrušilo. Obávám se, že se domnívalo, že šlo o nějaký politický podfuk! Jak naivní! Na tituly Emila Zátopky z Helsinek se nikdo neodvážil sáhnout, bylo by to nemorální. Ani nevím, zda to někdo Vladimírovi sdělil...

Jistě Vl. Hájek nebyl jediný, kdo se vypracoval. Létal v motorářském družstvu společně s Rudou Černým, Ludvou Němcem. Svoje místo si vypracoval i Jarda Bílý z Mělníka. A všem tedy: chlapi makali jste dobře.

Nedělám si právo na to, že celý tento malý medallonek je bezchybný, mnozí pamětníci to možná viděli trochu jinak. Chtěl jsem jen dát řeč o volném motorovém létání v modelářském středověku dříve, než tato manéž zaroste travou. A o jednom protagonistovi této scény.

Rad. Čížek



Model vlastní konstrukce z r. 1950 (BV1a) natáčí Rudolf Hübshner.

Ctvrté, závěrečné kolo ARC-A2 na letišti Kladno

Slunečno s lehkým oparem, teplota něco přes 20° C a lehký větřík 2-4 m/s. Takové bylo 8. září na kladenském letišti. Takových dnů a ještě když se pořádá soutěž se opravdu v roce moc nepovede.

Létalo se 4. kolo rádiem řízených A-dvojek, tedy ARC-A2. Celý seriál byl zahájen 28. dubna za účasti 21 soutěžících. Druhé kolo bylo odlétáno 19. května 16ti soutěžícími. Třetí, letní kolo bylo odlétáno 7. července 21 soutěžícími. Zprávy o všech soutěžích jsme přinesli v IL.

Poslední 4. kolo bylo naplánováno na 8. září, kdy si mohlo ještě několik účastníků doplnit potřebný limit alespoň 3 soutěží a vylepsit si skóre. Toto kolo mělo také určit, kdo získá vítězný pohár věnovaný bývalým členem LMK KŽ a nyní členem SAM 95 Vaškem Hanyšem žijícím ve Švýcarsku., který se na závěrečné kolo přijel osobně podívat.

Před 4. kolem mělo 13 soutěžících splněn limit pro zápočet tedy 3 odlétané soutěže. Předběžně vedl Libor Dvořák před F. Dvořákem a juniorem O. Plačkem.

K létání 4. kola se přihlásilo 18 soutěžících. Létalo se ve 4 skupinách s pracovním časem 8 minut. Počet pokusů v rámci pracovního času nebyl omezen, platil poslední pokus. Soutěž měla plynulý průběh, každý uvolněný časoměřič dostal ihned letovou kartu a někoho z další skupiny. První kolo bylo poměrně bohaté na maxima, zalétlo je 7 soutěžících. Druhé kolo bylo slabší, maximum zalétl pouze F. Brož, V. Kostečka a F. Dvořák. Ve třetím kole zapsal maximum jediný pilot bez bázně a hany F. Dvořák, bylo to na výkony nejslabší kolo – jak říkávají plachtaři – termika odesla na oběd. Také o tom svědčí skutečnost, že 10 letů z tohoto kola nebylo nakonec vzato do celkového hodnocení. Poslední kolo bylo podobné prvnímu, zase 7 maxim.

Celkové výsledky 4. kola byly takové:

1. Dvořák F.	840	10. Plaček O.	754
2. Dvořák L.	816	11. Alexandrov J.	735
3. Mařík F.	813	12. Plaček J.	715
4. Kostečka V.	800	13. Metz R.	681
5. Ing. Sekerka M.	796	14. Plaček T.	668
6. Ing. Striteský J.	793	15. Vaniček J.	624
7. Macků M.	790	16. Kasal M.	566
8. Hořava M.	770	17. Svoboda P.	260
9. Brož F.	751	18. Švarc F.	100

Končí poslední lety, zehrovská parta skládá vytyčovací tyčky z přistávací plochy, Jirka Balej má v práci počítačku a dělá konečné vyhodnocení. Čtyřkolový maratón je u konce.

Nejdříve byla vyhodnocena soutěž 4. kola, rozdány diplomy a ceny a nakonec bylo vyhodnoceno celé létání seriálu této kategorie pro rok 2002, kde byly vzaty v úvahu 3 nejlepší výkony.

Zde jsou celkové výsledky:

1. Dvořák Libor	Adebar	2487
2. Dvořák František	Vážka – Adebar	2438
3. Ing. Sekerka Milan	Čáp	2394
4. Hořava Miloslav	Super Neptun	2392
5. Plaček Ondřej	Saturn-B	2285
6. Plaček Jiří	Saturn-B	2254
7. Mařík František	Neptun	2240
8. Brož František	Ferda	2224
9. Macků Miroslav	Mýval	2205
10. Schwarz Michal	Čáp	2135
11. Plaček Tomáš	Saturn-B	2104
12. Metz Richard	Brehms	2073
13. Alexandrov Jarosl.	Čáp	1891
14. Vaniček Jaroslav	Marshall	1889
15. Ing. Vyskočil Zdeněk	Aurikel	1864
16. Kalina Karel	Falke	1550
17. Švarc František	Čáp	891

Pořadatelem akce byli členové LMK KŽ. Létání organizoval k plné spokojenosti Jirka Balej, který zastal ještě funkci časoměřiče. S ním měřili Ing. Vyskočil, V. Horák, Slavík a M. Schwarz. Na R. Čížka zbylo jen dopsání diplomů.

Rad. Čížek

Sněm SAMu 95
se bude konat dne 9. listopadu 2002 v kladenském
Labyrintu od 9.30 hodin.
Doufáme v hojnou účast členů klubu
Výbor SAMu 95

XII. Celostátní setkání SAM 78 – Jeseník 22.-24.8.2002

Neváhám podat zkrácenou zprávu o tomto tradičním setkání s větším zpožděním. Podstatu přejímám z článku Zdeněk Slapnický ze Zpravodaje 78, dále drobných zpráv modelářů „pod obojí“, kteří na místě konání byli a měli snahu sdělit to dál.

Jesenické letiště je dlouhá nudle, snad jen málo přes 100 m široká a když skoro 1000 m dlouhá. Počasí s nepatrným vánkem však umožnilo se tam vejít a když ještě odpoledne začal vát slabý vítr z polských rovin v podélné ose letiště bylo to ideální. A také odměna snaživým pořadatelům Zdeněk Hanáčekovi a Petru Hoškovi, kteří si vedli dobře i po ostatních stránkách. Ubytování bylo modelářsky vyhovující. Účastníkům bylo letos oproti loňsku prý zhruba polovina, ale to nijak nesnižuje pocit dobře vykonaného díla. Řečeno slovy účastníka a vítěze jedné kategorie: Kdo přijel nelitoval, snad jen ta skutečnost, že místo konání je pro některé „z ruky“ omezila účast.

Výsledky jednotlivých kategorií:

AV1 – létalo 9 soutěžících
1. Ing. Drnec Milan Cb 33 227

AV2 – létalo 11 soutěžících
1. Ing. Drnec Milan Ibis 300

AV3 – létali 4 soutěžící
1. Lacina Vítězslav Delfin 360

Bv1 – létalo 15 soutěžících
1. Luža Milan MLL 301 180

BV2 – létali 4 soutěžící
1. Hübschner Rudolf Humbuk III 300

BV3 – létali 4 soutěžící
1. Šimek Vlastimil Tyčká model 180

BV mini – létalo 5 soutěžících
1. Raška Zdeněk Wicco Wic 114

CV 1 – létali 2 soutěžící
1. Nedorost Jiří Demon 106 290

ARC – létali 3 soutěžící
1. Kudela Karl Sokol 580

CRC2 – létal 1 soutěžící
1. Andrysek Zdeněk Vega 10 685

CRC3 show – létali 4 soutěžící
1. Mett Ulf Brummer 360

CRC Atom – létalo 8 soutěžících
1. Andrysek Zdeněk Vega 7 1200

CRC Classic – létali 3 soutěžící
1. Andrysek Zdeněk Vega 4 840

CRC E – létalo 5 soutěžících
1. Blažek Dalibor Komár II 622

Celkem odlétalo podle výsledkové listiny 36 soutěžících ve 14 kategoriích. Litujeme, že z prostorových důvodů nelze otisknout výsledkovou listinu ve větším rozsahu.

Rad. Čížek



To je starší z obou bratrů: Angličan John O'Donnel. Fotografie je ale z roku 1954 s průřezem trupu pouze 65 cm². Létal na 14 pramenu (80g) Pirelli s vrtulí průměru 560mm a stoupáním 610mm.



Očima vzpomínek – Wakefield Cup 1952

Ne, nebyli jsme přesně před 50ti léty přitom. Tehdy se nenašel u nás ještě nikdo, kdo by prosadil, aby se čs. modeláři mohli zúčastnit tak významné letecko-modelářské soutěže. My jsme nesměli. Nebyli jsme ale tak úplně mimo, celou řadu soutěžících jsme byt' na dálku znali. Manžele Ferbroví a Descheppera z Belgie, Kanadana Voodse, Dány Knudsen a Larsena, samozřejmě Fina Ellila s jeho výborným převodákem, Francouze Morriseta a Jossiena a Angličany Ewanse, Warringa a O'Donella. Znali jsme Němce Mainbauma, Holandana De Vriese, Italy Lustratiho a Kannenworffa, Švédy Blomgrena, Starka a Hakkansona, Švýcary Hasslacha a Bachliho, z USA hlavně Bilgriho a z tehdejší Jugoslávie Prhavce. prožívali jsme se zpožděním z výsledků uveřejněných v anglickém časopise Aeromodeler jejich maxima i výrazné lety, které něco psaly – ale i jejich ztracené naděje u méně povedených letů.

Celkem se této velké modelářské slávy ve švédském Norrköpingu v roce 1952 zúčastnilo 18 družstev různých států. Družstva mohla být až šestičlenná, ale Norsko a Jugoslávie měli po účastníku jediném, po dvou měla Jižní Afrika, Kanada a Dánsko, Austrálie Švýcarsko a Trinidad měli družstva tříčlenná. Ve výhodě byla samozřejmě družstva kompletní.

Létalo se pochopitelně s desky na 3 lety s měřeními maximy 5 minut. Časy letů byly sčítány. Třikrát za sebou dosáhnout maxima se nakonec nepodařilo nikomu, ale dvě a slušný 3,5 min let stačil na těsné vítězství Švédu Blomgrenovi.

Těch nejlepších 5 zalétalo takto:

1. Blomgren	Švédsko	3,30	5,00	5,00	13,30
2. Nilborn	Švédsko	3,23	4,46	5,00	13,09
3. Ellila	Finsko	4,00	4,16	4,39	12,55
4. Lustrati	Itálie	3,28	3,16	5,00	11,44
5. Bilgri	USA	4,53	3,00	3,42	11,35

Nesmi vás zaražet ta 5 minutová maxima. Vždyť se tehdy létalo na 120 gramový svazek Pirelli a ten se vytačel při 14 pramenech až 1,5 minuty. Teprve potom model začal klouzat.

40 let poté jsem se náhodně setkal v kalifornském Lost Hills a americkým pamětníkem Joe Bilgrim se kterým jsem se setkával na MS v letech 1955 a dalších. Joe byl už hodně v letech, ale rád zavzpomínal. Loni bohužel již zemřel. Leteckému modelářství zůstal věrný po celý svůj život.

Rad. Čížek



Radiový větroň GENTSCH plachtí nad jižním svahem Wasserkuppe. Foto Dr. Tröbs.



První A-jednotky na kladenském letišti. Zleva větroňář R. Konvalinka uprostřed K. Rys a napravo J. Šafek (žijící v Kanadě) – oba vynikající Wakefieldáři z let 55-60.



Jirka Michalovič z Prahy byl také jedním z průkopníků RC větroňů u nás. Po čtyřletém bádání a zkouškách nakreslil větroň SATURN, se kterým se mnozí naučili úspěšně létat.