

ZPRAVODAJ



SAM 78

Členů klubu historických modelů letadel a motorů SAM 78

č.3/2010 (květen - červen)

www.sam78.cz

ročník XX číslo 113

Plzeňský historik 1.5.2010



Informace pro členy klubu

Slovo editora

Vážení přátelé, členové klubu SAM 78. Od čísla 1/2010 jsem otištěním článku p.Zdenka Rašky „Je čas udělat změnu v pravidlech“ rozpoutal diskuzi o zachování elektro-kategorií v pravidlech klubu SAM 78. Protože letos končí období, po které platí pravidla a je potřeba letos schválit pravidla nová, chtěl jsem touto cestou udělat průzkum mezi naší základnou.

Ukázalo se, že mezi námi jsou dvě skupiny, které mají na tuto věc odlišný názor. Proto bych chtěl využít situace a spojit následující volbu nového výboru s vyhlášením referenda o změně v pravidlech na rok 2011 až 2012. Součástí tohoto čísla bude i volební lístek, jehož součástí bude i pár otázek ke změně pravidel. Protože volby budou anonymní záležití pouze na vás, jestli pošlete anketní lístek společně s volebním lístkem, nebo jej pošlete zvlášť na stejnou adresu.

Samozřejmě, že je důležité, aby se referenda zúčastnilo co možná nejvíce členů. Tento průzkum jistě pomůže novému výboru při sestavování pravidel na rok 2011 až 2012. Je to velice zodpovědná práce vymyslet nějakou úpravu, která by přinesla žádanou změnu. Při vytváření pravidel 2008 až 2010 jsme vycházely ze zkušeností aktivních členů, ale zřejmě jsme se netrefily do všeho. Věřím, že názor nás členů na tuto problematiku ulehčí novému výboru práci při tvorbě nových pravidel.

Doufám, že vyjádříte svůj názor na celá pravidla a nejen na zachování, či vyloučení elektro-kategorií. Jsme spolkem lidí postižených krásnou zálibou v historických modelech a motorech a proto vás žádám o správný pohled na věc, který by nás spojil a ne rozdělil.

Dále bych vás chtěl požádat o vyplnění svých kontaktních údajů pro vytvoření aktuálního seznamu členů, který může posloužit k lepší komunikaci mezi námi. Jednalo by se o zaslání jména, příjmení, adresy, telefonu, e-mailu a pokud to nebude vadit tak i ročníku. Těším se na vaše další reakce a články

Petr Hošek.

Volby výboru klubu SAM-78 2010

Na schůzi výboru klubu byla přijata následující kandidátka pro volby 2010:

Hanáček Zdeněk – Jeseník	Rybák Jaroslav – Svitavy
Klimeš Zdeněk – Vsetín	Slapnička Zdeněk – Praha
Kypta Jan – Mladějov	Vodička Jan – Odolná Voda
Lacina Vítězslav – Rosice u Brna	Šimek Vlastimil – Tišnov
Metz Richard – Kladno	

Dále bylo na schůzi výboru dohodnuto, že nový výbor klubu bude mít 7 členů, přičemž funkce editora časopisu ZPRAVODAJ je stálá a nebude součástí volby. Z čehož je zřejmé, že ve funkci zůstává Petr Hošek a k němu bude voleno zbývajících 6 členů výboru z výše uvedené kandidátky. Dále bylo na schůzi dohodnuto, že volební komisi utvoří naši členové z Hořic ve složení:

Buček Jiří

Vrabec Jaroslav

Horák Ladislav

Vyplněné volební lístky zasílejte do 30. 7. 2010 na adresu:

Jaroslav Vrabec

Jeřice 20

508 01 Hořice v Podkrkonoší

Jaroslav Rybák prezident klubu

Pozor změna termínu konání akce.

Pořadatel akce „OPAVSKÝ KMET“ poslal změnu termínu konání této akce. Nový termín je 24.7.2010. Místo konání je modelářská plocha Holasovice. Více na pozvánce.

Pozvánka na celostátní setkání 20.8.-22.8.2010

v JESENÍKU

Vážení přátelé a kolegové,
dovolte abychom Vás pozvali na XX celostátní slet do Jeseníku. Při příležitosti tohoto setkání bychom rádi společně s Vámi oslavili 20.let od založení našeho klubu.

Rovněž zde zveřejníme výsledky voleb do výboru klubu SAM 78 a také bychom rádi vyslechli připomínky k pravidlům, které bude nový výbor sestavovat.

Pro lepší orientaci přikládám mapku, na které je cesta na letiště aeroklubu Jeseník v Nové Vsi.



Program celostátního setkání:

19.8.2010	příjezd účastníku a v odpoledních hodinách prezentace
20.8.2010	zahájení celostátního setkání, prezentace a soutěžní létání.
	Večer bude posezení k oslavě 20-ti let klubu SAM 78
21.8.2010	soutěžní létání, vyhlášení výsledků

Na celostátním setkání bude startovné 100 Kč. za osobu a 10 Kč. za model pro členy klubu. Pro nečleny je dvojnásobek. Poplatek za pohoštění k oslavě 20-ti let klubu je 300 Kč. na osobu. Další informace u p.Hanáčka na tel: 732 331 528. Těšíme se na Vaši účast

Výbor klubu SAM 78

1990



2010

20.let od vzniku klubu SAM 78



Na již 3.ročník této soutěže zve všechny členy a příznivce SAMu 78 LMK Minerva v Opavě. Soutěž proběhne tradičně na hezké modelářské ploše u českopolských hranic v Holasovicích. Od 8.00 h. prezentace a vklad 96.- Kč na místě, soutěžní lety cca od 9.00 hod.

KATEGORIE :

ARC - šňůra 100m, gumicuk 80+20 m, max. 300 sec., 3 starty

CRC- E OPEN - motor 45 sec. , max 420 sec. . 3 starty

E . WAKEFIELD – motor 45 sec., max 300 sec. , 3 Starty (ostatní dle „Zkušebních pravidel“ LMK Vsetín)

TEXACO - soutěžící dle jím udané váhy éra plní nádrží pod

dohledem časoměřiče vlastním palivem v množství podle tabulky článku 6.3. Pravidel SAMu pro rok 2009-2010. Max. 900 sec., start z ruky, nebo dle aktuálních podmínek ze země, určí se na místě. 3 starty.

V těchto čtyřech kategoriích budou první 3 borci odměněni diplomem a první v kategorii symbolickou cenou. Pořadatel soutěže věří v přízeň počasí, v družné poklábosení a politání soutěžících včetně jejich spokojenosti se základním občerstvením firmy Minerva Gastro. Na všechny se těší pořadatel a

Styčný důst., říční kpt. v. v.
Jarda Pavlíček
776 288 309

Ředitel soutěže
Ing. Jiří Hřivnáč
602 717 620

Gratulace

Letošní rok si připomínáme 20 výročí vzniku našeho klubu SAM 78. Toto není jediné výročí v našem klubu, v měsíci květnu oslavil krásné životní výročí i náš prezident a zakladatel klubu pan **JAROSLAV RYBÁK**. Ke krásným 75-ti letem přejeme mnoho zdraví a sil v další životní a hlavně modelářské cestě životem.

HODNĚ ŠTĚSTÍ PŘEJÍ ČLENOVÉ KLUBU SAM 78.

Vzpomínka

Dne 8.6.2010 by se dožil 80-ti let vynikající modelář pan Čselav Rak z Hořic v Podkrkonoší.

K článku „Příspěvek k diskusi na téma : Je čas udělat změnu v pravidlech“ ze zpravodaje 2/ 2010

Nejsem spokojen s kritizováním různých kategorií modelů zařazených v organizaci SAM 78. Hádáme se jako politici před volbami. SAM 78 je dobrovolná organizace se svými pravidly.

Pokud je budeme dodržovat, nevidím problém létání modelů se spalovacími motory vedle modelů poháněných el. motory. Záleží na pořadatelích závodů, zda připustí model, který neodpovídá pravidlům. A pokud někde na soutěžích takové modely létají, je možnost pořadatele upozornit.

Také mám výhrady proti stávajícím pravidlům, kde je možnost nějakých úprav. Tato pravidla platí do konce letošního roku, tak můžeme navrhnout co se dá vylepšit. Zásadně neschvaluji používání moderních materiálů na stavbu historických modelů.

Trochu mne zaráží ze strany členů SAM122 kteří veřejně kritizují ostatní modeláře, a tvrdí, že jen oni jsou ti správní. Pokud chtějí být tak ortodoxní divím se, že používají moderní RC soupravy.

Je škoda, že pan Petr Knob bere vše na sebe, a chce odejít. Mohl by přispět svými návrhy k úpravě pravidel na příští období. Je potřeba někdy něco překousnout a uvědomit si, že je to náš koníček, kde se každý odreaguje a sejde s přáteli stejně postiženými.

Zdeněk Klimeš.

Blahoprianie k 20 výročiu založenia SAM 78.

Vážení priatelia.

S obdivom a uznaním vnímam 20 rokov existencie klubu priateľov historických modelov SAM 78 a chcem vám k tomuto výročiu úprimne priať ono slovanské STO LAT.

Obdivujem záslužnú organizačnú prácu prezidenta klubu pána Rybáka, pokladníka Lacinu, športových komisárov Pipeka, Slapničku, ale asi najviac redaktorov, či editorov Zpravodaja Macháčka, Rožňovského, Kahánka. Nezabúdam ani na ďalších, nemenovaných členov výboru, ktorí priložili ruku k dielu.

Spomínam si na mnoho členov klubu, ktorí dotvárali klub a dnes už nie su medzi nami.

Chcem aj oficiálne poďakovať pánu Rybákovi za pomoc, ktorú nám poskytol pri zakladaní slovenského klubu SAM 119. Priatelia. Všetko dobré do ďalších rokov.

Ing. Dušan Sedlár, prezident (2000-2008) SAM 119

Príspevok do diskusie k elektropohonom.

Využívam príležitosť aby som napísal svoj názor na ohlasované referendum o elektromotoroch v historických modeloch.

Plne sa hlásim k názoru a dôvodom, ktoré napísal Zdeno Raška. Neblbnime a nevymýšľajme čo zrušiť! Nezasahujme do vecí umelo a násilne! Ona je Božia príroda už tak zariadená, že to, čo nie je životaschopné, zahynie samo! Ale hlavne nestavajme sa do polohy rušiteľov niečoho, čo sme na tento svet neprivedli! Bolo by nanajvýš divné, ak by sme doma elektry nelietali, ale na úrovni Európy za účinkovania modelárov z USA, (otcov lietania s historickými modelmi) by sa elektry lietali. Neberme len tak platonicky ten lébenslósung " Ži a nechaj žiť " ! Chovajme sa podľa neho a nechajme každého nech si stavia a lieta s tým, čo mu prináša radosť a potešenie. Ved' to pre radosť a potešenie robíme!

Ing. Dušan Sedlár SAM 78 / 311.

JAK LÉTAT S HISTORIKY-aneb ta naše povaha česká....

V poslední době jsem se bez přičinění zúčastnil mnoha rozhovorů a diskuzí o tom, jak létat s historiky, hlavně s těmi, u nichž je možno nahradit pohon původní elektromotorem. Různost názorů na tento počín, poplatný všeobecnému technickému pokroku, ale zraňující některé modelářské duše mi zavelel se trochu vyjádřit, aniž bych chtěl způsobit takový celostátní a celosamáckomodelářský střet názorů, jako se to povedlo - zřejmě nechtěně - v r. 1990 (viz Modelář č. 6 až 10 !). Většina Samáků jistě ví

Vycítil jsem, že mezi námi, příznivci stejné záliby a koníčka jsou asi 3 tábory :

- 1) ortodoxní zastánci původní stavby a pohonu historického éra se vším všudy
- 2) zastánci původní stavby s možností využití novějších a hlavně již dostupných materiálů (málokdo se dříve dostal k balze a jejím strojnímu opracování, atd.) – nakonec tak, jak to Pravidla Samu 78 připouští - s tolerancí použití elektropohonu včetně.
- 3) tato skupina je v podstatě skupinou 2) s tím, že jim vadí-myslím- jen raketové starty a stoupání do stratosférických výšek, hlavně u modelů s původním pohonem gumovým svazkem .

Co s tím ? NIC. Stačí jeden druhého tolerovat, nejsme zkrátka na této zeměkouli všichni stejní - a to je dobře. U první skupiny je možné požádat o členství v SAMu 122 - jehož členů a činnosti si nesmírně vážím a pokud by mi to třesoucí ruce, zrak a fyzická kondice dovolily (jsem srdač), asi bych rovněž o členství požádal, druhá skupina - ta nemá co řešit, staví si a lítá - což je fajn - a třetí skupina (a do té se počítám i já) by zkrátka při startech některých hochů ze skupiny 2. mohla obrátit na chvíli pozornost ke nejbližšímu stánku s občerstvením, nebo si mezitím vyfotit hezké stroje, odpočívající na zemi, nebo přistávající a nechat naše kolegy soutěživých povah lítat v mezích pravidel jak je jejich ctěná libost. Jsou to modeláři jako my všichni, staví a lítají taky z hezkým érama, tak co. Dne 23.1.1992 mi napsal Radek Čížek - cituji " ...SAM by měl být schopen a umožnit dělat nějaké to polítání, ale i o to jde, aby všichni to dělali pro radost z létání... " - konec cit., což myslím vyjadřuje pocity většiny našich členů i sympatizantů SAMu. Je zcela zřejmé, že různě vymyšlená omezení kapacitou pohonných baterií, motorů atp. - kromě těch, která už platí - nemají naději na úspěch.

Nejsem žádný mladík, ale ani žádná modelářská, ani životní mrtvola, modelařím téměř jako za mlada (za pár měsíců mám 70 let), ale přiznám se, že i já při stavbě historika použiju vteřinák a Žehrovice II dostávám nahoru el. motorem na pylonu - viz foto na naší pozvánce na Opavského kmeta - ,snad mě za to nikdo nezastřelí . Navrhuji - všeobecně víc tolerance, méně předpisů a nařízení - ty co jsou stačí až nad hlavu - a do dílny a lepit a lepit a lítat a lítat, dokud to jde.

Nakonec bych jen chtěl říct, že se ztotožňuji s názory Zdenka Rašky, uveřejněnými v jednom z posledních Zpravodajů, zcela se pod ně podepisuji, stejně jako pod tento příspěvek

Váš modelářský kamarád Jarda Pavlíček
z Opavy , SAM 285

Nová replika českého motoru SUPER ATOM 1,8 cm³.

Kdo z našich historických modelářů by neznal krásný a dnes již "legendární" český detonační motor **SUPER ATOM 1,8 cm³**, který byl v prvních poválečných letech vůbec nejrozšířenějším motorem u nás! Motory SUPER ATOM 1,8 byly sériově vyráběny firmou "Hruška a Choc" z Prahy od roku 1946 a tehdy velice příznivě ovlivnily vývoj volně létajících motorových modelů v ČSR.



Vyznačovaly se pěkným vzhledem, snadným startováním i obsluhou, pravidelným chodem a pěkným výkonem, proto v té době také vzniklo mnoho krásných českých modelů zkonstruovaných přímo na "Super-Atoma". Plánky těchto modelů byly ve velkých množstvích prodávány tehdejšími modelářskými firmami, především firmou M. K. MOUČKA.

Výborná pověst a obliba motorů SUPER ATOM 1,8 cm³ přetrvala mezi modeláři zabývajícími se historickými modely až do dnešní doby a tak začátkem 90. let začal prezident našeho klubu Jarda Rybák ve své firmě JR MODEL HOBBY SHOP ze Svitav vyrábět jeho repliku. Ta byla tehdy velmi oblíbená a značně se mezi modeláři rozšířila, proto byla v Pravidlech klubu SAM-78 roce 1995 vypsána nová soutěžní kategorie s názvem CRC-ATOM, ve které se létalo "stylem" po celém "samáckém" světě známé americké soutěžní kategorie 1/2-A TEXACO s motory COX .049, tj. všichni soutěžící v dané kategorii mají "stejný motor se stejnou nádrží". V naší české kategorii CRC-ATOM to byl samozřejmě ale náš motor SUPER ATOM 1,8 cm³ a tato kategorie se brzo stala jednou z nejoblíbenějších na našich akcích SAM-78 a i v jiných klubech. Výroba replik "Super Atoma" u firmy JR ale koncem 90. let najednou skončila a naši historičtí modeláři začali bohužel silně pociťovat jejich nedostatek.

Když se na mně v rozhovoru o motorech majitel firmy MP JET, s měli vyrábět jako repliku, řekl "...udělejte Super-Milanovi se návrh zalíbil, zachovalý originál tohoto výrobní výkresy motoru MOUČKA a po několika května Milan poslal první



repliky "Super Atoma" k prohlédnutí a prvním zkouškám! A musím s potěšením konstatovat, že je skutečně nádherný! Ani mně to samozřejmě nepřekvapilo, neboť je již dlouhá léta všeobecně známo, že u firmy MP JET v Českých Budějovicích (nyní vlastně již 3 roky veškerá výroba probíhá v 13 km vzdálené obci Ledenice) spalovací motory dělat umí! Naši historičtí modeláři totiž již od

90. let rádi létají s jejich kvalitními replikami českých historických detonačních motorů LETMO MD-0,6 cm³, LETMO MD-2,5 cm³ a hlavně se skvělým a velice oblíbeným malým "detoňáčkem" CLASSIC .040 o obsahu 0,6 cm³, který sice není přímo "historický", ale svojí koncepcí z historie přímo vychází, neboť při jeho konstrukci byly použity některé díly právě z historického motoru LETMO MD-0,6 ccm. S motorem CLASSIC 0,6 cm³ se také v našem klubu SAM-78 létá i velmi oblíbená kategorie CRC-CLASSIC, což je taková "malá obdoba" kategorie CRC-ATOM...

loňském roce při jednom našem obrátil můj přítel Milan Porkristl junior, dotazem, jaký historický motor by teď tak jsem mu bez dlouhého rozmýšlení Atoma, ten nám teď hrozně chybí!". tak jsem mu hned půjčil svůj velice motoru ze své sbírky a také historické vydané ve 40. letech firmou M.K. měsíců usilovné práce mi začátkem "předsériový" kus jeho krásné nové



Nová replika motoru SUPER ATOM 1,8 cm³ má vnější vzhled v porovnání s originálem skutečně velice věrný, neboť karter je odlit do kovové kokily, uvnitř motoru jsou navíc některá technologická vylepšení, která zlepšují provozní vlastnosti i životnost repliky. Na jedné z příložených fotografií můžete sami porovnat vzhled nové repliky vedle originálu Super Atoma 1,8 cm³ vyrobeného v roce 1946, na dalších záběrech vidíte samotnou novou repliku od MP JET. Motor jsem si samozřejmě i vyzkoušel v chodu, startuje se velice snadno a běhá také moc dobře. Zkušební testy s konkrétními vrtulemi jsem zatím ale nedělal, neboť motor byl nezaběhnutý a tak by výsledky měření byly poněkud zkreslené. Cena nové repliky Super Atoma 1,8 cm³ bude 2.598,- Kč a můžete si jej objednat přímo u výrobce : www.mpjet.com

Naši "historičtí motoráři" se prostě mají na co těšit! Věřím, že opětná dostupnost této nové repliky razantním způsobem oživí létání s historickými spalovacími motory, které v poslední době v našem klubu SAM-78 (a nejen v něm...) poněkud upadá z důvodu zavádění různých "historicky nesmyslných" soutěžních "elektro-kategorií" ...!

Jaromír PIPEK (SAM-78/28, SAM-122/02)

Slety a soutěže

Plzeňský historik 4.ročník a soutěž historických motorových modelů 1.ročník /palivová formule/ a pár úvah kolem...

Sešli jsme se, na dnes již tradiční soutěži, jako obvykle dne 1.5. 2010 v Plzni na firemním letišti fy "Hořejší model". Předpověď počasí vypadala nepříliš příznivě, ale nakonec v Plzni přestalo nad ránem pršet a po celou dobu soutěže nás vcelku příznivé počasí s větrem do 4 m/sec. neopustilo.

V letošním ročníku byly provedeny zásadní změny v organizaci soutěže, poprvé se letělo Texaco a novinkou byla zkouška jiného způsobu létání podle pravidel tzv. palivové formule. Soutěž jinak proběhla podle pravidel platných v SAMu 95 a SAMu 78. Létalo se v blocích, které byly vždy odděleny divácky atraktivní kategorií elekter CRC-EHS.

K výsledkům jednotlivých kategorií:

V kategorii CRC-EHS se šlo celkem 8 soutěžících. Ve tříkolové soutěži proběhlo celkem šest nádherných hromadných startů na 60 sec.motoru, ve kterých nebyla nouze o dramatické okamžiky jak při startu, tak při přistání do čtverce. Ukazuje se, že tato kategorie stále přitahuje soutěžící a oproti minulému roku prožívá určité oživení a to prokazatelně vím i o dalších modelářích z Plzně, kteří letos neletěli.

Pořadí:	1.Hořava Miloslav	model Medium	29 bodů
	2.Mršťík Jan	model Frisco Kid	22 bodů
	3.Brož František	model Junior	15 bodů

V kategorii CRC-E-Sport 400 se letělo na dvě soutěžní kola s motorem 60 sec.a maximem 420 sec.Létalo 9 modelářů, rozlétávání nebylo třeba.

Pořadí:	1.Brož František	model Jerri	767 sec.
	2.Sakař Petr	model Ichabod	717 sec.
	3.Joska Vladislav	model Korzár	640 sec.

V kategoriích motorových historiků pozorují již delší dobu pozvolna se zvětšující počet soutěžících, zejména v souvislosti s obnovenou výrobou motorů Classic O,6 ccm. Škoda, že se zatím nepodařilo obnovit výrobu motorů Super Atom, protože počet zájemců o tuto kategorii by byl značný a určitě je dostatek létavých a historicky autentických modelů, které lze stavět bez změny měřítka.

V Plzeňské premiéře kategorie Texaco se sešli 3 soutěžící, v kategorii Atomů 5 soutěžících a největší účast zaznamenala kategorie CRC-Classic, kde létalo celkem 9 soutěžících, kteří svedli napínavý soubor o nový motor Classic poté, když do rozlétávání postoupilo 5 soutěžících.

Výsledky:

Texaco:	1.Macháček Jaroslav	model Cumulus	1654 sec.
	2.Svoboda Petr	model Playboy	1536sec.
	3.Veinfurt Jiří	model PB-2	901 sec.
CRC-Atom:	1.Macháček Jar.	model Sirius	1200+439 sec.
	2.Netáhlo Jar.	model Vega 7	1200+282 sec.
	3.Kešner Pavel	model Komár 2	908 sec.

Classic:	1.Svoboda Petr	model Ambition	840+605 sec.
	2.Netáhlo Jar.	model PB-2	840+509 sec.
	3.Valenta Milan	model Tomboy	840+487 sec.

Poslední součástí soutěžního klání byla samostatně vypsaná soutěž podle pravidel tzv.palivové formule. Tato pravidla nemají oporu v pravidlech SAMu 78 a 95, jsou "testovacím" návrhem v SAMu 122. Je nutno říci, že pravidla by měla být určena pro modely postavené v měřítku 1:1 ve shodě s technickou dokumentací. Jinak tato kategorie jako soutěžní postrádá smysl, protože většina modelů "pochází" z jiných soutěžních kategorií, kde není omezení pravidel tak striktní. Jako organizátor a sponzor soutěže jsem se rozhodl v první fázi testování netrvat na měřítku 1:1, abych dostal co nejširší testovaný vzorek motorů. Bohužel letos na soutěž nedorazili modeláři z AMG Mýto, kteří létají např.repliky Kubíčka.

Přesto se do soutěže přihlásilo 11 modelářů. Soutěž probíhala na dva pokusy, lepší z nich se započítával. Maximum bylo 600 sec., do rozlétávání postoupili celkem tři modeláři. Soutěž potvrdila mojí domněnku, ke které jsem dospěl porovnáváním modelů, se kterými létáme na našem klubovém letišti:

-palivová křivka až příliš zvyhodňuje malé a lehké modely /dobře seřízený MP-Jet dokáže porazit špičkově připravené Texaco pro ME a to jsme schopni špičkově seřídit MP-Jet s neomezenou vrtulí na 1,7 ccm paliva na chod kolem 3,5 min. Vítězný model byl pouze standardně seřízen pro kategorii Classic/.

-motor se žhavicí svíčkou na uvedené množství paliva nikdy nedosáhne výsledku detonačních motorů potřebnou délkou chodu. Celá soutěž "palivové formule" proběhla překvapivě snadno a rychle, díky dostatečnému počtu časoměřičů. Modely prakticky neustále startovaly ze startovací čáry, což bylo i dostatečně atraktivní pro fotografy a diváky.



vytrátit onen jedinečný "příděl adrenalinu" pro soutěžící, který zcela neexistuje u dnes hodně létaných "všemodelářských sletů", které za čas již nezajmou nikoho. Ale to, doufám, nebude problém historických modelů, které dnes, alespoň v mém okolí, prožívají určitou renesanci. Na druhou stranu představa byť špičkového historického modelu s nedostupným motorem postaveným přesně podle dobové dokumentace je sice krásným ideálem, ale nikdy nezaujme sportovněji laděnou část "historických modelářů" a ani nepřivede nové zájemce. Doba se zkrátka mění a uspořádat atraktivní soutěž, sehnat sponzory, skloubit vše tak, aby nebyly prostoje, je neskutečná práce, což vědí všichni, kdož to někdy zkusili. Stojí to ale za to. Pokud toto všechno pořadatel zvládne, může si podle mého názoru dovolit zařadit do soutěže i právě takovou soutěž, jakou je "palivová Formule". Jako příznivec SAMu 122 jsem soutěž zařadil, protože si uvědomuji, že slety sice s krásnými a věrohodnými historickými modely, leč bez "soutěžní jiskry", jsou zajímavé jednou či několikrát, ale postupně přestanou účastníky bavit a celá snaha o dobrou věc skončí setkáváním skupiny "ortodoxních podivínů"/neberte to nikdo osobně/ a to určitě nepřispěje k větší popularizaci našeho koníčka. Jsem přesvědčen, že i Luboš Hrnčár si tuto skutečnost uvědomil a proto se snaží uvést v život novou soutěžní kategorii, která byt' s kompromisy, ale historicky hodně autentická, by mohla zaujmout. Tato snaha mi je sympatická a proto se snažím udělat "průzkum bojem" a v této snaze mu pomoci, i když nejsem členem jeho klubu, protože můj názor třeba na konverzi není shodný, ale naopak se ztotožňuji s dodržáním měřítka modelu a technické shodnosti...

Reakce účastníků po soutěži určitě nebyla negativní, spíše byli všichni, včetně mne, překvapeni rychlostí průběhu soutěže a její jednoduchostí. Soutěžící skutečně poctivě vyprazdňovali nádrže, časoměřiči kontrolovali množství paliva v injekčních stříkačkách. Všichni startovali prakticky současně ze startovací čáry určené pro hromadný start. Určitě to bylo zajímavější, než ojedinelé lety ve startovacím okně klasických kategorií. Budoucnost ukáže, jestli bude tento způsob létání "životaschopný". Já se určitě pokusím zorganizovat tuto soutěž znovu, protože v našem "elektroleteckém klubu" začíná přibývat majitelů menších detonačních motorů ze 70. let, které si ještě pamatujeme a postupně začne přibývat i krásných a soutěživých modelů, které dnes "nikam nepatří". Zejména dvaapůlky by zde mohly mít dobré šance...

Takže všichni, koho soutěž oslovila, stavte na příští rok krásné historiky v měřítku 1:1 na staré motory, které máte ve skříních. Já se budu zase příští rok snažit "uplatit Toho nahoře", aby vyšlo počasí alespoň tak, jako letos.

Výsledky "palivové formule": 1.Netáhlo Jaroslav model PB-2 600+394 sec.
2.Svoboda Petr model Playboy 600+363 sec.
3.Veinfurt Jiří model KersWap600+254sec.

Jsem přesvědčen o tom, že pokud máme v dnešní době popularizovat a zaujmout svojí činností nové zájemce, musíme jít cestou zachování určité napínivosti, atraktivnosti a neustálého dění na ploše, které dokáže zaujmout jak diváky "věci znalé" tak pouze "okrajové příznivce". Zároveň se nesmí



Sponzorsky se na soutěži podílely následující firmy a jednotlivci:

- Classic model** věnoval zdarma drobné nářadí a pomůcky, vrtule, za zvýhodněnou cenu poskytl stavebnice svých modelů a byl dodavatelem spalovacích motorů. Petře díky!
- Hořejší model s.r.o.** poskytl firemní letiště a vítězům předal slevové poukázky na nákup ve svém internetovém obchodě.
- VN Dental s.r.o. a moje zubní ordinace** zakoupily spalovací motory pro vítěze, elektromotory pro elektrické kategorie, jednu stavebnici a drobné náležitosti modelů.
- Jiří Veinfurt** věnoval stavebnici historika. Jirko díky!
- Milan Valenta** věnoval do soutěže mikroserva. Valentíci díky!

Poděkování patří i Petru Flídrowi, který již tradičně zajišťoval občerstvení. Díky samozřejmě patří i všem aktivním členům modelářského klubu Plzeň - jižní sekce za přípravu letiště, pomoc při organizaci a časoměřičské služby. Velké poděkování patří i Honzovi Kubešovi za návrh a zajištění diplomů. Zvláštní

poděkování patří i mé ženě Zdence za dlouholetou shovívavost k mé modelářské činnosti a za administrativní pomoc.

Na shledání 1.5.2011 se těší

Karel Slupský

P.S. Některé snímky ze soutěže můžete shlédnout na <http://picasaweb.google.cz/frantabroz/100501> PlzenskyHistorik

Soutěž historických modelů letadel Valašská termika. Pořádaná ve Vsetíně 15.1.2010

Nepříznivé předpovědi počasí a týden dešťů neodradilo skalní modeláře zúčastnit se vsetínské soutěže historických modelů letadel. Sešlo se 22 modelářů s 33 modely.



Závodníci se začali sjíždět kolem osmé hodiny. Po prezentaci byla rozprava, kde byli závodníci seznámeni jak bude probíhat soutěž. Pořadatel určil tři kola po hodině a půl.

Po deváté hodině se začalo létat první kolo soutěže. Někteří modeláři dosahovali skvělých časů. Kolem poledne se modeláři



posílili dobrým gulášem z bufetu přímo na letišti.

Po skončení posledního kola výpočetní středisko vyhodnotilo pořadí a přistouplo se k předávání diplomů a cen. Ve čtyřech kategoriích, TEXACO, CRC-E OPEN, CRC-E 400 SPORT a doplňkovou kategorií Wakefieldy, kde jsme předem rozeslali navržená pravidla.

Ještě byla předána cena za nejpěknější model, kde se hlasování zúčastnili všichni přítomní.

Nejvíce hlasů obdržel Stanislav Schön z místního klubu za model Viking s perfektně zpracovanou maketou dobového motoru který ukrýval el. motor MIG 400.

Po rozdělení cen bylo povinné focení. Pořadatel ukončil soutěž a pozval přítomné na další soutěž, pořádanou ve Vsetíně 4.zářít tohoto roku.



Závody se létali podle platných pravidel SAM 78, nad kterými dohlíželi proškolení pořadatelé z LMK Vsetín.

Moravská Třebová 5.6.2010

Dne 5.6.2010 jsme se vydali na cestu do Moravské Třebové. Po dlouhých a deštivých dnech nás přivítalo nádherné a slunečné počasí. Díky předešlým deštům byla plocha místního letiště pro provoz velkých letadel neschopná, takže jsme měli celé letiště jen pro sebe. Je škoda, že byly vyhlášeny pouze kategorie ARC a OTVR, protože podmínky pro provoz volných modelů byly naprosto ideální a asi dlouho se již nezopakují.

Kolem desáté hodiny byl nástup kam jsme si přinesly své modely. Pořadatel Jan Kypta nás přivítal a zdělil podmínky, za kterých se bude létat. Dal nám čas, ve kterém jsme měli vykonat tři soutěžní lety. Každý měl možnost dvou pokusů na jeden započítaný let. Při rozhodnutí vykonat druhý pokus se mu tento počítal, i když byl horší než předchozí. Toto rozhodnutí se zdálo jako velmi rozumné, podle známého přísloví „každý svého štěstí strůjcem“.



Všichni jsme se rozešli ke strojům a dali se do létání. Tato „soutěž“ byla i možností prověřit si své výkony před blížícím se Mistrovstvím Evropy v Jeseníku. Věřím, že jsme toho všichni plně využili. Termika byla tzv. jarní a velmi silná, což ovšem také znamenalo nejen silné stoupavé proudy, ale stejně silné klesáky. Prostě létání se vším co k tomu patří.

Postupně jsme odlétali všichni svoje starty a začali se přemísťovat do hospůdky v místním aeroklubu, abychom poobědvali. Honza využil chvíle než se posilíme k součtu našich výkonů a posléze nám je přečetl a předal i ceny, které měl pro nás nachystány. Cenu dostal každý účastník.

A jak to všechno dopadlo?

KATEGORIE ARC + OTVR

Pořadí	Jméno	Model	1.start	2.start	3.start	Celkem
1.	Alois Hrabáček	Balestrucio	300	163	300	763
2.	Jaroslav Vrabec	Káně	146	300	300	746
3.	Václav Rejchrt	Sluka	223	245	196	664
4.	Jan Kypča	Káně	232	186	223	641
5.	Jaroslav Vrabec	Luňák	214	184	152	550
6.	Zdeněk Hanáček	Eso	126	175	233	534
7.	Petr Hošek	Jestřáb	92	300	82	474
8.	Jiří Stacherberger	Luňák	110	162	67	339
9.	Zdeněk Hanáček	Vosa „S“	90	82	137	309

Co dodat závěrem? Honzo bylo to opravdu pěkné polétání za což děkujeme a těšíme se na další akce, kterých jsi naplánoval na letošní rok spoustu.

Petr Hošek.

Pátrání v historii

Joe Foster Wakefield

Poslední převodák, poslední Wakefield s neomezeným množstvím gumy, to je Fosterův vítězný model z roku 1953.

V tomto roce se létalo v Anglii v Cranfield, tedy nikoli v zemi předchozího vítěze Arne Blomgrena ve Švédsku.

Létalo se na tři maxima po pěti minutách, toho dosáhli Foster, dále Hugh O'Donnell s modelem Maxie 23 a Argentinec Eliseo Scotto s X-5, oba tyto modely nebyly převodové. Foster své modely nepojmenovával ani neoznačoval, ale jeho Wakefield byl také díky množství gumy, celých 168 g navázaných do dvou svazků, nazýván Power-Weight.

Výkony ostatních soutěžících byly rovněž kvalitní, čtvrtému G.Reichovi unikl rozlet o jedinou sekundu, páté Belgičance Ferberové o pět sekund v jediném letu, šestému Švedovi Nilbornovi chybělo sekund sedm.

V rozlétávání Scotto ulétl pouze 164s, O'Donnell 380 a Foster 445s. Zvláštní bylo, že Foster se vyrytí svého jména na podstavec Wakefieldova poháru dočkal až v roce 1987, společně s Bobem Whitem.

Joe Foster byl velmi šikovný a pečlivý konstruktér, byl považován za otce dlouhých, téměř dvoumetrových trupů, avšak pro soutěže v roce 1953 si připravil popisovaný model s normálně dlouhým trupem a převody. Hmotnost draku byla pouhých 91 gramů, jinak byl model zcela klasické konstrukce, prakticky to byl vrchol konstrukčních možností tehdejší doby. O rok později se již létalo s osmidekovým svazkem a modely se začaly postupně měnit až do dnešní podoby okřídlených rybářských prutů...

Na plánu od Zaice je vše potřebné, jen doplním, že diagonální příčky jsou shora i zdola, což je patrné i na fotografiích, plány, na kterých jsou kresleny příčky kolmé jsou tedy špatně.

Pro první tři lety použil Joe gumu Dunlop 6010, pro rozlet pak gumu Pirelli, jejíž hvězda začínala tehdy pomalu vycházet.

Na závěr si dovoluji doslova ocitovat popisku k mušce vydané v Leteckém modeláři 1953:

V 9. čís. LM jsme přinesli na straně 147 výsledky prvních 10 soutěžících v soutěži modelů s gum. motorem podle ztížených podmínek(Wakefield), pořádané letos v srpnu v Anglii bez účasti zemí mírového tábora. Na vítězném modelu, jehož plánek otiskujeme, vidíte, že o nějakém pokroku v konstrukci modelů s gum. motorem v západních státech nelze mluvit. Srovnáme-li tuto zastaralou konstrukci na příklad s konstrukcemi našich předních modelářů z letošního roku, vidíme, že s hlediska technické dokonalosti konstrukce můžeme klidně soutěžit, a že výkony dosahované na letošním Wakefieldu jsou především otázkou použité gumy.

No, nebyla to lehká doba...

Honza Vodička

