



Snímek J. Malého u titulku: pomocník Zeman vypouští model soutěžícímu Malému (oba z LMK Rychnov n. Kn.)

\*

s vahou, musíme mít model dobře nalakovaný. Dále záleží na správném překroucení konců křídla do tzv. „negativu“. Stačí malé překroucení, ale musí být a to o málo menší na té polovině křídla, kam model krouží. Ostatně na dobře zpracovaném plánu by mělo být překroucení jasně zakresleno.

Nuže je nalakováno tak, že potah venku nepovoluje? Dobrá. Jestliže povoluje, lakoval jsi buď špatným lakem nebo jsi model potahoval v teple a potah pak v chladném prostředí povolil. Lak s ozna-



## JAK NA TO, ABYCH VYHRÁL?

Na soutěži, samozřejmě. Titulek není adresný, ale odpověď patří všem, kteří, byť i skrytě, si tuto otázku dali, o věci přemýšlejí, ale nenašli dosud uspokojivou odpověď. „Jak na to“ se vám pokusíme naznačit v seriálu článků, věnovaných jednotlivým kategoriím. Začínáme kategorií nejrozšířenější, o které hovoří zasl. mistr sportu R. ČÍZEK.

### BEZMOTOROVÉ MODELY

Rozhodne-li se začátečník jít na svoji první soutěž, bude to bezpochyby až na výjimky soutěž větroňů, a to většinou asi kategorie A-1. Zvítězit znamená sice někdy mít i štěstí, ale čekat, až si štěstí vzpomene zrovna na tebe, to by bylo krajně netaktické. Lepší už je „nemít smůlu“. Zde se dá ale už něco dělat, protože „mít smůlu“ by mělo znamenat pouze „nevyznám se v termice“ nebo „nalétl jsem nějaký ten padák“. To však není pro začátek taková hanba. O termice píše mnozí učené články a také tomu sto procentně nerozumějí. Ono to totiž není zdaleka jednoduché. Každý, kdo delší dobu létal, musí potvrdit, že ne vždy mu předpoklad s termikou vyšel tak, jak si přál. To ostatní, co se někdy nazývá smůlou, je potřeba si osedlat, musí nám to jaksi přejít do krve. Myslím tím základní abecedu létání, jež začíná už u volby modelu. Je potřeba uvažovat asi takhle:

**1. Pro soutěžení potřebuji nutně 1. dva modely.** Pro začátek nevádí, jsou-li stejné. Platí tu jedno ze základních pravidel: dolétat soutěž! Druhý model tedy pro případ poškození prvního nebo v nehorším případě je možno i složit jeden model z obou poškozených. Pravidla to dovolují, ovšem za předpokladu, že si dáš ověřit znovu váhu a nosnou plochu modelu. Nedělá se to vždy, kontroly na soutěžích také nejsou všude na výši, ale ty jsi přece chlap a tak se per mužně! Letání s modelem o menší zletové váze může pro tebe jednou skončit nejen vyloučením ze soutěže, ale i delším zastavením sportovní činnosti. Poškodíš tím také svůj klub a ostuda je navíc. Vyvaruj se proto nedbalosti a měj vždy jistotu, že model neváží méně než dovolují soutěžní pravidla. Je to věc výhradně tvoje, ne těch druhých!

**2. Jaké modely?** – Z předcházejícího je zřejmé, že dva modely poskytují více možností. A výsledek soutěže – to je součet využitých možností.

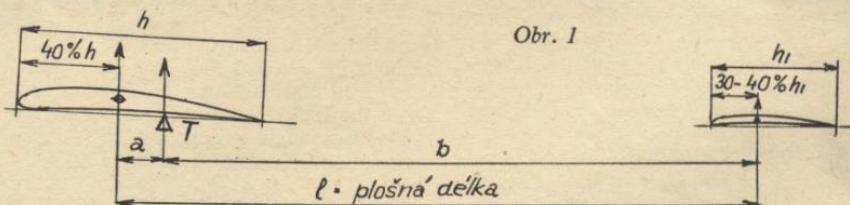
Je výhodné mít pro začátek model jednoduché koncepce a když už oba kusy nejsou přesně shodné, mají mít alespoň stejné uchycení křídla i výškovky, stejnou hloubku křídla uprostřed, stejně rozdělenou nosnou plochu na křídlo a výškovku. Půlená křídla, spojená dráty a přivázaná na trup gumou, jsou velice vhodná (doprava, menší náchylnost k poškození při nárazu, jednoduchá stavba). Model má být co nelehčí, ale co nejtuzší. Musí mít pohyblivé směrové kormidlo, ovládané za vleku na šňůře a umožňující snadné seřízení vleku a kroužení. Není to řešení jediné. Model s bočním vlečným háčkem je sice stavebně jednodušší, první způsob však pokládám za vhodnější, zejména pro začátečníka.

Balsu pro začátek nepotřebuješ, to až snad později. Soutěžící, který jde na start s tím, že „když nemám balsový model, nemohu vyhrát“, prohrál předem. Tuhý musí být model proto, že nelétáme jen

čněním C-1106 je vyhovující, o správném způsobu práce se porad se stavebním návodem! – Tento článek má poradit v jiných věcech.

**3. Vyvážení modelu** je jednou z nej-důležitějších věcí. Neříkej, že máš smůlu, když ti model houpe nebo letí po nose dolů. Tady jde jen o správné vyvážení a seřízení modelu. Aby mohl být model seřízen, musí být správně vyvážen. Začneme tedy u vyvážení.

Na dobrém stavebním plánu je vyznačena poloha těžiště modelu. Pokud není, musíme ji zjistit. Ve většině případů bude mezi 50 až 60 % hloubky křídla. Mám na mysli běžný typ modelu s obvyklou plošnou délkou (vzdálenost od působiště vzlaku křídla k působišti vzlaku výškovky) a plochou výškovky (20–25 % plochy křídla). Zmiňuji se o vyvážení obšírněji pro jeho prvořadou důležitost. Nejde dát „na dálku“ úplně přesný recept, jak na to. Závisí to do jisté míry nejen na vzájemných poměrech ploch a vzlaků profilů, ale i na dalších vlivech. K určení polohy těžiště používám přibližnou metodu, která se mi velmi



Obr. 1

za klidu, většinou to fouká a často víc než je milé.

Tak to by bylo – máme 2 dobře postavené a tuhé modely. Přenesme se ale domů, kdepak na letišti! Máme ještě před vlastním létáním hromadu práce. Zatím bez ohledu na to, jak jsme na tom

osvědčila. Ukazuje ji obr. 1. Postupujeme takto:

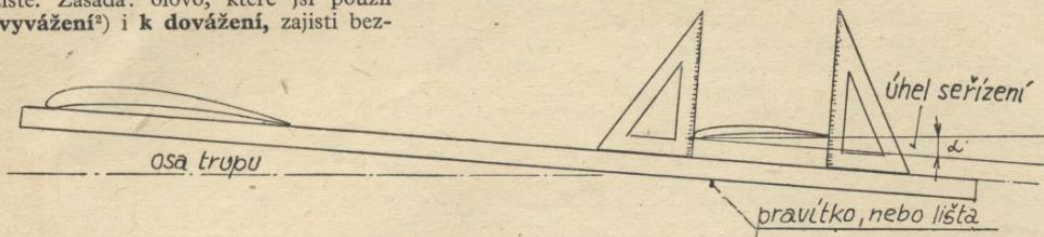
Délku **b** rozdělím v obráceném poměru plochy křídla a plochy o níž má výškovka více, než činí 15 % plochy křídla. Hranice tohoto poměru je hledané místo – těžiště modelu. K tomuto bodu model vyvážíme.

Než přejdeme k seřizování modelu, **dovážíme<sup>1)</sup>** jej v oblasti těžiště, při čemž znovu překontrolujeme správnou polohu těžiště. Zásada: olovo, které jsi použil **k vyvážení<sup>2)</sup>** i **k dovážení**, zajisti bez-

c) tohle není oblast „smůly“, ale „ne-  
dbalosti“.

Startuj vždy proti větru. Kromě vyváž-

h Uprav před vypuštěním modelu ze  
šňůry jeho rychlost na letovou, tzn.  
zmírní ve vrcholu vleku a očko šňůry



Obr. 2

pečně proti uvolnění. Zátěž v trupu zalep!

Uzávěr hlavice musí být rovněž zajištěn, aby z ní zátěž nevypadávala. Kdyby se tak stalo, je po stabilitě modelu! Navíc můžeš přijít do rozporu s pravidly ohledně váhy modelu. Tedy žádnou polovičatost, to se nevyplácí. Vyvážit a zalepit, abys na to nemusel myslet při soutěži, kdy je třeba soustředit se na létání.

**4. Vyváženo a dováženo.** Úhel, který svírají těživý profilu křídla a výškovky (nazýváme jej „úhel seřízení“ nebo také „podélné V“) upravíme na 3—4°. Změříme jej podle obrázku 2. Nemusí to být příliš přesně, jde o přibližné seřízení pro hrubé zaklouzávání. Je třeba si uvědomit, že úhel seřízení má bezprostřední vliv na schopnost modelu vyrovnávat podélné výkyvy (zajišťuje tedy podélnou stabilitu).

**5. Půjdeme zalétávat, nejdříve z ruky.** Lepší je zvolit den, kdy to příliš nefouká. Menší nerovnost terénu je jen vítaná. Alespoň model poletí déle a poznáš lépe, co potřebuje. Směrové kormidlo (tzv. „klapka“) zajisti v poloze pro přímý let, aby model nezatácel. Stejně jde jen o hrubé zaklouzání! Neplet si zaklouzání modelu se zalétáváním. Uvědom si, že jen let přibližně stálou rychlostí, jako po volném vypuštění modelu ze šňůry, může ukázat nedostatky seřízení. Model vržený z ruky přílišnou rychlostí zpravidla přebytkem rychlosti stoupá, což nám k seřízení nic nepoví. Proto model neházej, spíše vypouštěj za běhu. Ihned se to nepovede na 100 %, ale trochu cviku to spraví. Opravuj po každém letu úhel seřízení, tzn. podlož výškovku vzadu, když model letí příliš strmě k zemi a potlač ji (podlož vpředu), má-li model snahu houpat. Obvykle stačí obroušení nebo seříznutí podložky. Úpravy dělej jemně. Podložky stačí po 0,2—0,3 mm pro přidání (vzadu) nebo ubrání (vpředu pod výškovkou). Vždy znovu zkoušej a seřizuj, přidávej a ubírej vyvážení, až model klouže k zemi pomalu a pod mírným úhlem. Podložky vždy přilep! Správný klouzavý let s nejmenší klesavostí se docílí jen „laděním“ úhlu seřízení a polohy těžiště. Je čas zapálit doutnák a **připravit model na start šňůrou**. Nač doutnák, když budeš vléci jen asi na 10—15 m šňůry? Hloupá otázka! Až budeš bezpečně vědět, „jak na to, abych vyhrál?“, budeš už moudřejší a bude ti jasné, že:

a) model může ulétnout i z 5m šňůry (stalo se mnohokrát),

b) zapálit 2cm doutnák je snazší a lacinější než stavět nový model, nehleď k časové úspoře,

POZNÁMKA 1., 2.: **Vyvážení** – podélné, k těžišti. **Dovážení** – do celkové váhy, předepsané pravidly.

ženého modelu, bezpodmínečně vybaveného plnou adresou majitele (popřípadě číslem licence), je k tomu zapotřebí samozřejmě i pomocník. A tomu se musí dobře vysvětlit, jak má model vypustit. Především za běhu, kdy model má téměř letovou rychlost, dále (na rozdíl od zaklouzávání) na plocho vzhůru v přetažené poloze (hlavicí vzhůru). Posléze do směru, to je samozřejmě.

#### Vyzkoušený postup vzletu na šňůře:

- Odviň potřebnou délku šňůry (pro začátek, později silon)
- Postav se před pomocníka přesně proti větru
- Pomocník drží model se zapáleným doutnákem, kroužek šňůry je zaklesnut do vlečného háčku modelu
- Napni šňůru a měj domluveno znamení „připraveno“ (obvykle zdviženou paži)
- Rozhodneš-li se pro start, zdvihni paži a startuj
- Vlekej stejnoměrně, bez neodůvodněných změn rychlosti. Rozhodující je rychlost vleku vůči ovzduší. Pouze začátek vleku má být o trochu rychlejší
- Sleduj za vleku kam běžíš i let modelu. Stačit musíš na oboje, jinak je zle!

uvolni pohybem ruky vzhůru a zpět. Pozor: v lanku už nesmí být tah!

Model musí bez zhoupnutí přejít do kroužení, do něhož je seřízen (obvykle právě kruhy). Zatím ještě nejsme u sou-těžního vlečení. Teď jde jenom o to, dostat model nahoru, aby mohl být v klouzavém letu přesně seřizován. Sleduj celý let. Velikost kruhů, rychlost modelu, stabilitu, (houpání). To proto, abys jej mohl co nejpřesněji vyvážit. Nejdříve seříd, pak znovu překontroluj, případně pooprav úhel seřízení podložním výškovky. To spolu přímo souvisí. Model, seřízený podélně na přímý let, bude chtít pro kroužení „natáhnout“ (tzn. podložit vzadu). Let má být pomalý, ale takový, aby model nebyl náchylný k houpaní. Sleduj model i těsně nad zemí; někdy se rozhoupe až vlivem přízemní turbulence vzduchu. V takovém případě mírně potlač nebo ještě lépe přidej 1—2 olověné broky do hlavice. Jinak se zátěží nehybej!

Podélnou stabilitu modelu zkontroluj ještě úmyslným zvýšením rychlosti při vypuštění ze šňůry. Model by se měl trochu rozhoupat a sám se opět ustálit po 2, nejlépe 3 zhoupnutích. Nestane-li se tak, je třeba stabilitu zvětšit. Lépe je přidat zátěž do hlavice, než potlačit výškovku.

Zdeněk Malina zachytil autora článku při nejčastějším způsobu využití volné chvíle, totiž „an tuče chase do hlavy“ základní návyky příštích sportovců



**6. Letíme na plnou délku šňůry.** Vleky větroňů jsou záležitostí nejen techniky, ale do jisté míry i citu. Přirovnal bych to k jízdě na kole; začátečník svírá křečovitě řídítka, zatímco ten, který už jezdit dovede a drží se řídítek více méně aby respektoval předpisy, cítí každé drncnutí a reaguje okamžitě. Nebo rybář: ten když má kus na udiči, musí vědět kdy a kolik povolit či přitáhnout. Rozhodně se nesmí vlekat způsobem „kdo s koho“. Model není býček, uvázaný na řetězu!

Jaký je základní postoj soutěžícího a pomocníka, to jsme si již řekli. Pomocník musí být spolehlivý, klidný. Nesmí nikdy zapomenout zapálit doutnák, případně zkontrolovat jeho délku těsně před startem, pokud si doutnák soutěžící nezapaluje sám (což je nejjistější). Správná délka doutnaku je maličkost, která již často způsobila ulétnutí modelu v silné termice nebo předčasné „shození“ modelu před jinak jistým kýženým maximem. Pomocník může také lépe posoudit správný směr větru, je totiž méně nervózní než soutěžící.

Důležitým okamžikem startu je „položení“ modelu do vzduchu v přetaženém stavu při napjaté šňůře a v ní zvyšujícím se tahu. Je třeba, aby vlekač (soutěžící) modelář podchytil právě onu přetaženou polohu modelu a nedopustil, aby model poklesl opět nosem dolů (pozdní reakce). První metry vleku doporučuji rychlejší, aby model dostal při správné poloze ihned dostatečnou počáteční rychlost. Sleduj, zda model neuhýbá na některou stranu. Děje-li se tak, je na místě zmírnit rychlost vleku. Po tomto zásahu by se měl model srovnat do směru. Potom znovu dotahuj, ale mírněji. Rozhodně není něco v pořádku; chybu je třeba najít a odstranit. Může to být jen chybné seřízení směrového kormidla, ale také třeba nesouměrnost, vzniklá při stavbě. Je nepříjemné, je-li důvodem křivý trup. K tomu by

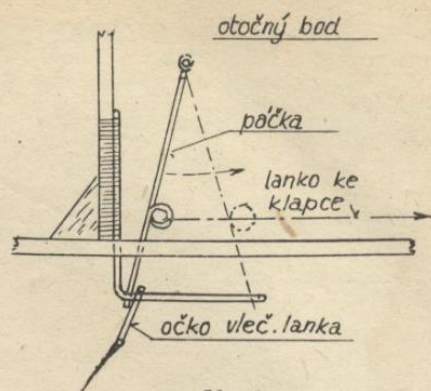
ovšem nemělo dojít, špatně udělanou kostru třeba opravit před potažením. Hrubší závada tohoto druhu se někdy nedá vychýlením směrového kormidla už vůbec napravit. Často však jde o závadu drobnou, již lehce odstraníme vychýlením té poloviny křídla kupředu (pohled shora), na kterou stranu model uhýbá. Pak ovšem je třeba kontrolovat, jak model krouží. Stává se totiž, že někdy přestane kroužit vůbec a letí přímo. Jde-li to ještě, upravíme kroužení znovu směrovým kormidlem. Lépe je však odstranit přímo příčinu. Uhýbá-li model až ve větší výšce, může to být malým vzepětím křídla (lomením), zkroucením křídla (model přepadá do strany menšího „negativu“ – dřívější utržení proudění) nebo polohou vlečného háčku. Úhel seřízení modelu (podélné „V“), poloha těžiště a poloha vlečného háčku na trupu mají přímou souvislost. Počítej s tím, že když jsi nedodržel polohu těžiště, nemáš vlečný háček tam, kde by měl být (vzhledem k těžišti). Nezbyvá než model správně seřídít nebo posunout háček nebo obojí podle potřeby.

Nejužívanější způsob ovládní směrového kormidla je lankem od páčky, jejíž konec prochází dvojítm vlečným háčkem. Je to sice velmi spolehlivé řešení, ale podle mé zkušenosti není nejlepší (obr. 3). Důvody jsou dva:

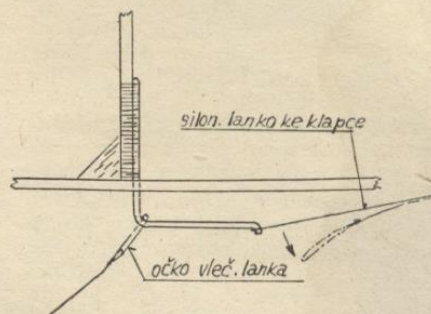
a Při zpomalení vleku přemůže tah gumičky, která vychyluje směrové kormidlo, tah ve šňůře a páčka vytlačuje kroužek na konec háčku. Přitom je vychylováno i směrové kormidlo. Model pak pochopitelně zatáčí.

b Model se z uvedeného důvodu nedá ve vrcholu dlouho vodit, což je při špičkových výkonech nezbytné. Při vleku je nutné najít výhodný okamžik vypuštění do termiky.

Lépe vyhovuje tzv. „trhačka“ (obr. 4). Háček je na konci ohnutý dolů do podoby zobáčku a na tento konec se zaklesne



Obr. 3



Obr. 4

očko silonového vlasce, který uvolňuje směrové kormidlo z neutrální polohy. Model je za vleku veden za pevný háček, poloha směrového kormidla není vůbec ovlivněna změnou tahu vlečného šňůry. Konec silonového vlasce strhne z háčku kroužek vlečného lanka. Pro tento způsob je bezpodmínečně nutné mít dobře seřízený model, neboť je větší nebezpečí rozhoupání modelu – pokud jsi si jej již neosvojil častým tréninkem. Pochopitelně je možné také model ze šňůry „vystřelít“, zejména tento háček je pro to vhodný. Zpočátku to ale sám nezkoušej;

## ŽIVOT KLUBŮ

**K. ŽEHROVICE.** Po deseti letech postoupil klub prvenství v kraji kladenského klubu. Přesto však nelze mluvit o ne-

úspěšné loňské sezóně – 117 výkonů nad limit III. VT, 46 nad II. a 20 výkonů nad limit I. VT; přebornické tituly ČSSR v kat. B-1 a Wakefield, přičemž je z 26 členů klubu přes polovina mladší 16 let, po osmnácté soutěž „Žehrovice“,

jež se ustálila na soutěž modelů s gumovým pohonem. Wakefieldy a B-1 jsou také v klubu nejpocetnější, což dokazuje i snímek Žehrovických z loňského krajského přeboru.

**VELKÉ LOSINY.** Na ustavující schůzi LMK (loni v listopadu) schválili členové plán práce na rok 1965: LMK se bude starat o tři začátečnické kroužky, uspořádá dvě soutěže a tři propagační létání, členové se zúčastní minimálně 5 soutěží, mimo třetí VT získají 2 II. a 1 I. VT, uspořádají výstavu a pravidelně jednou v měsíci kondiční létání s větroni A-1, A-2 a combat atd.

**MNICH. HRADIŠTĚ.** V populárním „Lepeňáku“ č. 2/1962 bylo napsáno na adresu našeho LMK hodně kritických slov, např. „... je vás sice 34, spíte ale jako bohatýři!“ Důvodem byla skutečnost, že se členové v roce 1961 nezúčastnili ani jedné soutěže. V té době měl klub pronajatou místnost; roční nájemné, elektrické osvětlení a otop vyčerpaly pokladnu natolik, že nezbylo ani na materiál, natož na cestovné. Přitom vybavení dílny bylo nedostatečné – nezavidělná situace. A dnes? Klub již dva roky dílnu nevlastní a přesto z devíti členů mají dva I. sedm II a dva III. VT. Všichni pracují společně se členy dvou modelářských kroužků v dílně pro poly-



„jak na to“ si dej poradit od těch, kdo to umí. Model musí v takovém případě ihned po vypnutí přejít do zatačky.

**7. Taktika létání.** Prvním předpokladem dobrých výkonů je vypuštění modelu opravdu v plné výši, již umožní 50m šňůra. Vlek modelu musíš cítit v konečcích prstů, připraven čelit bezprostředně nejen nárazu větru a termiky, ale i uhýbání modelu. Uhýbá-li model do strany a jeho vlek se již nedá regulovat, podbíhej model a uvolni jej ze šňůry. V takovém případě jej nikdy nevypínej při plně napjaté šňůře a nadměrné rychlosti. Při chybném seřízení jej můžeš takto zatáhnout až na zem a zbytečně rozbít. Při vleku pozor! Před vrcholem je třeba včas zpomalit, model dolétne do vrcholu setrvačností. Tam nepatrný okamžik počkej; jakmile se model srovná do letové polohy, vypni lanko. Nečekej ale zbytečně dlouho, šňůra má odpor a váhu a táhne model dolů. Přestává-li model během vleku stoupat svojí obvyklou rychlostí, ale jinak je let klidný, prolétáváš asi klesavé proudění. Nezbyvá než model protáhnout touto neutěšenou oblastí a sledovat, kdy opět pocítíš normální nebo zvýšený tah. Nevypínej ovšem ukvapeně ihned při prvním nárazu. Může to být také jen větrný poryv nebo velmi úzký stoupavý „komin“.  
Model z něho může vylétnout prvním kruhem a vrátit se do klesavého proudu. Proběhni ještě asi 10–15 m a teprve je-li stav trvalý, model vypuť. Model se zatačkou vrátí do vhodné oblasti.

Soutěž, to je 5 nebo 7 příležitostí k dobrému či špatnému bodovému zisku. Je celkem známé, že spíše zvítězí ten, kdo nic nepokazí, než soutěžící s několika maximálními časy, který jednu příležitost zkalil hodně podprůměrným letem.

Během soutěže neustále pozoruj modely soupeřů v místě, kde je i tvoje startoviště. Sleduj, za jakých podmínek „to nosí“, které plochy jsou ozářeny sluncem,

v jak široké oblasti modely stoupají. Důležité je právě místo kus před tím, kde skončíš vlek. Vzdálenost je závislá především na rychlosti větru. Při silnějším větru je daleko obtížnější „se chytit“ neboť „komin“ bývá při zemi velmi úzký. S přibývajícím výškou se rozšiřuje. Za klidu bývají oblasti termiky širší i v menších výškách.

Před soutěží si vždy udělej nejméně 1 zkušební let pro kontrolu vleku a kluzu. Stačí na krátký doutnák, ale na doutnák vždycky! I nejlépe seřízený model časem trochu „zapracuje“, zejména tenčí trupy nebo ty nešťastné „negativy“ u začátečníků. Třeba to správi jemné seřízení směrového kormidla nebo tenká podložka. Podložky vždy přilepuj, jinak je poztrácíš a budeš tam, kde jsi začal. Zalétávání modelu na soutěži – to je způsob, jak se nikdy nedostaneš kupředu. Konstatovat při šestém či sedmém startu, že „teď je to vono!“ – to je poněkud pozdě.

*Snad jsem měl své povídání nazvat spíše „Jak na to, abych neprohrál?“. Ono je to celé opravdu více méně návodem, jak se dostat mezi horní polovinu soutěžících. V cestě na špičku ti stojí ještě ti Procházkové, Metzové, Vitáskové, Horákové a jiní, ale ti se tam nedostali přes noc. Než si mohli dovolit uvažovat, kolik vteřin jim bude chybět do plného počtu maxim, naběhali za modely stovky kilometrů v terénu. A nepodceňují žádnou z výše uvedených „malíčností“. Je sice pravda, že úspěch je součtem samých malíčností, ale těžko z toho vyvozovat, že úspěch je malíčost. Jiná cesta není, jen cesta učení, odstraňování chyb a cesta nezměrné trpělivosti. A ta prý přináší růže...*

*Pokud tam někde vpředu září kýžená první místa, přebornické tituly a reprezentace, je k nim cestička právě jen přes zvládnutí alespoň toho minima, které jsem se pokusil shromáždit.*

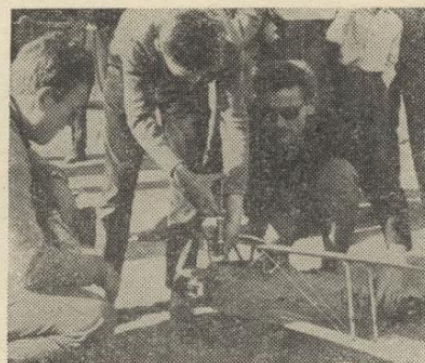
technickou výchovu (v ZDŠ). Předloni byl LMK nejlepší v okrese, loni neaktivnější složkou ZO Svazarmu Mnich. Hradiště.



Soustředění členů LMK Mnichovo Hradiště před tréninkem

**UNIČOV.** V prvním měsíci existence se již členové klubu zúčastnili veřejného vystoupení v rámci oslav čs. armády a dali „dohromady“ 20členný kroužek v odborném učilišti Uničovských strojren. V nejbližší době soustředí zájemce o modelářství v průmyslové škole strojnické a v ZDŠ. Iniciativním členům nového klubu vydatně pomáhají vedoucí učiliště J. Šindelář a D. Nakládal – jim patří dík za to, že se práce tak dobře rozběhla. Členové klubu se soustředili většinou na U-modely, požádali o pomoc

s. Kronka z Olomouce a pod jeho vedením se připravují na sezónu. Ty, kteří se věnují větroňům A-2, vede náčelník klubu.



Dokumentární snímek z modelářských zátek uničovských modelářů

**HOLÍČ pri Mor.** V modelářském kroužku se v letošní sezóně činili, velmi hezky o tom napsal Láďa Holas: na okresní soutěži splnili všichni limit pro krajské kolo, kde jich uspělo sedm, do „celostátní“ postoupili dva. V září se rozdělili na dvě skupiny – jedna „šla“ do Uh. Brodu s A-1, druhá do Malacek s modely B-1 a C-1.

## Z ústřední sekce

Leteckomodelářský odbor ústřední sekce projednal na řádném zasedání 26. listopadu 1964 tyto hlavní záležitosti:

● **Národní pravidla**, platná od 1. 1. 1965, vyjdou tiskem asi v únoru 1965. Budou zaslána všem KV Svazarmu.

● **Sportovní kalendář** pro rok 1965 bude vydán společně pro všechny modelářské odbory jako příloha časopisu Modelář 2/1965. Jako hlavní akce budou uspořádány:

- Mezinárodní mistrovství ČSSR pro R/C modely, Karlovy Vary 17.–19. 9. 1965.
- Mistrovství ČSSR pro upoutané modely, Levica na Slovensku 3. 10. 1965.
- Mezinárodní soutěž pro upoutané makety, Hořovice u Berouna 23. 5. 1965.
- Leteckomodelářské soutěže k III. celostátní spartakiádě.

Leteckomodelářská část sportovního kalendáře bude dále obsahovat asi 70 veřejných (výběrových) soutěží pro jednotlivé kategorie. Všechny ostatní veřejné soutěže budou jako dříve uvedeny v pořadí podle krajů. V této souvislosti sekce schvaluje sestavení žebříčku jednotlivců (který bude podkladem pro určení přeborníků ČSSR) takto:

- Kategorie A-1, B-1, C-1 – tři nejlepší výsledky (z toho nejméně jednou z veřejných – výběrových)
- Kategorie A-2, B, C – tři nejlepší výsledky z veřejných výběrových soutěží
- Kategorie makety, combat, R/C modely – 3 nejlepší výsledky z veřejných výběrových soutěží
- Kategorie rychlostní, týmové a akrobatické modely – 2 nejlepší výsledky z veřejných výběrových soutěží
- Pokojové modely – nejlepší výkon dosažený na veřejné soutěži.

Přeborník republiky bude vyhlášen zvlášť z juniorů a seniorů, a to pouze v případě, že v dané kategorii bude nejméně 5 hodnocených modelářů.

● **Výběr širšího reprezentačního družstva:**

- větroň A-2 – prvých 20 z žebříčku 1964
- modely na gumu (B) – prvých 9 z žebříčku 1964 a soudruh Antuš, který se umístil osmý, byl však omylem vynechán
- motorové modely (C) – prvých 10 z žebříčku a L. Kohout, který se z vážných důvodů předem omluvil z účasti na dvou výběrových soutěžích
- R/C modely – J. Michalovič, náhradník J. Výmazal
- rychlostní modely – J. Sladký, F. Pastyřík, inž. Z. Pech, F. Dolejš
- týmové modely – Dražek-Trnka, Klemm-Gürtler, Zolda-Chalupa (v žebříčku jsou vinou neúplné výsledkové listiny z Ml. Buků uvedeni na 7. místě namísto na 3. místě)
- akrobatické modely – J. Gábríš, A. Chalupa, J. Bartoš, J. Komárka, J. Trnka

● **Způsob výběru na celostátní akce:**

**Mistrovství republiky pro U-modely** bude uspořádáno v kategoriích rychlostních (2,5; 5; 10 cm<sup>3</sup> a trysky), týmových a akrobatických modelů, dále v kategoriích maket a combat jako soutěž krajských družstev. Každý kraj vyšle nejvíce 3 soutěžící v kategorii, kteří dosáhnou řádně hodnoceného výkonu v krajském kole. Leteckomodelářský odbor ústřední sekce si vyhrazuje právo redukovat účast.

**Mistrovství republiky R/C modelů** bude uspořádáno ve všech kategoriích rovněž jako soutěž krajských družstev. Ve vícepovelových modelech je účast volná (podmínka sport. licence a dosažení výsledku v krajském kole), v jednopovelových je účast omezena na nejvíce 3 účastníky z kraje v každé kategorii, pokud ovšem dosáhnou výsledku v krajském kole.

Krajská kola je třeba uskutečnit pro obě mistrovství do 30. srpna 1965.

**Mezinárodní soutěž maket** bude přístupna modelářům s II. výkonnostní třídou, kteří zaplatí zvláštní vklad.

● **V „různém“ bylo schváleno:**

- přidělit vrácenou 8pov. letovou aparaturu MVVS klubu Rokycany (kraj 03),
- ustanovit rekordy pokojových modelů ve třídách:
  - a) do rozpětí 350 mm
  - b) do rozpětí 900 mm,
- vydat stavební plány větroň A-2 „Slavík“ z tužemského materiálu konstrukce D. Štěpánka a týmového modelu „Orion“ konstrukce M. Dražka,
- požádat pořadatele výběrových soutěží, aby zaslali výsledkové listiny i trenérům příslušných kategorií.

Zpracoval R. ČERNÝ