

Vychází zpravidla 6x ročně pro členy klubu

Prezident: **Ing. Jiří Hruška**
 Pokladník: **Jiří Hloušek**
 Sportovní referent: **Miroslav Dvořáček**
 Členové výboru: **Roman Fousek**
Pavel Bačina

Úvodem

Vážení čtenáři Informačních listů, obsahem tohoto čísla IL bude ohlédnutí za událostmi od vydáním posledního čísla, tj. cca 2,5 měsíce. IL nemohou co se týče aktuálnosti konkurovat elektronickým médiím. Opět se otevřela v klubu diskuse, jestli je to v dnešní době nutné vydávat „tištěné“ medium, zvláště pokud tiskneme jen pár kusů. Nicméně poskládal jsem pro Vás z mého pohledu to nejpodstatnější z publikovaných článků a děkuji za příspěvky.

Přeji Vám hodně úspěšných letů
Pavel Bačina

Jak se létal Lánský Historik 6.6.2020

Sobotní ráno toho dne se tvářilo uplakaně a zimní bunda přišla vhod.

I tak už po osmé začali přijíždět první nedočkavci. Přístřešek vedle plochy Lánského letiště se začal plnit a v hlasité debatě se řešilo hlavně počasí.

Po důkladném prostudování předpovědi počasí, bylo třeba rozhodnout. Poletí se. Dva starty do dvanácti hodin. Drobný déšť se střídá s mrholením, ale někdo měl štěstí a odlétal, alespoň jeden start suchý.

Díky požadovanému přihlášení na soutěž jsem si většinu věcí mohl předem připravit, a tak to budeme praktikovat i nadále. Tentokrát byla tolerována výjimka u Vladimíra Kostečky, který se nepřihlásil z důvodu nemoci, přesto si přijel zalétat.



Absence časoměřičů byla vyřešena tak, že jsem požádal dva kolegy o tajné měření, a tak si soutěžící mohli měřit navzájem. Další novinkou byla kontrola jedné z létaných kategorií. Vybral jsem si na ten den ALOTy a jejich výškoměry. Díky tomu, že nakonec letěl jen jeden, tak to nedalo moc práce. Na další soutěži počítáme opět s kontrolou

Obsah:

Úvodem	1
Jak se létal Lánský Historik 6.6.2020	1
Výsledky Memoriálu Radoslava Čížka.....	2
Memoriál R. Čížka 2020, zhodnocení	2
Benzinmotor Flugmodel	4
Soutěž volných historických modelů v Jihlavě	5
Fotografie z titulní stránky.....	6
Slovo prezidenta 4/2020	6
Kestrel, aneb Dowsettův Wakefield	7
Volný model LIL' AUD	9
Na Pohárovku do Jeseníka.....	10
Lietali sme na Zborove.....	11

namátkově vybrané kategorie. Také by bylo hezké koukat na neokoukané stroje. Již nyní některé kategorie připomínají monotypovou soutěž.

Nakonec děkuji všem, kteří jste vydrželi, odlétali anebo se jinak podíleli na realizaci akce.

S pozdravem Roman Fousek

Výsledky:

ELOT			
Jméno	MODEL	FLIGHT TIME	Pořadí
Josef HEJSEK	VEGA 7	1200	1
Václav DAVID	KOMET	715	2
Ladislav VYSKOČIL	ICHABOD	702	3
Roman FOUSEK	RC-ONE	617	4
Jaroslav MRHAL	FU-BAR	588	5
CRC-E-Sport 400			
Jméno	MODEL	FLIGHT TIME	Pořadí
Josef HEJSEK	VEGA 7	840	1
Jiří HRUŠKA	FULMEN	630	2
Ladislav VYSKOČIL	PEE-WY	609	3
Gustav BULÍN	KERSWAP	567	4
Electro Rubber			
Jméno	MODEL	FLIGHT TIME	Pořadí
Gustav BULÍN	SOKOL 465G	837	1
Josef HEJSEK	SOKOL 465G	785	2
Jan HRUŠKA	SOKOL 465G	678	3
Václav DAVID	GX46	430	4
ALOT			
Jméno	MODEL	FLIGHT TIME	Pořadí
Vladimír KOSTEČKA	SAIPLANE	894	1



SAM 95 BOHEMIA

Zve na tradiční soutěž

Podzimní Lánský Historik

Termín soutěže: 5.9.2020
 Místo konání: Modelářské letiště Lány

Kategorie: CRC - Classic, CRC - Atom, NMR 2,5, Nostalgie 60, BRC-E-W, CRC-E-Sport 400, ELOT, ALOT.

Soutěžní pravidla: Platná pravidla SAM 95. ELOT, ALOT start pouze ze země, jeden pomocník. Ostatní kategorie start pouze z ruky.

Startovné: Přihlášení 50 Kč plus každý další model 25 Kč
 Nepřihlášení 100 Kč plus každý další model 50 Kč

Přihlášky: Nejpozději do 25.8.2020,
 pouze emailem na adresu: pilotsam@seznam.cz

Začátek akce 09:00, konec akce 15:00 Občerstvení zajištěno.

Těšíme se na Vaši přihlášenou účast!

Výsledky Memoriálu Radoslava Čížka

Ještě než se pustím do psaní obsáhlého komentáře k průběhu soutěže Memoriál Radoslava Čížka, dovoluji mi krátkou statistiku a vyhlášení ještě jedné ceny, kterou jsme pro tento rok zavedli.

Tedy: Memoriálu R. Čížka se fakticky zúčastnilo celkem 26 modelářů a 73 modelů. Během vyhlášení jsme nestihli vyhlásit celkově nejlepšího modeláře soutěže, tedy modeláře který za sebou zanechal nejvíce ostatních soutěžících, sečteno se všemi modely a ve všech disciplínách. Prvenství to bylo velmi těsné.

Nejúspěšnější modelář patnáctého Memoriálu Radoslava Čížka je žehrovický Ladislav Vyskočil!



Gratulujeme a do Žehrovic poputuje ještě další pohár.

Celkové výsledky soutěže:

OTMR-AB										
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	Fly off	Celkem	Pořadí		
Sýkora Zdeněk	Kolchoznik	228	301	126	124		655	1.		
Šmídek Robert	Antares	0	0	0	0		0			
Vaněk Miroslav	PAA Payload	0	0	0	0		0			
1 soutěžící										
OTMR-C										
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	Fly off	Celkem	Pořadí		
Knob Petr	Playboy Senior	421	480	480	480		1440	1.		
Tesař Michal	Playboy Senior	461	480	415	480		1421	2.		
Hrubý Petr	Playboy Senior	480	477	427	396		1384	3.		
Svoboda Petr	Playboy Senior	371	480	79	0		930	4.		
Svoboda Petr	Sailplane	328	376	0	0		704	5.		
Vaněk Miroslav	Beny Boxcar	430	58	0	0		488	6.		
Dvořáček Miroslav	Alert	223	156	0	0		379	7.		
6 soutěžících										
ARC (OTVR)										
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	5.start	6.start	Fly off	Celkem	Pořadí
Vyskočil Ladislav	Luňák	300	265	300	300			457	1357	1
Pergler Vladimír	Archeopterix	300	300	300				427	1327	2
Hruška Jiří	Sokol	300	300	300				314	1214	3
Fousek Roman	Žehrovice II	300	300	300				0	900	4
Pergler Vladimír	Moswey	300	300	300					900	5
Hruška Jan	Luňák	290	278	300	287				877	6
Svoboda Petr	Archeopterix	20	247	300	300				847	7
Křesadlo Martin	Sokol	240	220	192	168				652	9
Hruška Jan	Sluka II	190	226	138	224				640	10
Sýkora Zdeněk	Vítěz 1848	192	199	138	169				560	11
Bačina Pavel	Sluka II	127	132	195	168				495	12
10 soutěžících										
ARC-A2 (OTVR)										
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	5.start	Fly off	Celkem	Pořadí	
Vyskočil Ladislav	Adebar	240	240	240				720	1.	
Bačínová Marie	Expe	236	240	240	184			716	2.	
Bačina Radek	Mýval	240	240	227	127			707	3.	
Hejsek Josef	Niké	133	183	218	0			534	4	
Fousek Roman	Saturn	240	240	0	0			480	5-6.	
Hloušek Jiří	Čáp	240	240	0	0			480	5-6.	
Křesadlo Martin	FM-199	147	155	0	0			302	7.	
7 soutěžících										

CRC-CLASSIC									
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	Fly off	Celkem	Pořadí	
Netáhlo Jaroslav	Vega 7	459	495	591	402		1545	1.	
Veinfurt Jiří	Ama Record	535	422	380	340		1337	2.	
Dvořáček Miroslav	TomBoy	230	575	393	322		1290	3.	
Pánek Petr	TomBoy	342	335	487	0		1164	4.	
Dvořáček Miroslav	Kerswap	287	495	189	228		1010	5.	
Hruška Jiří	Fulmen	266	364	345	225		975	6.	
Křesadlo Martin	Ama Record	282	197	316	315		913	7.	
Hruška Jan	Kerswap	264	262	212	161		738	8.	
Vaněk Miroslav	Tomboy	212	321	0	0		533	9.	
8 soutěžících									

CRC-ATOM									
Soutěžící	model	1.start	2.start	3.start	4.start	Fly off	Celkem	Pořadí	
Netáhlo Jaroslav	Vega 7	525	600	600	600		1800	1.	
Dvořáček Miroslav	Junior	600	322	443	598		1641	2.	
Bulín Gustav	Stomper	0	423	586	600		1609	3.	
Veinfurt Jiří	AMA-Record	309	470	238	456		1235	4.	
Křesadlo Martin	Múra	256	234	202	495		985	5.	
Křesadlo Martin	Zefir	267	283	115	0		665	6.	
Šmídek Robert	Múra	106	142	92	258		506	7.	
Vaněk Miroslav	Démon Vandal	144	25	0	0		169	8.	
7 soutěžících									

ELOT									
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	Fly off	Celkem	Pořadí	
Brož František	Pegasus	600	600	321	538		1738	1.	
Hejsek Josef	Vega 7	541	600	338	570		1711	2.	
Mrhal Jaroslav	Fubar 36	441	600	369	236		1410	3.	
Vyskočil Ladislav	Ichabod	340	477	513	341		1331	4.	
Hrstka Lukáš	Letmo L-17	294	238	600	390		1284	5.	
Bulín Gustav	Stomper	372	338	499	384		1255	6.	
Fousek Roman	Otto Michalicka	361	239	0	223		823	7.	
7 soutěžících									

TEXACO-CLASSIC									
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	Fly off	Celkem	Pořadí		
Knob Petr	L-Bomber	982	912			982	1.		
Hrubý Petr	Record Breaker	945	908			945	2.		
Svoboda Petr	Bomber	783				783	3.		
Sýkora Zdeněk	Jasco Flaminco	415	443	640		640	4.		
Křesadlo Martin	RC-1	630				630	5.		
5 soutěžících									

ELEKTORUBBER									
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	Fly off	Celkem	Pořadí	
Hejsek Josef	Sokol 465	372	420	420	420		1260	1.	
Hruška Jan	Sokol 465	420	297	420	273		1137	2.	
Brož František	Vega 3	420	288	165	420		1128	3.	
Bulín Gustav	Sokol 465	406	0	374	325		1105	4.	
Brož František	Vega 5	270	207	321	295		886	5.	
Hrstka Lukáš	Rainbow	380	183	0	281		844	6.	
Hrubý Petr	Sokol 465	420	0	215	182		817	7.	
Hrstka Lukáš	Ostravan	264	103	247	217		728	8.	
Svoboda Petr	Vega 5	162	131	420	0		713	9.	
8 soutěžících									

RETROVĚTRONĚ									
Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	Fly off	Celkem	Pořadí	
Pergler Vladimír	Admirál II	240	240	240		364	1084	1.	
Křesadlo Martin	Admirál II	240	240	240		330	1050	2.	
Veinfurt Jiří	Amigo 2	240	240	152	186		666	3.	
Sýkora Zdeněk	Modela Junior	186	186	186	210		582	4.	
4 soutěžících									



Memoriál R. Čížka 2020, zhodnocení

Nastal čas zhodnotit, ohlédnout se za právě proběhlým Memoriálem R. Čížka. Bude to text zřejmě delší ...

Loňský Memoriál R. Č. se z mého pohledu prezidenta klubu vydařil pouze částečně. . Tuctová soutěž. Přihlášených málo, Vláďa Kostečka jako hlavní pořadatel celkem logicky navrhl seskupit létané kategorie do jednoho dne. Letiště v Lipencích

je příjemné, bufet a zázemí ok, ale není vhodné k vícedenním akcím z důvodu absence ubytování, ani pro létání více kategorií. Po zkušenosti s organizováním MČR 2019 na Rané, jsme se rozhodli "vrátit lesk naší vlajkové lodi". Popravdě řečeno, vlajkové a zároveň jediné lodi, kterou organizuje "žehrovická parta". Ostatní soutěže organizují členové našeho klubu SAM 95 z jiných koutů hlavně středních Čech. Řekli jsme si, že uděláme parádní soutěž, třeba jen větroňů, se spoustou lidí, jídlem, zábavou, klábosením a jarmarkem modelářských věcí.... Zároveň jsme nechtěli nějak do krve soutěžit, spíše se setkat. Myšlenka hezká... Nakonec jsme došli do stadia – co jsme schopni zařídit. Tak určitě místo. Letiště Raná se nám moc líbí, je příznivé modelářům a nabízí dokonalé zázemí všech cenových kategorií. "Chceme hudbu"- večer posedíme, poklábosíme... "Chceme se dobře a levně najíst a napít". "Chceme, aby se sešlo co nejvíce lidí, třeba i těch, kteří nebudou závodit" – právě k pohodě u plného stolu. To vše za hezkého, teplého počasí. Tedy taková naivní představa dokonalého modelářského světa. Řekli jsme si, že jsme připraveni utratit část peněz z klubové pokladny. Již na přelomu roku jsme začali s přípravami. Od žádostí o dotace, sponzoring, po faktické zařizování a shánění. Největší kus práce pro zdárný průběh akce odvedli Roman Fousek s Jirkou Hlouškem. Je potřeba si uvědomit, že organizace takové akce zabere stovky hodin a to bez přehánění. Když bylo vše připraveno, přišel koronavirus, strach... Řešili jsme, zda akci zrušit, nakonec jsme využili volného termínu po zrušeném Mistrovství Evropy.

Zavedli jsme povinnost předem se přihlásit. V tom budeme pokračovat. Dále jsme spoustu věcí podřídili myšlence udělat pro soutěžící maximum a tím je přilákat. Startovní jsme stanovili symbolické. Já zajistil dotaci, ceny a medaile, Jirka Hloušek navrhl a Pavel Bačina vytisknul diplomy, Roman sehnal známého, který nám za symbolické ceny vařil a čepoval pivo, Jirka přesvědčil známé z kapely, aby za drobné kapesné přijeli zahrát... Vždy se jednalo o nabídku hromady vděčných strávníků a fanoušků...

Bufet se nastěhoval do hangáru už ve čtvrtek a v pátek od rána do večera sestavovali vše potřebné. Roman pomáhal od pátečního rána, my s Honzou hned od oběda a Jirka Hloušek s Jirkou dorazili odpoledne. Bufet byl sestaven, plocha pro starty větroňů vysekána a vytýčena, gumicuky na místě... v pozdním večeru si ještě naši junioři stihli vyzkoušet let svých větroňů. V pátek odpoledne ještě přijeli Martin Křesadlo a Jirka Veinfurt se kterými jsme byli dohodnuti na pomoci s přípravou akce a navečer dorazilo pár kluků z Moravy,.. Předpověď na sobotu nic moc, když jsme se po jedné ráno rozcházeli z večírku, již vydatně pršelo.

Sobotní ráno bylo uplakané, přesto se sešla více než desítka statečných a v devět jsme oficiálně zahájili patnáctý ročník Memoriálu R. Čížka. Předpověď byla taková, že bude pršet tak do deseti. Potom přeháňky a odpoledne bez deště. To se stoprocentně vyplnilo a tak jsme po brífinku v 11:30 stanovili létání na dvě kola, každé po dvou startech, 12-14 a 14-16. Sice trochu foukalo, ale v ose plochy. Létání bylo příjemné, maxima se kupily. Kategorie A2 a Retro skončili bez rozletu, v ARC se do rozletu dostali 4 piloti. Soutěž naprosto dle pravidel SAM 95, s krásnými časy a rozletem na závěr. Občasné zádrhly s gumicuky. Někteří méně zkušené, nebo méně ohleduplné, se nechali sfouknout a křížili lana všem a když do toho další

"závodník" odstartoval, nastal problém. Přišli jsme takto o klubový gumicuk, neboť ho někdo použil, ale již nesrovnal a následnou "paruku" z vlasce už bylo možné pouze rozstříhat. Závěrečný ceremoniál proběhl před hangárem, kde jsme měli bannery akce a také našich sponzorů, tedy obce Kamenné Žehrovice a Pecka Modelář. Okolo páté přijel Romanův známý sokolník s parádní ukázkou dravců. Obecenstvo zachraňovali plachtaři, kteří se na Ranou sjeli z celé Evropy, neboť tento týden na Rané probíhá závod old timer větroňů. Krásná podívaná! Od sedmi do deseti večer hrála v hangáru kapela. Super muzika téměř pro nikoho. Večírek proběhl. Sešli se víceméně všichni, kdo přijali naše pozvání na příjemně strávený víkend a na Rané nocovali.

Nedělní část soutěže byla o něco hektičtější. Přijelo více soutěžících, počasí bylo slunečné, ale oproti sobotě více foukalo a vítr se stočil o 90 stupňů, tedy přímo z boku na náš vysekaný pás. Byla to ale výhoda, protože jsme mohli rozložit starty po celé délce pásu což jsme ani zdaleka nevyužili. (Jinak pás měl rozměry 50x200m a okolo samozřejmě ještě hektary neposekané trávy). Oproti sobotě, kdy jsme byli na letišti sami a měli jsme celý vzdušný prostor jen pro sebe, jsme museli stanovit neletovou zónu, tak abychom neohrožovali případný aeroklubový provoz. I tak jsme ale měli kilometry vzduchu jen pro sebe. Ty kilometry byly přesně proti větru, takže musel každý přemýšlet. Létání opět parádní, spousta maxů a velmi hodnotných výsledků. Létali jsme dvě tříhodinová kola. Jedno dopoledne, druhé odpoledne s půlhodinovou pauzou na oběd. V každém kole po dvou startech, tedy systém, který se nám osvědčil již na MČR 2019. Na závěr odpoledního kola přišel menší trabl, a to když přistávající motorák jednoho ze soutěžících trefil na zemi větroň a udělal mu díru do trupu. Tady se chci trochu zastavit. V letectví, ani životě, nic nepřijde samo od sebe. V dopravním letectví (možná i jinde) se to nazývá teorie ementálu. Tedy plátky se skládají za sebe a občas jimi prosvítne slunce – průser. Ani naše nehoda nevznikla sama od sebe. Speciálně vysekaná plocha pro start motoráků byla nejbližší kempu, vítr foukal jiným směrem, než jsme předpokládali a starty motoráků probíhaly na kemp, německý důchodce přijel večer a svůj větroň složil na hraně naší plochy a neodtlačil ho jinam jako všichni ostatní, vedoucí startu pohárové soutěže na toto nereagoval, vítr byl u země turbulentní a komplikoval starty a přistání, někteří soutěžící se i v těchto podmínkách snažili přistát k nohám a nevyužili lány volné plochy. Toť jednotlivé plátky ementálu, které se složili tak, že jimi prosvítlo slunce. Celá záležitost se ovšem zařídila velmi gentlemansky, bez ostrých slov a pláče. Poškozený to vzal statečně a viník měl pojistku. Aspoň uvidíme, jak funguje pojištění, které většina z nás má uzavřené. Tady mě překvapilo, kolik z nás si stále myslí, že jsme pojištění svazem modelářů ČR. Mimochodem, snažil jsem se naší akci komerčně pojistit jako pořadatel, neboť znám ředitele jedné významné pojišťovny. Standardní cena pojistky pro akci našeho typu je 30 tis. Kč za den! Po slevě necelých 20 tisíc. Řádově 40. tisíc za tento soutěžní víkend. Tedy částky pro nás naprosto astronomické – další důvod, proč bychom měli dotáhnout začlenění našeho létání pod svaz modelářů. Z důvodu vyřizování tohoto incidentu a také pro to, že jako okamžité odškodnění nás pan majitel požádal abychom mu větroň odtlačili na druhý konec letiště (záda cítím ještě teď, neboť jsem nesl ocas) jsem se obával zpoždění vyhlášení výsledků,

ale výpočetní středisko (Ondra) pracoval samostatně a tak v 16:50 začal závěrečný ceremoniál, předávání cen, diplomů medailí... v půl šesté večer jsme zůstali na letišti sami.

Hospodští, já, Mirek Dvořáček a Roman Fousek. Rozložili jsme křesílka, načepovali pivo a začali relaxovat. Měl jsem toho plné zuby. Po prvním pivu (asi 30 sekund) přišel náčelník AK s rezolutním příkazem – hangár co nejdříve zcela vyklidit. Nastalo stěhování miliónu věcí, skládání a částečný odvoz. Mákli jsme si. Tak v devět večer jsme ale zasedli ke stolu v prázdném hangáru, kam nakonec dali pouze jedno letadlo, rozsvítili si lampu, dali baštu, pivo, kořalku. Pak byl teprve opravdu konec. V pondělí ráno jsme uklidili, dali si kávu ještě vše probrali a jeli domů.

Memoriál 2020 je minulostí a nám zbývá udělat uzávěrku. Jak finanční, tak mentální.

Na konkrétní závěry a plány do budoucna je ještě brzy. Musíme to strávit. Máme ale zase další zkušenost pro pořádání akcí. Nanečisto bych řekl. Akce se organizačně vydařila. Proběhla tak z 80ti procent jak jsem si představoval a nároky mám vysoké. Otázkou je, jestli jsem celkově, jako jeden z organizátorů a zastřešující osobnost spokojený. Tam musím říci že objem práce, starostí neodpovídá počtu soutěžících. Finance nezmiňuji, protože od samého počátku jsme si řekli, že na této akci nechceme vydělat a že naopak sáhneme do klubových rezerv. Částečně za to mohla korona, částečně počasí, ale počet odhlášených z důvodu počasí nebyl až tak vysoký.



Tímto děkuji všem, kteří na Ranou přijeli. Ještě více děkuji těm, kteří na Rané nocovali a účastnili se doprovodných programů. Děkuji skvělému, bezchybně pracujícímu bufetu s cenami jako před dvaceti léty, děkuji sokolníkovi a kapele za skvělou muziku. Dělalí jsme to pro vás, členy i nečleny. Rádi jsme se s vámi viděli a uvidíme se i v budoucnu.

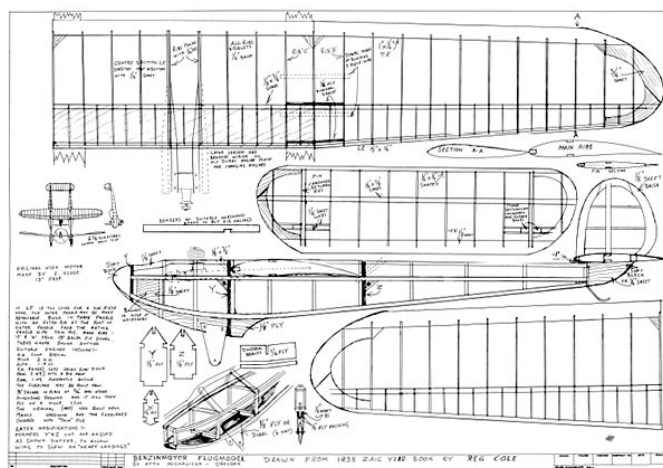
*Za organizační tým,
Jiří Hruška, prezident SAM 95 Bohemia
Fotografie Martina Hurdy*

Benzinmotor Flugmodel

Na Memoriálu Radoslava Čížka se objevil zajímavý model. Na obloze připomínal spíše P-38 Lightning než historický model. Za kniplem modelu se vyskytoval Roman Fousek. Ostatně nikdo jiný takový pruhovaný model nemá.

Model Benzinmotor Flugzeug byl navržen v Drážďanech v roce 1937 Otto Michalickou. A to nebyl jediný takový letoun. Následovala dvoumotorová verze s jedním tažným a druhým

tlakovým motorem. Níže uvedený plánec je z ročenky Franka Zaice 1938. Je možné jej najít na Outerzone.



Ale Roman není jediný, kdo takový model postavil. V roce 2013 jej postavil a pokusil se zalétat pan Jaroslav Hybben z KMHH. Model osadil nejprve benzínovým motorem, později do modelu zabudoval dieselový motor. Stroj se nakonec zalétat nepovedlo. Při pokusu o let se projevila příčná nestabilita modelu a ten skončil v kotrmelcích na ploše. Je to velká škoda, protože stroj byl nádherný. Posuďte sami, model na fotkách pana Václava Davida.





Roman Fousek je velkým stavitelem historických modelů. V jeho malé dílně se rodí během roku spousta modelů. Mezi nimi i velmi zajímavé modely bizarních tvarů. Můžete u něj vidět například gumáky od pana Jančaříka J-45, ale i RC One, který bohužel na memoriálu pro technickou závadu nakonec neletěl. Místo něj tedy jako náhrada letěl právě model Benzinmotor Flugzeug.



Model není zrovna dravec, který zapíchne svou vrtuli do nebes a vytrvale stoupá. Přesto model létá pěkně a je víceméně ozdobou takového závodu.

Se svolením pana Hybbena, autora fotografií pana Davida a Romana Fouska — Jirka Hloušek

Soutěž volných historických modelů v Jihlavě



Také pro letošní rok jsem přihlásil soutěže volných historických modelů. Na původní termín 11. 7. jsem kvůli "koronasvini" byl nucen přesunout soutěž RC maket F4C a F4H na mateřském letišti v Třebíči z tradičního červnového termínu, hledal jsem tedy jinou možnost. Po dohodě s klukama z LMK Jihlava jsme našli termín 27. 6., kdy pořádali svoji, rovněž přesunutou, soutěž volných modelů V, H, A3, F1H a P30. Upravil a rozeslal jsem pozvánky a očekával přihlášky. Protože je již delší dobu "v módě" jet na soutěž bez přihlášení až dle ranního pohledu z okna (nefouká – jedem na soutěž X fouká – otočím se na druhý bok a spím dál), na letiště s modely stejně vyrazím, a pro síc si беру i P-třicítku.

V 9 ráno se nás u letiště sešlo celkem 6 (jen 2 bez přihlášení...) a po domluvě okolo umístění startoviště s ohledem na provoz aeroklubu se přesouváme až na jihozápadní okraj plochy hned vedle silnice. Na letišti jsou pravidelně sekány jen vzletová a pojízdná dráha, všechno okolo se v letošním mokřem létě sekat nedá, běhali jsme tedy občas v trávě vysoké tak, že by se nám v ní Jirka Veinfurt ztratil...

Prvním soutěžním letem a hned naletěným maximem soutěž otevřel Lubomír Koutný, který i s dožitou osmdesátkou stále létá jak mladík. Postupně startují i další. Sešli se 3 modely na gumu s pevnou vrtulí (BV-1), 2 sklopky (BV-2), jeden větroň (AV-1) a POZOR – 2 volné motoráky CV!

Lubomír Koutný zvítězil v BV-1 s Disperatem s již dvouletým svazkem třemi maximy, i když třetí bylo zaletěno po regulérní opravě. Já jsem vytáhl nového Kestrela (konstr. Ian Dowsett, 1951) – první let těsné maximum po shoení na doutnák, při druhém letu jsem asi spěchal při natáčení svazku a nerovnoměrně se odtáčející svazek model rozhoupal (uzly vzadu), do maxima pak chyběly 3 sekundy. Třetí let bylo jisté maximum, se shoením na determalizátor. Jako třetí soutěžící v kategorii léta Adam Jakeš se Senátorem – pokažený 1. let za 66 s, další dva lety již maximum 90 s. Nebylo tedy rozlétání.

V kat. BV-2 se sešly 2 modely. Namotivován jsem pustil Jestřába tak blbě, že se mi hnula hlavice v uložení a let skončil po 6 s pár metrů ode mě v zemi. Z trupu koště, konec, no... . Adam Jakeš to měl tedy s Gollywockem poněkud usnadněné, ale se dvěma maximy odlétal všechny tři lety.

S větroněm léta jediný Dalibor Špaček, v kategorii AV-1 s Vosou – S maxima 90s nedosáhl ani v jednom letu, ale všechny tři lety byly ke koukání a pro model se pěkně prošel.

Největší očekávání nás všech i přihlížejících budily dva volné motoráky CV – dá se říci první vlaštovky. Pro oba soutěžící i jejich modely to byla, dá se říci, soutěžní premiéra: Martin Hurda konečně nezlámal ani jednou svou lotu (před tím už asi

20 x J) a předvedl 3 lety okolo minuty. Druhý Martin, Křesadlo, rozpochoval Letmo MD-2,5 na modelu Tiger Rag, a při premiéře s modelem v jeho rukách ukázal 3 x pohledný motorový let, zakončený maximem 150 s ve třetím letu. Model jsme bez dalekohledu sledovali ze startoviště přes 4 minuty, Martin jej pronásledoval pěšky po silnici a dle jeho stopok model kopal na deter po 4,5 minutě letu. Padl do vzrostlé, těžko prostupné řepky, ca. 2 km daleko, ale byl v ní vidět a tak jej přinesl nazpět. Zvítězil tedy Martin Křesadlo.

Po celou dobu soutěže foukal J – JZ vítr 1 – 3 m/s, teplota dosahovala 28°C, tedy volňákařský ideál.

Soutěž jsme zakončili předáním diplomů a věcných cen (dárkové balení 4 x Třebíčská 11°) a po občerstvení v letištním bufetu jsme se rozjeli domů.

I přes slabší účast budu, dle možnosti, pokračovat v pořádání soutěží volných historických modelů na tomto místě.

Miroslav Dvořáček

VÝSLEDKY:

BV- 1

	JMÉNO	MODEL	AUTOR	ROK	1. LET	2. LET	3. LET	CELKEM
1	Koutný Lubomír	Disperato	Brož Jaroslav	1936	90	90	90	270
2	Dvořáček Miroslav	Kestrel	Ian Dowsett	1951	90	87	90	267
3	Jakeš Adam	Senator	A.E. Hatfull	1950	66	90	90	246

BV- 2

	JMÉNO	MODEL	AUTOR	ROK	1. LET	2. LET	3. LET	CELKEM
1	Jakeš Adam	Gollywock	Wally Simmers	1944	94	120	120	334
2	Dvořáček Miroslav	Jestřáb	J. Somr	1953	6	0	0	6

CV

	JMÉNO	MODEL	AUTOR	ROK	1. LET	2. LET	3. LET	CELKEM
1	Křesadlo Martin	Tiger Rag	Eraldo Padovano	1951	61	115	150	326
2	Hurda Martin	Iota	Brendeng E.	1951	54	47	44	145

AV-1

	JMÉNO	MODEL	AUTOR	ROK	1. LET	2. LET	3. LET	CELKEM
1	Špaček Dalibor	Vosa-S	Čížek Radoslav	1949	32	70	56	158
2								

Fotografie z titulní stránky



Od tohoto snímku uplynulo již 63 roků. Byl otištěn na titulní stránce časopisu Letecký modelář číslo 5/1957. Jsou na něm zachyceni bratři Zdeněk a Miloš Malinové s volným motorovým modelem.

Pan Zdeněk Malina byl nejen účastníkem několika mistrovství světa v kategorii volných motorových modelů, se svým

bratrem Milošem se v osmdesátých letech minulého století se stal Mistrem světa v kategorii létání kolem pylonu.



V letošním roce se pan Zdeněk Malina dožil 80 roků.

Přejeme panu Zdeňku Malinovi i do dalších roků pevné zdraví.

Za SAM 95 Jiří Hloušek

Slovo prezidenta 4/2020

Rok se překulil do druhé poloviny, a tak je tu opět čas na "pravidelné slovo prezidenta". Za uplynulé dva měsíce se život navrátil do starých kolejí. Soutěžíme, scházíme se. Tedy zatím ne všichni, ale většina z nás. Náš web je stále živý a je to nejlepší vizitka našeho klubu. Stejně dobrá vizitka byl Memoriál Radoslava Čížka. Organizačně dobře zvládnutá soutěž s perfektním zázemím. Od ubytování a stravy, po připravenou plochu, a nakonec i na kapelu došlo :-). Kdo nepřišel, prohloupil. Všem, kteří přijeli ještě jednou děkuji všem, kteří pomohli děkuji dvakrát! Podle meteorologů byl měsíc červen nejdeštivější od roku 1961. Ani nám se nevyhnul déšť, ale naštěstí jen v sobotu dopoledne, takže Memoriál proběhl bez omezení létání. Na konci jsem byl trochu zklamaný z účasti, ale nyní, s odstupem času jsem hrdý na to, jak kvalitní soutěžní víkend s kompletním servisem pro všechny účastníky jsme uspořádali.

Prázdninovou soutěžní pauzu ukončí MČR historických modelů v Holešově. Tímto mistrovstvím končí platnost současných soutěžních pravidel MČR. Případné dohodnuté změny budou platit příští čtyři roky. Žádám všechny členy SAM 95, aby své případné konkrétní návrhy na změnu pravidel poslali na náš klubový mail pilotsam@seznam.cz. O pravidlech budeme jednat s „klukama“ ze SAM 78 a výsledná dohoda bude platit další čtyři roky. Stejně tak letos končí pravidla ME. Tam jsme naše připomínky ke změnám již předali a nyní čekáme, jak se zástupci jednotlivých států dohodnou.

Náš zájem o začlenění kategorií historických modelů pod svaz modelářů ČR stále trvá. Je to výhodné z důvodu pojištění našich soutěží a tréninků a také z důvodu úprav legislativy. Je to ovšem hodně práce a zatím jsme se nikam neposunuli. Také se chystáme otevřít diskusi o formátu MČR, kde se nám jeví, že odlétat plnohodnotně všechny kategorie, včetně

technických přejímek během tří dnů je časově a organizačně téměř nereálné.

Měli jsme vizi (máme vizi) uspořádat na Kladně pár soutěží A2. Vždyť když sečtu jen žehrovičky, je nás minimálně deset potencionálních soutěžících. To asi letos také nestihneme, ale do kalendáře soutěží na příští rok se určitě něco vejde. Pro soutěže v regionu Kladenska máme možnost využívat Lánské letiště, a pevně doufám, že se kluci z Lipenců s jejich hezkým letištěm také zapojí. Toliko k soutěžení...

My, kladeňáci / žehrováci chodíme teď v létě poletovat na Velkou Dobrou. Prázdninový provoz aeroklubu a letecké školy je tradičně malý a posekaná plocha láká k modelářským činnostem všeho druhu. Někdy se nás sejde i deset, a ještě drobné rezervy máme v rodině Kostečkových a Vyskočilových. Vláda Kostečka teď trochu marodil, tak doufám, že je všechno v pořádku a budeme se na Dobré vídat častěji i s jeho vnoučaty, Terezkou a Honzíkem. A kdyby se přidali otec a syn Vyskočilové, sešlo by se nás patnáct! Ale na kdyby, se nehraje. V okolí letiště právě probíhá sklizeň obilí, takže za pár dnů bude bez problému i létání s volňásky. S těmi je to dlouhodobě slabé. Vzhledem k věku volňáskářů je běhání přes pole a meze výkon, za který by měli dostat medaili všichni, kdo se nebojí pustit volný model do vzduchu. Míla Modr z LMK Kladno pořádá pravidelně jarní a podzimní historik. Zkusíme tomu letošnímu podzimnímu udělat trochu více reklamy, třeba by se tam mohla sejít větší společnost než pravidelná skupinka mohykánů.

Tak to by bylo ze života klubu za poslední dva měsíce vše. Poletujeme a těšíme se na každý prima podvečer strávený na Velké Dobré. Reportáže z těchto setkání už ani nedělám, za prvé jsou celkem častá a za druhé se občas objeví v podání Jirky Hlouška na webu LMK Kamené Žehrovice. Ten je zásluhou Jirky také živý a stojí za to se tam občas podívat. Modelaření má mnoho podob a nejsou to jen historické modely.

Moje tradiční výzva: pište příspěvky na web je tradičně marná, takže všem popřeji krásné prázdninové měsíce, modelařte pro potěšení, buďte zdraví a těším se na viděnou, třeba někdy v podvečer na letišti, nebo dokonce v Holešově na MČR.

Jiří Hruška, prezident SAM 95 Bohemia

Kestrel, aneb Dowsettův Wakefield

Mé nedávné postižení gumou dohnalo mě i k větším modelům. Když ty modely z poloviny minulého století tak pěkně lítají na elektriku řízené rádiem (snad se z toho jejich autoři neobrací v hrobě), jak asi létají se současnou TANKOU? Gumou, o jaké se stavitelům tehdy ani nesnilo?

Zjistil jsem to už na Jestřábovi, soutěžáku se sklopkou z r. 1953, s nímž jeho autor J. Somr vyhrál jakousi obdobu Mistrovství České republiky – Celostátní soutěž v Gottwaldově. Model „vypadá jako Wakefield“, ale tehdejším mezinárodním pravidlům třídy Wakefield úplně neodpovídal (větší celková plocha křídla + výškovky – celkem 19,7 dm²). Autor to přiznával i ve své době. U jeho stavby jsem zjistil, že i s mými „volšovými“ ručičkami zvládnou vystrouhat vrtuli. Jestřáb chodí parádně, nebyl vzdorovitý ani při zalétání. Létá vpravo – vpravo, pod motorem točí úzkou spirálu s dostupem cca 70 m, následně klouže ve větších kruzích. Determalizátor

je doutnákový. Má i sklápěcí nohu pro starty ze země, taky jsem to (úspěšně) vyzkoušel.

Při prolézání plánů na webu outerzone.co.uk jsem narazil na spoustu různých modelů tř. Wakefield. Jako hranici jsem si stanovil konec roku 1954, abych mohl létat i na soutěžích pořádaných SAM 78 a případně i na MČR, kde je stanovena tato hranice (na rozdíl od r. 1960 u SAM 95). Překvapilo mě, že i po r. 1950 bylo dost modelů osazeno pevnou vrtulí, obvykle s průměrem okolo 18" (cca. 450 mm). A také pevným, nesklopným podvozkem. Přitom sklopná dvoulístá, případně jednolístá vrtule, se objevovala na modelech už v období 2. světové války. Asi to s tím odporem vrtule a podvozku nebylo v té době zase tak horké, a povinný start ze země nebo z desky byl bezpečnější s klasickou výbavou.

Získal jsem před časem hotovou lipovou vrtuli o průměru 18", je to krásná práce p. Henkricha ze Slovenska. Pro mě asi největší zádrhel byl vyřešen a hurá na to! Vybral jsem model nazvaný Dowsettův Wakefield. Jedná se o model, se kterým létal Ian Dowsett v roce 1951 jako člen anglického družstva na soutěži o pohár lorda Wakefielda ve Švédsku. Na plánu je poznámka, že se model jmenoval Kestrel. Soutěž se tehdy létala za polární noci, aby byl potlačen vliv termiky. Mělo to asi svůj význam, při nahlédnutí do výsledků jen výjimečně některé modely létaly přes 4 min. (max. měřené letové maximum tehdy ještě nebylo stanoveno – létalo se, co to dá). Ian skočil s Kestrellem na 11. místě výkonu 3:36, 3:04 a 2:47, dohromady 567 s. Zvítězil Švéd S. Stark výkonem 705 s. V tomto ročníku se již neprosadil známý Fin Aarne Ellila, který předchodí 2 ročníky vyhrál. Dá se říci, že své soutěžní lety vyloženě kazil. Při 3. vítězství by ale putovní pohár lorda Wakefielda byl jednou pro vždy jeho!



Stavba modelu je obvyklá, trup přibližně čtvercového průřezu je z balsy 3×3 mm, nemá přepážky. Pro zajištění požadovaného průřezu trupu modelu je křídlo usazeno na nízkém pylonu, který je vpředu opatřen zasklenou kabinkou (v mém případě ohnutá fólie, která se používá jako vrchní list při kroužkové vazbě dokumentů – je přilepena na nalakovaný model lepidlem UHU Plast). Křídlo i výškovka mají shora až po pomocný nosník 3×1,5 mm tuhý potah z balsy 0,8 mm. Hlavní nosník křídla tvoří 2 x balsa 3×3 nad sebou v místě největší tloušťky profilu. Žebra křídla jsou vyřezaná nožem z balsy 1,5. Autor plánu Bob Jones ze SAM England, který výkres, tak jak je nyní k dispozici, zpracoval v 80. letech ve spolupráci s konstruktérem modelu, vytvořil bezchybné dílo, neboť i překližkové výztuhy uší a středů křídla pasují k sobě jako prdel na hrnec. Jsou vždy dvě – u hlavního nosníku a na odtokovce. Mají tedy různou tloušťku, ale vzhledem k prohnutému profilu

křídla také jiný úhel! Bob Jones je autorem spousty plánů modelů překreslených v době nedávné podle původních plánů a náčrtů. Plány jsou uznány jako autentické SAM England.

Jak může vypadat determalizátor, je na plánu naznačeno, tak jsem se toho držel. Odklápí se výškovka společně se směrovkou a kusem trupu. K trupu je celek připevněn otočně závěsem – pantem. Doutnák a očka pro gumičku k přepálení jsou umístěna poblíž podvozkových noh. Držet totiž před startem naplno natočenou vrtuli a manipulovat zapalovačem někde u ocasních ploch u takto dlouhého trupu je nemožné, asi mám krátké ruce. Doutnák je umístěn v hliníkové trubičce, jak velí bezpečnost, ve které také zbytek doutnáku po přepálení gumičky „chcípne“.

Podvozek u mě vyvolával při stavbě jisté negativní emoce: Každou nohu tvoří drát 1,5 mm, který je na konci těsně ohnut o 180°, a vsunut do pouzdra tvořeného „spláclou“ hliníkovou trubičkou zalepenou do trupu. Podvozek je tedy vyjímací, což značně zjednodušuje přepravu i skladování modelu. Kolečka vyříznuté z překližky síly 2 mm jsou opatřena hliníkovými pouzdry, aby na drátu nevklála. Po prvním sestavení modelu se svazkem se ovšem nožky rozjely od sebe...bylo to ale doma na hladké podlaze. Na trávě tomu tak není. Při přistání se podvozek pod model různě zkroutí, ale jedná se o pružnou deformaci. Zatím vydržel včetně svého upevnění v trupu všechny pokusy o let.



Vrtule je vypouzdřena mosaznou trubičkou a uložena v balsové hlavici na osce z drátu 2 mm v mosazné trubičce. Na osce mezi vrtulí a hlavici je axiální ložisko, vrtule je opatřena volnoběhem. Při vytáčení svazku musí být hlavice pojištěna proti vypadnutí z trupu 2 gumičkami – při povolení tahu svazku by hlavice jistě vyklouzla ze svého uložení a protáčející vrtule by rozsekala celou přední část trupu (vyzkoušeno u jiného modelu).

Model je potažen Mikelantou (trup), Modelspanem (ocasní plochy a část křídel) a v současnosti běžně dostupným papírem dodávaným do stavebnic gumáček firmy Guillow (prodává se v mnoha barvách i samostatně). Modelspan je vypnut vodou a asi 3 x lakován (napínací + lesklý + zapon), trup je lakován 5 x napínacím + 1x zaponovým lakem, papír Guillow pak jen 5 x napínacím lakem. Od 2. vrstvy nátěru jsou křídla a výškovka uloženy v šabloně, která zajistí správné nakroucení křídla pro jednodušší zalétání. Šablonu tvoří jako základ prkno 19 x 200 x 1200 mm s přilepenými podložkami dle lomení křídla a požadovaného nakroucení křídla. Na podložkách jsou háčky a křídlo je upevněno gumičkami. Prkno je uloženo trvale v klopové krabici z pětivrstvé lepenky. Křídlo je v šabloně uloženo pořád, v krabici, i pro přepravu na letiště

a pro skladování. Tento způsob skladování se mi osvědčil, i přes jistou pořizovací náročnost (ta papírová bedna stojí jak 4 Plzně 12°!). Křídlo potažené tenkým Modelspanem je velmi křehké. V šabloně se nic nečekaně nezkroutí a tak by model po delší pauze měl létat pořád stejně. Také při přepravě na letiště nedojde k poškození, např. nějakou jinou, výrazně těžší, částí jiného modelu.

Model byl dokončen na podzim, už bohužel nebyly povětrnostní podmínky pro šetrné uvedení do provozu a tak do jara zral v šabloně.

Proč Mikelanta na trupu? Mám jí ještě celkem dost, je pevná a celkem odolná proti protržení. Také počítám s občasnou výměnou potahu na trupu v důsledku jeho promaštění mazadlem z gumového svazku, který se při vytočení v trupu doslova válí. Nebo s opravou při přetržení svazku. Mikelanta se dobře sundává z kostry, oproti např. Modelspanu.

Gumový svazek je celkem brutální záležitost: 12 nití gumy TAN sport 6x1 mm o délce 1300 mm. Skoro 16 m gumy, kde se metr prodává za 20,- Kč. Už chápu proč všichni raději Elektrorubery, za cenu 1 svazku máš dvoučlánek Lipolku vyšší cenové relace i „céček“. Svazek natáčím na 750 ot., což není zdaleka jeho hranice – vešlo by se mnohem víc, skoro dvojnásobek. Ale takto vydrží slušných 8 – 10 letů. Mimochodem, malá ruční vrtačka jako natáčedlo nestačí, neutáhnu ji už ke konci natáčení. Používám tedy velkou ruční vrtačku s klikou a opěrkou na rameno se 2 rychlostmi.

A jak to lítá? Při zaklouzávání jsem zjistil, že je třeba posunout těžiště dosti dozadu. Nakonec 20 g olova vyvažuje těžší lipovou vrtuli, použitou namísto balsové. Také bylo třeba podložit odtokovku výškovky o 1,5 mm. Model nechtěl ani na motor, a ani v kluzu zatáčet. Zjistil jsem nepatrně těžší levé křídlo, do pravého ucha tedy putovalo olůvko. Výrazné vyosení hlavice vpravo částečně vyspravilo motorový let, ale ne kluz. Na prasáka jsem tedy vzal na letišti nůž, odřízl směrovku a přilepil ji vychýlenou doprava na místě vteřínákem. Asi jsem se trefil napoprvé, už mi zatáčení i v kluzu vyhovuje.

Při 750 otáček v gumě se svazek vytáčí asi 45 – 50 s, model nastoupá cca. 70 – 90 m výšky. Let bez termiky trvá vždy přes 2 min. Dlouhý svazek je třeba pomalu natáčet, jinak se nerovnoměrně odtáčí a uzly v zadní části trupu umí model dosti rozhoupat v motorovém letu. Ještě musím doladit způsob odhození modelu při startu vůči případnému větru (úhel a náklon modelu vůči větru – dost na tom závisí počáteční stoupání modelu a dosažená výška. Model v termice s protáčející se vrtulí mírně stoupá. Rekord modelu je zatím 3:25, což ale vzhledem k plácku, kde létám, je už hazard (okolo jsou lesy, 2 rybníky, vedení VVN 15 k V a zaseté a uvláčené pole). Těším se do Jihlavy, Hořic nebo na Velkou Dobrou či jiné podobně velké letiště!

A další gumák, postavený v kostře okolo vánoc, už je potažen a zraje v šabloně! Tentokrát bude o něco menší.

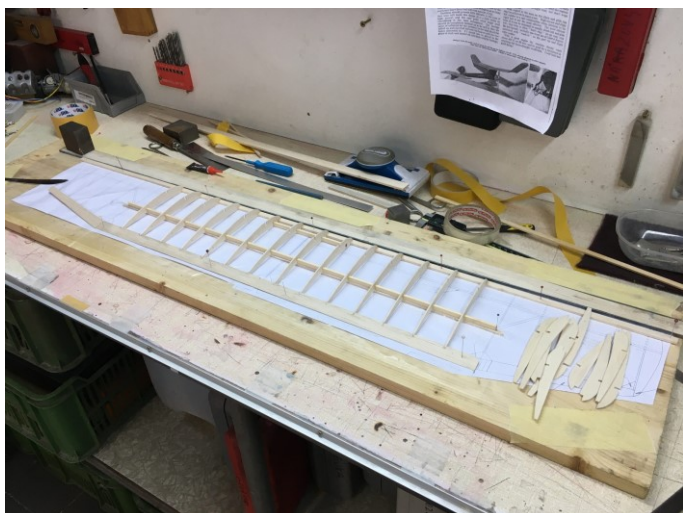
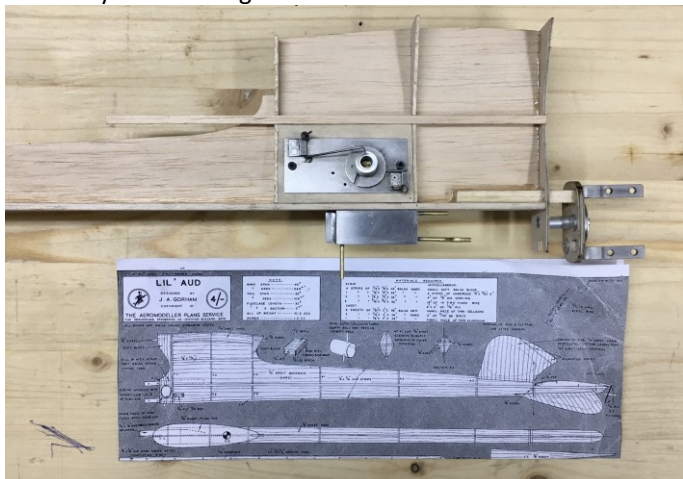
Model má za sebou jednu soutěž v Jihlavě, video od „youtuberáka“ Martina Hurdy přikládám (<https://youtu.be/9GkEQ0SU79k>) – , popisovaný model je na videu od 1:48 do konce.

Pár šťastných co se zúčastnili letošního Memoriálu Radoslava Čížka na Rané jej mohlo vidět v letu také tam, v sobotu večer.

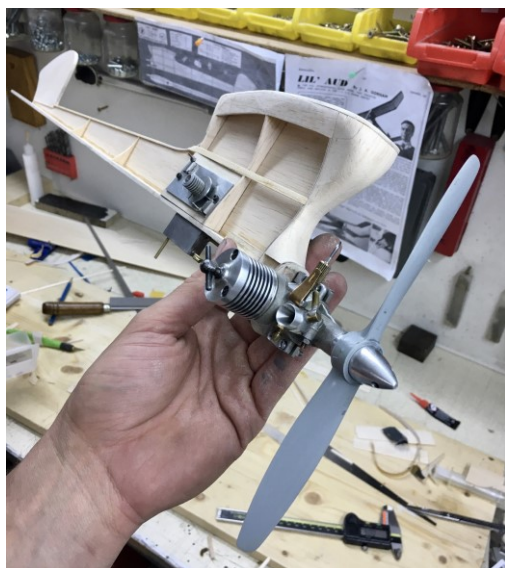
Miroslav Dvořáček

Volný model LIL' AUD

Z pohledu volňáskáře se velmi rychle se blíží MČR. Postavit model není problém, ale zalétnout ho a seřídít, tak aby létal jako plnohodnotný soutěžní model je už časově trochu náročnější. Ve fotografiích Vám kolegové představují motorový model kategorie CV.



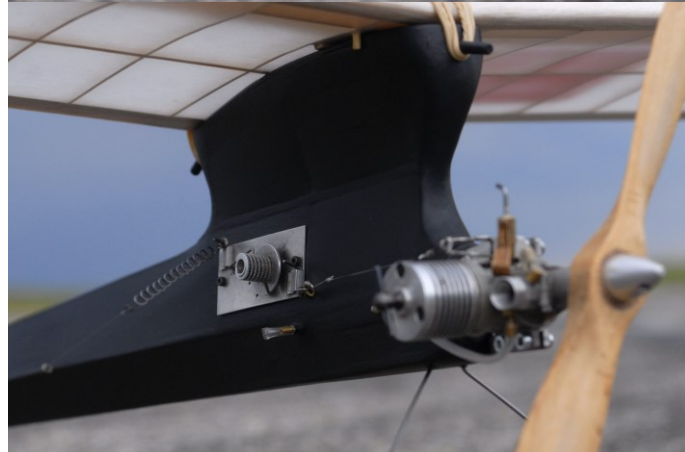
Lil' Aud jehož plánek byl uveřejněn roku 1951, jsem tentokrát osadil mechanickým časovačem o dvou funkcích a



velmi výkonným detonačním motorem MVVS 1.5 cc. Protože je MVVS „mladík“, je s ním možné, dle pravidel SAM letět pouze 10 vteřin a pak už jen klouzat a doufat v ustředění ve stoupavém proudu.

Záložní a méně výkonný motor mám na cestě. Je jím A-M 15 z

roku cca 1955, ten už umožní vypustit model na 15 vteřin motoru.



Zdraví Martin Hurda

Na Pohárovku do Jeseníka

V minulém roce jsem poprvé navštívil ikonické letiště Aeroklubu Jeseník. Ikonické je pro mě v tom, že jsem léta zpět hlтал články o modelářských akcích konaných právě tam. Pro historické modeláře bylo nejvýznamnější akcí 8. ME RC historických modelů v r. 2010. Moje loňská účast na soutěžním kole Pohárové soutěže v Jeseníku nedopadla ideálně: s modelem J.U.2 kategorie OTMR-AB jsem se ve stoupáku srazil s jiným modelem. A to tak nešťastně, že odpadlo křídlo, a trup se zřítil s dosti fatálními následky z více než 100 m výšky.

Model jsem ale opravil, létal již na loňském MČR na letišti Raná u Loun.

Letošní kolo bylo naplánováno do podobného termínu, do druhé poloviny července, na datum 25.7. Měl jsem být původně na jiné modelářské akci světového významu, ale koronavirus to zařídil jinak a tak jsem se mohl zúčastnit i letos. Bohužel jsem nemohl absolvovat celý víkend v Jeseníku včetně ubytováním v cyklistickém penzionu, kde bydlela převážná část závodníků. Takže ráno vyjždím ve 4 hodiny ráno, jižně od Brna nabírám v Žatčanech Zdeňka Sýkoru s jeho modely, a přes Olomouc a Šumperk přijíždíme před devátou ráno na místo. Vítáme se se známými. Avízaná účast je opravdu velká, 13 účastníků, a každý min. se 2 modely. Kromě "pohárových" soutěží se létala také kat. NMR.

U té bych se zastavil: Je to taková popelka, ale krásná kategorie – model vzniklý do konce roku 1956, motor jakýkoliv do 10 cm³ vzniklý do konce roku 1960. Start ze země, 18 s motoru a celkové maximum 360 s. Nezkusíte to? Modely nelétají na motor do stratosféry, slabší zrak tedy není handicap. Vhodných motorů okolo 5 cm³ je mezi modeláři fůra, na ebay jsou k dostání slušné kousky za 10 – 50 USD, jsou jednoduché na obsluhu, litr či dva paliva na sezónu postačí i při intenzivním létání.

Před soutěží jsem, s dovolením pořadatele, krátce proletěl J.U.2, kde jsem před touto akcí měnil všechna serva, neboť „na Čížkovi“ mi 2 ze 3 odešly „na převodovku“. Holt (nejen) do motoráka nemůžeš dát beztestně nějaký čínský sračky...

Udělalí jsme společné foto, které příkládám. Nedávno bylo jedním známým modelářem konstatováno, že na soutěžích historických modelů létají všichni se stejnými modely, které se osvědčily jako soutěžní brusy, nebo jsou vyráběny jako stavebnice. Pohled na fotku i výsledkovku toto tvrzení určitě nemůže podpořit.



Po společném fotografování začínám s modelem kat. **NMR**. Letitý Robomb-X ale dnes nějak neklouže. Vidím to v některých případech i u konkurentů. Kvůli směru jinak velmi slabého větru vanoucího od hangárů startujeme přesně po větru – jde to. Směr větru zůstává stejný po celou soutěž, po větru tedy startují všechny modely. Po soutěži při čištění modelu od oleje nacházím prasklou páčku od výškovky, uff, proto to létalo tak divně.

Dál letím s J.U.2 v kategorii **OTMR-AB**. Motorový let dobrý, i nějakou termiku jsem našel, ale výrazně přes 6 min. jsem



neletěl ani v jednom letu (měřené maximum je 8 min.). Termika buď tahala tak, že byl strach o model, a během chvilky šlo všechno dolů... Zažil jsem obojí. Výhodu měl ten, který na motor dostal do největší výšky. To byl vítěz Slávek Štorek, který také jako jediný dosáhl (dokonce 2x) měřeného maxima 480 s. Druhé místo obsadil Petr Chvátal s Pelikanem, třetí místo k mému velkému překvapení zbylo na mě. Kdo chtěl, startoval v této kategorii ze země. Menší modely pak z ruky. Vše dle pravidel.

Ve 20:00 večer den před soutěží jsem poprvé letěl s novým modelem Sailplane konstrukce Carla Goldberga pro OTMR-C. Měl zde tedy svoji soutěžní premiéru. Z prvních letů mám pár poznatků na drobné úpravy úhlu seřízení, možná polohy těžiště, případně i vhodnější vrtule, ale model se jeví dobře. Parádně se řídí – kam ho pošleš, tam taky letí. Zalétl jsem na soutěži dvě maxima (480 s) a se zpocenými zády sundával model z výšky, ale taky jsem v jednom letu po rozpadu termiky přistával za 2 minuty. Můj Anderson Spitfire .63 je ale na tento celkem velký model trochu slabý, dosažená výška motorového letu je zhruba poloviční ve srovnání s vítězem, kterým byl opět Slávek Štorek se třemi maximy. Na mě vyšlo 2. místo, třetí obsadil Michal Tesař s Playboyem Senior. Playboy Senior byl ostatně na soutěži nejvíce zastoupený model nejen v této kategorii. Bylo tomu tak i ve válečných a poválečných letech především v USA, kde model dostal velkého rozšíření zásluhou

stavebnice od firmy Cleveland Model&Supply Company.

Classic Texaco je stále více oblíbenou kategorií. 8 soutěžících létalo v Jeseníku. Létá se na jeden nejdelší let ze tří, tentokrát to vyšlo Miroslavu Vaňkovi s Lanzo Airbornem, kdy letěl let o délce přes 22 minut. Smolařem utkání byl Petr Hrubý s Record Breakerem, který při posledním letu přestal, ještě s motorem v chodu, řídit. Model chvíli akrobatoval, po zhasnutí motoru se krásně ustředil ve stoupáku, který využil na maximum. Stoupal výrazně rychleji než větroň Blaník, který kroužil opodál. Pak se dokonce začal vracet směrem k nám, bohužel ale zmizel ve výšce. Sledovali jsme jej víc než hodinu! Škoda, Petrovi se něco podobného se stejným modelem stalo již koncem června. Tehdy byl model nalezen ještě v den, kdy uletěl, a dokonce nepoškozen. V tomto případě bohužel takovou zprávu zatím nemáme.

I přes tuto nepříjemnost hodnotím soutěž jako zdařilou. Ukázalo se, že když se chce, i do Jeseníka se jede. Účastnili se kluci od Plzně, přes Prahu, z Východních Čech, z Vysočiny i místní.

Miroslav Dvořáček

Lietali sme na Zborove...

Bitva u Zborova (odehrála se 1. – 2. července 1917) představovala součást tzv. Kerenského ofenzívy, a představovala první významné vystoupení Československých

legií na východní frontě. Úspěch československých jednotek byl natolik výrazný, že ruská prozatímní vláda poté zrušila veškerá omezení na formování nových jednotek z českých a slovenských zajatců. Ještě před bitvou, která byla vedena v blízkosti ukrajinské obce Zborova, byli v průběhu dělostřelecké přípravy těžce zraněni dva pozdější významní českoslovenští generálové Jan Syrový (přišel o oko) a Otakar Husák. Jan Syrový pocházel z mého města!

Konec historie, tenhle Zborov se nachází na Ukrajině, a já vyrazil ke Zborovu ležícímu na východě Slovenska u Bardějova. Zbytek pojednání o bitvě v 1. válce si určitě přečtete na https://cs.wikipedia.org/wiki/Bitva_u_Zborova

Kousek od Zborova na Slovensku leží polnohospodářské letisko s asfaltovou dráhou. A právě zde, letos v termínu 8. – 9. 8., uspořádal Slovenský SAM 119 ve spolupráci s MK Bardejov již 16. Majstrovstvá Slovenska historických modelov. S klukama ze Slovenska udržuji, myslím, celkem dobré vztahy a rádi se potkáváme. Z našeho klubu SAM 95 jsem nikoho dalšího k dlouhé cestě na východ nepřesvědčil, domluvil jsem se tedy s Daliborem Špačkem (sportovní referent SAM 78) a Zdeňkem Sýkorou z Žatčan. S oběma jsem již několikrát akce na Slovensku navštívil. Zdeněk bohužel z rodinných důvodů na

Výsledková listina Jeseník 25.7.2020								
Classic Texaco								
Pořadí	Soutěžící	Model	1.start	2.start	3.start	4.start	Celkem	B
1.	Vaněk Miroslav	Airborn	825	1336	0	-----	1336	8
2.	Štorek Květoslav	Berryloyd	1308	0	0	-----	1308	7
3.	Knob Petr	Lanzo Bomber	919	1142	247	-----	1142	6
4.	Hanáček Zdeněk	Bowden Inter.	550	470	1023	-----	1023	5
5.	Sýkora Zdeněk	Jasco Flamingo	885	511	591	-----	885	4
6.	Svoboda Petr	Lanzo Bomber	823	165	432	-----	823	3
7.	Hrubý Petr	Record Bracker	489	484	0	-----	489	2
8.	Hošek Petr	Valkyrie	309	0	0	-----	309	1
OTMR - AB								
1.	Štorek Květoslav	K.L. 61 (78%)	480	464	389	480	1424	8
2.	Chvátal Petr	Pelikan	328	254	406	407	1141	7
3.	Dvořáček Miroslav	J.U. 2	275	381	153	363	1019	6
4.	Hrubý Petr	Pelikan	386	352	206	255	993	5
5.	Hanáček Zdeněk	Swayback	284	222	212	219	725	4
6.	Tesař Michal	Super Antares	287	250	0	0	537	3
7.	Chvátal Petr	D.G. 73	359	6	0	0	365	-
8.	Sýkora Zdeněk	Kolchozník	128	0	0	0	128	1
OTMR - C								
1.	Štorek Květoslav	Hayseed C	480	480	480	0	1440	8
2.	Dvořáček Miroslav	Sailplane	355	480	125	480	1315	7
3.	Tesař Michal	Playboy Senior	302	480	480	143	1262	6
4.	Hrubý Petr	Playboy Senior	447	266	480	212	1193	5
5.	Knob Petr	Playboy Senior	339	90	429	141	909	4
6.	Svoboda Petr	Playboy Senior	107	142	256	262	660	3
7.	Svoboda Petr	Sailplane	219	32	0	0	251	-
8.	Vaněk Miroslav	Benny Boxcar	229	0	0	0	229	1
NMR								
1.	Štorek Květoslav	Queen of Hears	360	239	360	360	1080	
2.	Knob Petr	Playboy Senior	360	271	200	0	831	
3.	Hrubý Petr	Playboy Senior	152	259	156	294	709	
4.	Dvořáček Miroslav	Robomb - X	185	136	271	147	603	
5.	Hošek Petr	Duchessa	136	90	95	360	591	
Účast: 13 účastníků 2 létaly nesoutěžně, 30 modelů 2 létaly nesoutěžně Provedeno 89 soutěžních startů								

poslední chvíli odpadl, vyrazili jsme tedy ve dvou, takové sportácké duo z obou českých klubů. Páteční odjezd jsem zdržoval jenom já, od Dalibora vyjíždíme dost po 14. hodině. Já jsem za volantem trochu psycho a dlouhé cesty mi nevadí, skoro nonstop jízdou dlouhou málem 600 km vesměs po dálnici přes Trenčín, Žilinu, Poprad a Prešov před 22. hodinou dorážíme do cíle. Cestou ovšem zdechla navigace, pomocí papírové mapy a propozic pořadatelů ale cíl nacházíme jen s malým zaváháním. Po cestě zjišťuji, že od poslední návštěvy se hodně změnilo i v tomto koutě Slovenska, k lepšímu, samozřejmě.

Na první noc nepohrdneme stanem – přístřeškem – pořadatelů, stavět náš podobný v úplné tmě by se asi nepodařilo.

Teprve ráno hledíme na letový prostor, kterému dominuje asfaltová dráha, o délce přes 400 m a šíři min. 15 m. Na jeho východním konci je ještě asi 250 m dlouhé travnaté předpolí, přidělené pro gumicuky pro starty větroňů. Ty létaly již v pátek, kromě nám známé kategorie OTVR létané v sobotu se na místě uskutečnilo i letošní 2. kolo Pohára Slovenských vetroňov. I tak byla ale letos účast slabší, hlavně v neděli. Vzdálenost? Koronavirus? Důvody se nikde nehledají lehce. Zhruba deset účastníků z České republiky tedy výrazně doplnilo řady soutěžících.

V sobotu je naplánováno létání v kategoriích OTVR, ELOT, ½ A Texaco a Old Timer 400. Větroně měly svůj letový prostor mimo asfaltovou dráhu, vrtuláky pak zhruba od poloviny dráhy směrem na východ. Západní polovina byla pro přistání zapovězená – přistát zde znamenalo nulu za celý let. A pár jich bylo.

Větroňů OTVR létalo 12, z toho se 3 se třemi maximy 300 s dostali do rozlétávání. Zde zvítězil Štěpán Kučera ze SAM 78 se Širchánem 2, druhý byl Ludovít Pec s JU-52 Sokolov a třetí Miroslav Petrila s Volavkou. Mistrem Slovenska se stal Ludo Pec.

Elektrokategorie létané v sobotu měly obě shodný počet soutěžících, létalo vždy 18 modelů. V kategorii ELOT 7 modelů postoupilo do rozlétání, a hned první 4 místa se stala českou kořistí: Zvítězil Juraj Tinka s Vegou 7 před Květoslavem Štorkem s Erosem a Ladislavem Kneblem také s Erosem. Čtvrtý byl Pavel Skotnica s Ichabodem. Páté místo obsadil a titul Majster Slovenska získal Vojtech Antoňák s Erosem.

Čtyřstovky se rozlétávat nemusely, 3 maxima 600 s zalétl jen Juraj Tinka s Arcturusem, druhé místo obsadil Štěpán Kučera s Il Pilade, 3. místo a titul Majster Slovenska pro sebe získal Martin Maťaš s Erosem.

½ A Texaco jsem si zaléтал, a to i přes skutečnost, že palivo připravené pro tuto soutěž zůstalo doma. Palivo s ricínovým olejem a “nějakým” nitrometanem mi půjčil Palo Rábek s tím, že používá jiné. Motor jsem rychle přeškolil, i když šel skoro o minutu kratší dobu, než mi chodí běžně. Při mém prvním letu s Kerswapem jsem za to byl rád, trochu jsem bojoval o model s termikou, abych přistál chvíli po 11. minutě. Další let jsem přistál po 6. minutě, ve třetím po 5. minutě....a bylo lepší jít si sednout a odpočívat. Okolo 15. hodiny se termika zase probudila a jen necelá minuta mi chyběla do 15-minutového axima. Tak se stalo, že jsem zvítězil a za sebe posunul Pavla Rábku, dárce paliva. Ten se stal Majstrom Slovenska, s modelem Meteor. Jako jediný ze startovního pole zaletěl i

jedno maximum 900 s. Třetí místo obsadil s KL61 Karol Szamaranszki.

Po 15. hodině se v občerstvovacím stánku začal servírovat tradiční guláš. Dále byly k dispozici klobásy z grilu a chlazené alko i nealko pivo a jiné nápoje.

Večer jsem školil nové Texaco. Mé trápení neuniklo pozornosti Ing. Stanislava Stránského, a jeho cenné rady a také palivo měly výsledek! Holt, co funguje v MVVS 6,5 s černým výbrusem, se nemusí hodit do MVVS 10 s výbrusem ABC. Na 7 ccm paliva jsme docílili chodu lehce přes 3 min., což byl značný skok dopředu.

Sobotní večer byl ve znamení piva a instalace výškoměrů do ELOTů na další den, aby odpovídali kat. ALOT. Došlo i na sdílení zážitků z minulosti, jen se myslím méně zpívalo než v pátek...

Nedělní létání začalo 2 x 2 lety kategorie třicetinek. Tohle u nás nelétáme, na Moravě a na Slovensku je tato kategorie oblíbená. Model smí mít max. rozpětí křídla 30" (=762 mm), pohon akumulátory LiPo nebo LiOn dvoučlének, jiné omezení myslím není. Králem soutěží je všude, kam přijede, Juraj Tinka, a ani ve Zborově tomu nebylo jinak. Tako kategorie ale není oficiální, proto ji ani ve výsledkovce nenajdete.

Jinak v neděli se létaly jen 2 kategorie. V ALOT létalo 20 modelů do rozlétání se dostali 3. Zvítězil Květoslav Štorek s Berryloydem (rozpětím asi největší model na soutěži) před Karolom Szamaranszkim s Folly 2 a Frantou Machačem (Eros), který už v době rozlétání byl na cestě domů a neúčastnil se jej. Pach éteru z paliva doprovází kategorii Texaco. Jen 6 modelů odletělo alespoň jeden let. Ze slovenských přátel létali jen “východňáři”. Termika byla velká proměnná, kdo ji nenaletěl již s motorem v chodu, byl brzy zpátky na zemi. Já ji trefil hned v prvním letu, a bylo z toho trochu přes 9 minut. A nervy při přistání, neboť jsem málem nedoletěl ze zakázaného prostoru. Další let již pro mě studená sprcha – jen něco přes 4 minuty – důsledek šolíchání s motorem za letu a let s příliš velkým plynem. Dávám si tedy oddech a po startu přesně v pravé poledne nacházím po asi minutě chodu motoru stoupák. Můžu tedy ještě snížit otáčky motoru, ten běží skoro 5 min. a model dosahuje výšky odhadem přes 400 m. Klouzavý let je boj o to, kde to nosí a kde padá, nicméně přistávám po 13. minutě a byl to nejdelší let dne v této kategorii (a zatím také můj v této kategorii). Léтал jsem i s druhým modelem Jasco Flamingo, ale to mi prostě nikdy ve vedru moc neletí, a tak výkony nestojí ani za zmínku. I v Texacu se mi tedy podařilo zvítězit. Druhé místo obsadil a titul Majstra Slovenska získal Miroslav Salák s nádherným MG2, třetí místo pro sebe získal Stanislav Stránský s Airbornem. Je škoda, že další min. 2 modely při soutěži zůstaly na zemi.

Dekorací a oceněním prvních tří soutěž končí, vše je třeba sbalit a uklidit. My zůstáváme, ještě s manžely Stránskými, do pondělí. Okusíme další příjemnou a osvěžující koupel v potoce, kdy pozorujeme nádherné vážky v zelenomodré metalíze. Ráno vše sbalíme a okolo 9. hodiny vyrážíme na delší cestu, částečně mimo hlavní tahy a rychlostní silnice na osmihodinovou cestu. Po celou dobu bylo horké letní počasí, teplota atakovala 33°C, vítr vál 1 – 4 m/s z různých, rychle se měnících směrů. Zkrátka parádní letní počasí, kdy ale bylo třeba se občas skrýt do stínu.

Miroslav Dvořáček