

VOLNÝ LET

1

1993

OBČASNÍK PRO PŘÁTELE VOLNÉHO LETU



FOTO KRISTÝNA KAPUSTOVÁ

2	Obsah, do Volného letu přispěli	MZ	<u>DO ČÍSLA PŘISPĚLI:</u>
3, 4	ČMMoS - ČMKLeM - ze zasedání	J.Urbánek	Jaroslav Urbánek
4	Mezinárodní soutěž v Chrudimi	M.Zlesák	V lipinách 800
5	Junioři, jdeme na to!	J.Orel	530 03 Pardubice
6, 7, 8	Zpověď	Ing.J.Vosejпка	Jaromír Orel
8, 9	Mechanismus VOP Aleše Lajcmana	A.Lajcman	Novoveská 170
10, 11	Pár postřehů ze soutěží SP v r.1992	M.Zlesák	686 04 Kunovice
12	Jak stavím modely FLA a Al	M.Bezr	Ing.Jan Vosejпка
13	Model Al Milana Bezra	M.Bezr	Hřbitovní 40
14, 15	Model FLA "Č. 3-91"	M.Bezr	312 16 Plzeň
16, 17	Model "HI-TECH /Buy-tech/... Vysoká technika /koupená technika/ Pera Thomase Skjulstada z Norska	P.T.Skjulstad Překlad Ing.I. Hořejší	Aleš Lajcman
18	Model "COUPE 91" mistra Francie G.Matherata	VOL LIBRE	Dlouhá 557
19	Model FLC "V-MAX" D.Galbreatha a K. Olivera z USA	VOL LIBRE	664 71 Vev.Bitýška
20	Profily	VOL LIBRE	Milan Bezr
20, 21	Německé samokřídlo "MILAN" A.Ohmanna	THERMIKSENSE	500 03 Slatina 83
22	Možné je vše!	J.Orel	Ing.Ivan Hořejší
23	Létejte CO ₂		Nad přehradou 15
23	Seriál soutěží kategorie CO ₂ -"EURO-TROPHY"	MZ	321 02 Plzeň
23	SOS pro kategorii CO ₂	Milan Zlesák	Bohumil Klíma
24	Polský model CO ₂ "SIGMA 901"	VOL LIBRE	Lipová 1503
25	Modelářské příběhy Bohouše Klímy	B.Klíma	286 01 Čáslav
26, 27	A.Hockicko: Příběhy vyhrabané spod balzových pilín Příběh první: Modelářská dobrosrdečnost	A.Hockicko	Anton Hockicko
27	Co o nás píší jiní - HIRADÓ 1993 - 1	P. Kapusta	P.O.Box 39
28	Poslední mistrovství ČSFR kategorie FLE	F.Doupovec	053 04 Spiš.Podhradie
29, 30	Hranická novoroční Al očima jednoho účastníka, výsledky	M.Vymazal Ing.V.Zima	Peter Kapusta
31, 32	Kalendář soutěží FAI na rok 1993		Vajanského 14
33, 34, 35	Žebříček nejlepších sportovců v leteckém modelářství za rok 1992	A.Tvarůžka T.Maršálek	936 01 Šahy
35	Pozvánka na soutěže /Hanácká liga FLA a Seriál soutěží FLA/	Z.Havelka V.Hladil	František Doupovec
36	Seriál soutěží /pozdávka/ SP 1993	MZ	Bartáková 9
36	Slovo závěrem	MZ	628 00 Brno



1993

OBČASNÍK PRO PŘÁTELE VOLNÉHO LETU

Vydává Milan Zlesák,
Na výsluní 371
538 54 Luže
Tel.0455/991302 - domů
0455/97088 - zaměst.
Reg.zn. 11/R-311/90

ČESKOMORAVSKÝ MODELÁŘSKÝ SVAZ

ČESKOMORAVSKÝ KLUB LETECKÝCH MODELÁŘŮ

Zasedání Českomoravského klubu leteckých modelářů /ČMKLeM/ se uskutečnilo 23.1.1993. Kromě členů ČMKLeM se schůze zúčastnil také předseda ČMMoS Karel Koudelka a členové bývalé komise leteckých modelářů ČSMoS. Přítomní po jednání dospěli k těmto závěrům.

1. Informaci o převodu kompetencí a zajištění reprezentace podal Karel Koudelka. Finanční zajištění státní reprezentace ČR zajišťuje ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy /MŠMT/, kde byla ustavena Rada sportovní reprezentace. V současné době není známa částka finančních prostředků na reprezentaci pro modelářský svaz.

2. Na zasedání ČMKLeM budou přizváni členové bývalé komise leteckých modelářů ČSMoS, kteří jsou současně zástupci ČMMoS v CIAM FAI, a to bez hlasu rozhodujícího.

Členění ČMKLeM:

- RC tichý let: Ing. Bartovský, Suchomel, Hadač
 - RC motorové: Bukovanský, Ing. Havel
 - makety: Ing. Rajchart, Čížek
 - upoutané F2: Ing. Votýpka
 - volné: Tvarůžka, Urbánek, Fuxa, Ing. Hořejší
 - zástupce ve FAI: Šaffek
 - admin. zálež.: Ing. Pavlík, Vosáhlo
- /prvně uvedený člen odpovídá za daný úsek/.

Zástupci v komisích CIAM FAI:

- volný let F1: Ing. Hořejší
- upoutaný let F2: Ing. Votýpka
- RC větroně: Ing. Bartovský
- RC akrobati: Ing. Havel
- RC elektrolety: Hadač
- makety F4: Čížek

Mezinárodní rozhodčí:

- F2B: Liska, Hanzl, Ing. Laboutka
- F2C: Ing. Votýpka, Vydra
- F2D: Ing. Votýpka, Klíma
- F3A: Ing. Havel
- F4B,C: Ing. Rajchart, Čížek, Bedřich

3. CIAM FAI zařadila do mezinárodního kalendáře na rok 1993 tyto akce /uveden pouze volný let/:

- ME F1D: 8.-11.7., Brno, J. Kalina
- SP F1A,B,C: 4.-6.6., Chrudim, Bohemia cup - II. ročník, J. Urbánek

- mezinár. F1D: 8.-11.7., Brno, J. Kalina
- mezinár. F1E: 9.10., Raná, Ing. I. Kornatovský

ČMMoS podal prostřednictvím A&K ČaM přihlášku do FAI /včetně úhrady příslušných poplatků/. O definitivním přijetí bude rozhodnuto na zasedání FAI 25.-26.3.1993.

Mezinárodní licence FAI včetně známek bude vystavovat na požádání pouze pro členy ČMMoS sekretariát /Miroslav Navrátil, U Pergamenky 3, 170 00 Praha 7; telefon+fax 02/802604/. Poplatek činí 100,- Kč, junioři jej neplatí.

4. ČMKLeM předběžně rozhodl o startu reprezentačních družstev na těchto akcích:

- MS F1A,B,C 4. - 9.10.1993 v USA;
- MS F1E 28.9. - 3.10.1993 v Polsku
- ME F1D 8.-11.7.1993 v ČR

Další podrobnosti startu budou projednány na dalším zasedání, po vyjasnění finančního zajištění reprezentace.

Trenéři nahlašují na sekretariát Svazu výsledky dosažené na MS, ME a ve SP - i výsledky nečlenů reprezentačního družstva.

ČMKLeM schválil širší reprezentační družstva pro jednotlivé kategorie podle následujících kritérií: výsledky na MS, ME; výsledky na M ČSFR, M ČR; "divoká karta".

Senioři

F1A: Bařtipán, Blažek Jos., Drobisz M., MUDr. Hacar, Ing. Hořejší, Chlupáč, Kos, Motalík, Pokorný J., Ing. Vošejka /náhradník: Crha/;

F1B: Folwarczny, Klíma, Kolář R., Kubeš ml., Kubeš st.;

F1C: Doležal, Houček, Kaiser, Patěk, Pátek, Reichard J.;

F1E: Blažek Jiří, Crha, Doupovec, Kalina, Ing. Kornatovský, Mach, Musil, Trnka.

Realizační tým: Ing. Hořejší, Urbánek

F1D: Walek L., MUDr. Walek V., Brandejs /náhradník: Kalina/

Realizační tým: Tvarůžka

Junioři

F1A: Rýz, Beyer, Sázavská, Gašpar, Kalina,

Novák, Bursa, Kornhöfer, Botek;

F1B: Orel ml., Hamáček;

F1C: Berek, Schulz

Realizační tým: Orel st.

Sekretariát Svazu zašle všem reprezentantům informaci o jejich nominaci.

5. ČMMoS zašle všem klubům, které mají zaplacený příspěvek, seznam rozhodčích s tím, že bude případně těmito kluby zpět-

ně informován o úpravách a změnách.

6. Finanční zajištění soutěží žáků /i činnost reprezentačního družstva juniorů/ na úrovni M ČR zabezpečuje po všech stránkách MŠMT. Oblastní přebory zajišťuje ČMMoS částkou 1.000,- Kč na přebor /fakturu zasílá pořádající klub nebo DDM/.

7. Zájemci o pořádání M ČR 1994 se hlásí u trenéra kategorie do 30.5.1994

Jaroslav Urbánek

MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ V CHRUDIMI

Letos, 4. až 6. června, se bude, stejně jako v roce 1991, léhat v Chrudimi soutěž seriálu Světový pohár 1993. Uskuteční se totiž II. ročník mezinárodní soutěže BOHEMIA CUP 1993.

Organizátoři z Modelklubu a Aeroklubu Chrudim trochu oproti I. ročníku pozměnili organizaci soutěže. Dále ubytování účastníků je zajišťováno co nejbližší místu konání.

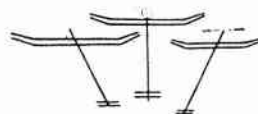
Program soutěže:

- čtvrtek 3.6. - trénink, registrace od 15 do 19 hodin,
- ve 20 hodin zahájení soutěže na letišti;
- pátek 4.6. - soutěž kategorií F1B a F1C od 7 hodin;
- sobota 5.6. - soutěž kategorie F1A od 7 hodin
- vyhlášení výsledků a od 20 hodin banket;
- neděle 6.6. - rezervní den, odjezd účastníků.

Registrace soutěžících je v budově Aeroklubu na letišti v Chrudimi.

Pořadatel na základě zájmu soutěžícího může zajistit ubytování v kempu na letišti a v ubytovnách v Chrudimi a nejbližším okolí /možnosti jsou uvedeny na přihlášce k soutěži, která je součástí propozic/. Ubytování si také může soutěžící zajistit sám dle nabídky v propozicích soutěže.

Stravování pořadatel hromadně nezajišťuje. Stravování si zajistí každý účastník sám na letišti v prodejním stánku, restauraci Aeroklubu nebo v restauracích dle sez-



F1ABC



BOHEMIA
CZECH REPUBLIC
CHRUDIM
4. - 6.6.1993

CUP

namu.

Ceny, které jsou uvedeny v přihlášce jsou podle výše v době zajišťování ubytování a je možný posun směrem nahoru i dolů. O tomto budou soutěžící informováni u registrace.

V současné době jsou rozesílány propozice zájemcům. Podle poslední informace od ředitele soutěže, kterým je Jaroslav Urbánek, je o soutěž mezi zahraničními modeláři vcelku velký zájem. Uvidíme.

O propozice si můžete napsat či zavolat na adresu:

Jaroslav Urbánek, V lipinách 800,
530 03 Pardubice,
telefon: 040/293, linka 6702 /zaměstnání/
nebo 040/545 972 /domů/

Uzávěrka přihlášek je 1.5.1993.

Milan Zlesák

JUNIOŘI, JDEME NA TO!

Motto:

Na zasedání Českomoravského modelářského svazu - podkomise volného letu bylo na základě výsledků v roce 1992 nominováno širší reprezentační družstvo ČR juniorů pro další období, to je 1993 až 1994.

FlA - Rýz /Choceň/, Bayer, Bursa /oba Prachatice/, Sázavská /Chrudim/, Kalina /Kroměříž/, Kornhöfer /Jindř. Hradec/, Gašpar /Roudnice/, Kobek /Zábřeh/, Novák;

FlB - Hamáček /Teplice/, Orel /Kunovice/;

FlC - Schulz, Berek /oba Ostrava/.

Hlavním cílem přípravy reprezentačního družstva je účast na mistrovství světa juniorů v roce 1994 /Kijev/.

Nelze čekat. Již nyní všichni nominováni si musí uvědomit o co jde, zda jsou schopni sladit požadavky studijní s náročnou modelářskou prací. Proto jsem rozeslal všem nominovaným dopisy, kde kromě jiného vyžadují souhlas rodičů se zařazením do družstva v letech 1993 - 1994.

MŠMT ČR poskytlo dotaci na práci s talentovanou mládeží a je v našem zájmu, aby byla využita co nejlépe.

Ve dnech 17. a 18.4.1993 se uskuteční kontrolní a výběrová soutěž /pravděpodobně v Chrudimi/. Vybraní závodníci se pak zúčastní soutěží Světového poháru - Pusztu cup /Maďarsko/ a Bohemia cup /Chrudim/.

Na loňském mistrovství světa v Lučenci se ukázal /především ve větroních/ značný nedostatek sebevědomí, nejistota až strach. Tyto "nemoci" musíme léčit. Především častým tréninkem za každého přijatelného počasí, účastí na soutěžích /nejen kategorií FlABC/, no a potom účastí na soutěžích Světového poháru a mistrovství ČR. Tam už půjde skutečně "do tuhého", i když reprezentace státu je zase něco jiného.

Jestliže v kategorii FlA je abonentů na reprezentační tričko dostatek, tak v kategoriích FlB a FlC máme po dvou borcích. V FlB úspěšné závodníky z posledního federálního mistrovství, v kategorii FlC dokonce "úřadující" mistry světa. A tak pokud se nepodaří připravit další závodníky, budou tito dnes dobří kluci, pro soutěž družstev odepsaní.

Já věřím tomu, že se to podaří, ostatně je ještě poměrně dost času. Za příklad bych zde znovu dal ostravany Schulze, Berka, kteří v loňském roce z "nuly" na jeho začátku se za osm měsíců stali mistry svě-



ta. Pro začátek to nemusí být koncepčně "super" gumák nebo motorák. Ale je třeba začít létat.

Počítám s doplněním družstva o další závodníky na základě výsledků v letošním roce. Pokud by se našel někdo, kdo by létal kategorie FlB a FlC třeba na jakékoliv úrovni, mám zájem, aby se zúčastnil již dubnové kontrolní a výběrové soutěže. Podmínkou účasti v družstvu juniorů je rok narození 1976 a později /mladší/. Případné návrhy pište na níže uvedenou adresu: Jaromír Orel, Novoveská 170, 686 04 Kunovice.

Můžete volat na číslo telefonu /Uherské Hradiště/ 0632/5122-7 /zaměstnání/ v době od 7,00 do 15,30 hodin.

Vedoucí realizačního týmu reprezentačního družstva ČR juniorů:

z.m.s. Jaromír Orel

ZPOVĚĎ

Nedávno jsem byl ideologickým tajemníkem nejmenovaného bratrstva obviněn, že létám jen proto, abych vyhrával a že létání je vlastně jen nepodstatným prostředkem k úspěchu. Zároveň jsem již několikrát četl a slyšel větu typu - "O soutěžní úspěchy ani nestojím, létám jen tak, pro radost" - podsouvající soutěžním letcům, že snad létají pro zlost (těm nesoutěžním?).

Aby člověk mohl jakoukoliv činnost vykonávat dobře, tj. s úspěchem, musí ji dělat rád (což nevylučuje možnost dělat něco rád a špatně). Úspěch je natolik prchavý okamžik, že patlat se roky v kanagomu, epoxidu a jiných sajrajtech jenom kvůli němu, by se nedalo vydržet. To se prostě musí člověk patlat rád, snad s vidinou "krásných nových strojů" tiše se vznášejících za bezvětrných večerů nad orosenou trávou.

Je naprostý nesmysl dělit modeláře na ty, kteří létají pro radost, a na ty, kteří létají pro úspěch a "kariéru" (a jsou jaksi mimochodem mravně méněcennější). To mi připadá jako dělit lidi na ty, kteří mají hlavu, a na ty, kteří mají pleš. Že je k pleši nezbytně nutná hlava, je snad dostatečně zřejmé.

Tolik k očištění slova úspěch od znesvěcujících nátěrů a nyní k jádérku věci: Na Světovém poháru v Sezimově Ústí jsem byl požádán Milanem Zlesákem, abych napsal něco o tom, jak se stát úspěšným. Protože se naprostá většina úspěšných modelářů omezuje pouze na zveřejnění plánek svých modelů, což k úspěšnému následování rozhodně nestačí, pokusím se cestu k vavřínům popsat v širším záběru - snad i proto, že konstrukce i technologie mých modelů již byla publikována a nemám, co bych k ní dodal.

Nezbytné podmínky pro úspěšné létání kategorie F1A jsou minimálně dvě: model a člověk. Modelům se ve všech modelářských časopisech věnuje nepoměrně větší pozornost než člověku, jehož psychika a taktika létání je však k úspěšnému soutěžení přinejmenším stejně důležitá jako model. Takže k modelům jen krátce: kdo chce být úspěšný, musí mít modely nejen výkonné, ale, desetkrát podtrhuji, především spolehlivé. Zatímco vysoká výkonnost modelu se projeví jen v několika procentech soutěžních startů (např. létání bez termiky), spolehlivost modelu má vliv na každý start. Zvláště při stále větší mechanizaci a složitosti modelu je dobré si uvědomit, že celková spolehlivost modelu je dána součinem spolehlivostí jeho jednotlivých komponent. Tím nevolám po návratu k doutnáku, ale chci říci, že čím více je model složitější, tím více musí být každý jeho díl propracovanější a spolehlivější, aby výsledek byl co do spolehlivosti alespoň stejný jako třeba model s trhačkou.

Nyní se obraťme již k pilotovi a začněme vlastnostmi vnějšími, viditelnějšími, snadněji ovlivnitelnými a pak směřujeme do hloubi pilotovy duše.

První předpoklad, jak dobře létat s dobrým modelem je mít ho rádně v ruce, víceméně podvědomě ho ovládat, asi jako řízení auta. To vyžaduje jednak poměrně častý trénink a jednak (používáme-li více jak jeden model, což je pro volné kategorie nezbytné) mít všechny modely co do ovládání a chování pokud možno stejné. Tato

uniformita nám ušetří mnoho práce při tréninku. Trénink bych rozdělil na dvě fáze - zalétávací a ostrý. Při zalétávacím zhruba seřizujeme model - pokud dodržujeme zmíněnou uniformitu, nedá zalétání příliš práce. Většinu času věnujeme ostrému tréninku, při kterém se snažíme letět každý start jakoby soutěžně. Při nepříznivých povětrnostních podmínkách samozřejmě nenatahujeme na "maxe", ale každý start v duchu hodnotíme, jestli by to "dalo", ovšem s vyloučením mylných a škodlivých domněnek, že nad zemí se model "chytí" a uletí chybějící dvě minuty. Trénovat "jen tak" je ztráta času. (Poznámka pro "letce pro radost": soutěžní start je minimálně tak hezký jako ten "jen pro radost", ale dá víc práce.) Zkušenosti získané ostrým tréninkem jsou rovnocenné zkušenostem získaným při soutěži a zůstávají dlouho "v nás".

Druhý předpoklad úspěšného létání je soutěžní taktika. Zahrnuje volbu modelu pro start, volbu správného okamžiku startu, létání na sondu, sledování ostatních soutěžících, sledování vývoje počasí. Těžko definovat nějaká obecně platná taktická pravidla. Například létání na sondu je poměrně hojně používaná věc, avšak nelze se na ni jednoznačně spolehnout, spíše bych řekl, že sonda je jen jakási nápodoba, že by tam "něco" mohlo být. Za nebezpečné považuji starty do termiky přímo ze startoviště, v chumlu běsnících modelářů se ověřování termiky rovná soutěžní sebevraždě. Za velice důležité považuji sledování vývoje počasí a chování modelů ostatních soutěžících, které napoví mnohé o stavu ovzduší. Nejvhodnějším místem pro ověření si různých taktických postupů je samozřejmě soutěž, a to čím hojněji obsazená, tím lépe.

Třetím předpokladem úspěšného létání je dobrá psychologická příprava. Jsou lidé, kteří, ač při tréninku nepřekonatelní, na soutěži vyrábějí jednu botu za druhou. Důvodem je, podle mého názoru, právě nedostatečná psychologická příprava na soutěž. Klíčovým momentem pro výsledek soutěžního letu je okamžik, kdy se rozhodneme model vypustit. Po celou dobu přípravy ke startu a vlečení se v nás koncentruje napětí, jakási předstartovní nervozita, která se právě okamžikem vypuštění modelu uvolní - pak totiž ztratíme možnost rozhodujícím způsobem ovlivnit let modelu a tedy i výsledek. Toto vnitřní napětí vede ke dvěma extrémům - buď se modelu při prvním, možná i vymyšleném závanu "zbavíme" (a tím i napětí), nebo naopak neustále své rozhodnutí oddalujeme, až nás časová tíseň dožene do prvního extrému. Já si provádím před rozhodnutím o vypuštění vnitřní dialog, mezi pochybujícím a zjišťujícím "já", typu: "Opravdu je to termika? Projevil se větší počet příznaků?" atd. Tím si zopakujeme poznatky získané při tréninku a neuděláme tak snadno chybu. Po kladných odpovědích musí následovat rychlé a rutinní vypuštění. Pokud nemáme vypuštění dostatečně nacvičené, snaha o dobré vypuštění odvádí příliš mnoho pozornosti, tolik potřebné pro správné rozhodnutí o jeho okamžiku. Je také dobré znát, kolik času nám zabere činnost mezi rozhodnutím o vypuštění a jeho vlastním provedením, abychom mohli využívat časový limit až do konce a nepodléhali předčasně panice.

Vliv na správné rozhodnutí má i naše podvědomí, které se ale ovládá hůře než výše zmíněná předstartovní nervozita, protože není tak znatelné, je ukryto hlouběji, ovšem pokud jej vhodnou

autosugescí neovlivníme, zaručeně pracuje proti nám. Jedním z negativních podvědomých pocitů je přílišný respekt ze "známých a slavných" jmen, který v našem podvědomí vytváří domněnku, že proti "těmhle" prostě nemůžeme uspět. Druhý takový negativní podvědomý pocit je opakem prvního a dostavuje se buď po velmi vydařeném tréninku nebo soutěži - prostě věříme, že máme všechny protivníky "na lopatě", protože my naletíme maximum i v klesáku.

Ovlivňovat podvědomí směrem ke zdravému sebevědomí lze i několik dní před důležitou soutěží - hlavně si musíme ujasnit, jakým neduhem zrovna trpíme. Na soutěži se mi osvědčil takový trik - létám sám proti sobě. Je to sice trochu podvod, ale asi jeden ze způsobů, jak lze ze sebe dostat maximální výkon.

Po soutěži je dobré provést jakousi sebeanalu - vyhodnotit si v duchu všechny starty s tím, že nebylo-li něco stoprocentní, pak chybu musíme hledat jen a jen v sobě. Jakýmkoliv svalením viny za špatný start na počasí, nepříznivé okolnosti či ostatní soutěžící se zbavujeme možnosti poučit se z chyb a příště se jich vyvarovat.

Nezbytným předpokladem všech výše zmíněných psychologických hříček je dobrá fyzická kondice - musíme celou soutěž vydržet svěží. Fyzická únava otupuje nejen tělo, ale i mozek a jediným přáním unaveného člověka je co nejdříve všechno skončit, někde se svalit a spát.

Toť z mé strany vše na téma soutěžní létání. Jestli si někdo myslí, že to je příliš velká věda, tak je to pravda. Závěrem vyzývám všechny "soutěžáky", aby napsali své poznatky a zkušenosti.

Pro Volný let

Jan Vosejpka

MECHANISMUS VOP ALEŠE LAJCMANA

Když jsem ke své lítosti zjistil, že ve večerních či ranních startech nemám se svým klasickým modelem téměř žádnou šanci proti konstrukcím vybavenými podtláčovací výškovkou, rozhodl jsem se i já, že tento systém na své nové "klidovce" vyzkouším. Nejprve jsem okoukal "mezinárodní konkurenci" a podle těchto poznatků zhotovil první prototyp. Jako nejjednodušší se mně zdál s tím V. Stamova, ale ten jsem brzy zavrhl pro jeho funkční nedostatky. Proto předkládám náčrt mechanismu, za jehož autory jsou považováni S. Makarov a M. Kočkarov, a který je také nejvíce rozšířený. Vlastní funkce již byla popsána např. Ing. Ivanem Hořejším v Modeláři č. 4/91.

Hrazdička (1) je zhotovena z duralu, velikost otvoru pro nasunutí na nosník ocasních ploch je samozřejmě nutné přizpůsobit průměru použité trubky; stejně tak i průměr uložení (3). Je také možné zhotovit hrazdičku snýtováním z tenkého duralového plechu nebo odlít z epoxydu do negativní formy a vyztužit uhlíkovými vlákny. Na konci šroubku (7) je mož-

né uchytit kolečko, které se při vyklopení páky (2) pootočí, ale plně postačí hlavu šroubku (7) zaoblit a vyhladit. Toto se při kroužení na šňůře dotlačí na desku z tvrzeného laminátu tl. 0,8 mm (8) /zalepené do výškovky/, po které bez problémů při podtláčení sjede. Velikost podtláčení se nastavuje délkou táhla. Kvůli úspoře hmotnosti by bylo vhodné místo závitu M 2 použít M 1,6.

Pro informaci - tyto mechanismy lze koupit od modelářů z bývalého Sovětského svezu přibližně za 8 USD.

Použití tohoto zařízení je, podle mého názoru, účelné pouze na modelech do klidu. Samo podtláčování není vše; sám jsem viděl velké množství startů nevydařených, které často vedou až ke zničení modelu, ale v těch "pravých rukách" model dosahuje při vystřelení neuvěřitelných výšek a výkonů.

Aleš Lajcman

PÁR POSTŘEHŮ ZE SOUTĚŽÍ SP V ROCE 1992

Jsem sice na prahu nové sezóny a seriál soutěží o Světový pohár se již na australském a americkém kontinentu rozběhl, myslím, že neuškodí uvést pár slov k jeho uplynulému ročníku. Pro naše barvy to byl ročník vcelku úspěšný, protože Ing. Ivan Tréger zvítězil v kategorii FlE, Ivan Crha třetí, Juraj Uhrín čtvrtý, Jarda Mach pátý ... atd. V "našlapané" kategorii FlA skončil Ing. Jan Vosejпка na velmi pěkném 5. místě a potvrdil tak, že patří mezi světovou špičku.

O výsledcích a úrovni jednotlivých kategorií psát nebudu, k tomu jsou povolanejší. Chci napsat několik slov o podmínkách na jednotlivých soutěžích, na kterých jsem v loňském roce byl; byly to závody SP - Pusztacup v Dömsödu, Memorial Jenő Vöröse v Szentesi, Puchar Polski v Gliwici a 1. Bodenlandcup v německém Egelnu. Tyto soutěže, myslím si, jsou pro nás nejdostupnější.

Asi nejpopulárnější je Pusztacup. Je to mu zřejmě i proto, že se létá na překrásné obrovské ploše za omamné vůni tamní flóry a koncertním maratону cvrčků. A proto se na Pusztě v Dömsödu každoročně schází více než stočlenné startovní pole. K úrovni velkou měrou přispívá i tým pořadatelů z Cavalloni klubu v čele s Györdy Pinkertem, který soutěž zvládává s neuvěřitelnou lehkostí. Myslím si, že plně platí to, co mě řekl k této soutěži Zdeněk Havelka - kdo se jednou na Pusztě účastní soutěže, bude se sem stále vracet. Stojí to za to.

V červencovém termínu se v kalendáři FAI objevila další mezinárodní soutěž v Maďarsku. Loni poprvé se jako mezinárodní létal Memorial Jenő Vöröse v Szentesi /asi o 100 km jižněji od Dömsödu směrem na Szeged/. Zde se opět létá na pusztě asi stejné konfigurace terénu jako v Dömsödu. Na svém povrchu má místy zrádná místa /poměrně hluboké rýhy/, která je nutné obejít. Asi jako všude v Maďarsku, stejně i zde velká plocha, i když tak mohutně jako v Dömsödu nepůsobí. Soutěž je opět dobře organizována týmem v jehož čele stojí J. Palagyi a je zde znát pomoc od budapeštského Cavalloni klubu. Ubytování soutěžících je možné v internátě střední školy v Szentesi nebo ve stanu přímo u letové plochy. Potřebné sociální zařízení včetně vody je péčí armády zajištěno.

V srpnu se v polské Gliwici uskutečnil II. ročník Pucharu Polského jako mezinárodní soutěže. Termín byl oproti kalendáři FAI měněn a to byl jeden z důvodů proč se jeho výsled-

ky nezapočítávaly do seriálu SP. O této soutěži, která kontrastuje se soutěží "malých" kategorií "Black cup", mnohé napsal Jaromír Orel. Loni se na tuto soutěž mnoho modelářů nesjelo. Vinu na tom jistě měla změna termínu konání a zřejmě i obava modelářů z velikosti plochy letiště a směru větru. Ale vítr vál severozápadním /výhodným/ směrem a tak s dohledáním modelů nebylo mnoho problémů /problémy měl v 6. kole pouze Vašek Jiřinec, ale díky spojenému týmu se podařilo jeho model těsně před úplným setměním nalézt/. Ač se směrem větru nebylo problémů, byla soutěž asi na 4 hodiny přerušena kvůli větru /asi 6 - 7 m/s/. Jinak organizace soutěže nebyla úměrná výši vkladů. Letos se soutěž v Polsku nekoná.

O domácí mezinárodní soutěži - Jihočeském poháru, nepíši, protože jeho tradiční dobrou úroveň většina "volňáskářů" zná. Ovšem, ta loni, byla pojata jinak než pamatujeme v minulosti. Ale účel světlí prostředky.



Posledním závodem, kterého jsem se v loňské sezóně zúčastnil byl 1. ročník Bodenland cupu v německém Egelnu /asi 20 km jihovýchodně od Magdeburku/. Soutěž organizoval, poprvé jako mezinárodní, u nás známý Ernst Herzog s manželkou a přáteli na ploše nedaleko Egelnu. Tato plocha je obrovská a naprosto ji nevádí směr a rychlost větru. Terén je zde naprosto přehledný a tudíž nehrozí ztráta modelu. Je to asi daleko lepší plocha, než na které se létá v německém Zülpu /sám jsem zde sice nebyl, ale slyšel jsem z vypravo-

vání/. Ale účast závodníků byla, ač to podle počtu původně přihlášených soutěží-
cích nevypadalo, docela slušná a soutěž
měla i velmi dobrou sportovní úroveň.
Rozhodně stojí za to tam jet.

O dalších soutěžích by mohli mnozí
napsat. Asi jsou i další, na které je
možné jet, ale chtěl jsem přiblížit pod-

mínky na těch asi nejdostupnějších, které
lze absolvovat. A spoji-li se modeláři,
nemusí být náklady na jednoho tak vysoké.
Myslím, že je o tom možno přemýšlet podle
článku "Na soutěže společně?" RNDr. Václa-
va Wálka uveřejněném ve VL č. 2/91. Je zde
nápad jak si pomoci.

Milan Zlesák

POSLEDNÍ MISTŘI ČSFR



ŘEDITEL MISTROVSTVÍ ČSFR:
ING. IVO KORNATOVSKÝ



FLA - ING. IVAN HOŘEJŠÍ



FLB - EVŽEN FOLWARCZNY



FLC - PETER KAPUSTA

Jak stavím modely F1A a A1

Koncepce mých modelů má už svoji historii. Předchůdci těchto modelů byly stavěny v Hrádci Králové již v 60. a 70. letech. Já osobně jsem konstrukci převzal od tehdy vynikajícího "A-dvojkaře" Oldy Barvíře v roce 1971. V těch letech byla ale konstrukce křídla daleko jednodušší, pro tehdejší způsob létání však dostačující. Postupem času, když se přešlo na krouživý vlek, byly do křídla postupně přidávány nosníky až po dnešní konstrukci. Ta snáší velice dobře i teleskopické háčky. Také původní konstrukce měly spojovací jazyk, čímž byla ale narušena pevnost hlavního nosníku a proto jsem začal používat, asi před třemi lety, spojovací dráty.

Dnes, v době laminátů, uhlíků a kevlarů se může zdát konstrukce křídla už zastaralá. Ale ne však každý má chuť a trpělivost "smolit se" s pryskyřicemi, lamináty a podobnými materiály. Přesto modely létají vcelku slušně - kluz v klidném ovzduší se pohybuje od 175 do 190 sec. podle použitého profilu a podle seřízení.

Háčky pro krouživý vlek si dělám sám bez jakéhokoliv strojního vybavení. Pouze mi postačí pilka na kov, pilníky, ruční vrtačka a šroubovák. Pružinu si navinuji z ocelového drátu průměru 0,8 mm a tvrdost háčku nastavuji pomocí podložek, které podkládám pod pružinu. Háčky mám seřízené na sílu 2,5 - 3 kg.

Trupy jsou jediné, na kterých používám laminátový nosník ocasních ploch. Hla-

vice je balzová. Slepují ji z různé ne kvalitní balzy, která se nehodí pro stavbu křídla. Bočnice trupu jsou z překližky tl. 1 mm, v centroplánu zesílené o boční žebra opět z překližky tl. 1 mm. Spojovací dráty používám z pletací jehlice o průměru 3,5 mm /2 ks/ a vzadu průměru 2 mm /1 ks/. Dráty ale často měním, protože se při vypínání modelu deformují. Časovače dávám do modelu buď zn. Graupner nebo naše z Mechaniky Teplice za 160,- Kčs, což je cena v dnešní době poměrně slušná, na rozdíl od různých soukromých výrobců, kteří si za ně řeknou 500 i více korun /za jednofunkční/.

Výškovka je klasická, podobně jako křídlo je stavěná ze dvou půlek žebíř.

Základ křídla tvoří torzní skříň, kterou postavím z půlených žebířů a nosníků na stojato. Způsob je patrný z výkresu. Nosník je asi do 2/3 středu křídla zdvojený a do 1/3 ztrojený. V náběžné části jsou ještě nad sebou 2 nosníky 2x4 mm, které zabraňují deformaci balzového potahu torzní skříně při průhybu křídel. Na hotovou torzní skříň nalepím do vzdálenosti asi 250 mm pás z překližky tl. 1,2 mm a dále naplocho nad sebou dva nosníky 3x5 na konci zkosené. Ty jsou do vzdálenosti 200 mm od okraje torzní skříně. Potom na pracovní desce si zhotovím šablону z nosníků vhodné tloušťky, aby byl zachován požadovaný profil. Položím a připevním torzní skříň, odtokovku a potom pouze zasunuji žebra do zářezů odtokovky a lepím natupo k torzní skříně.

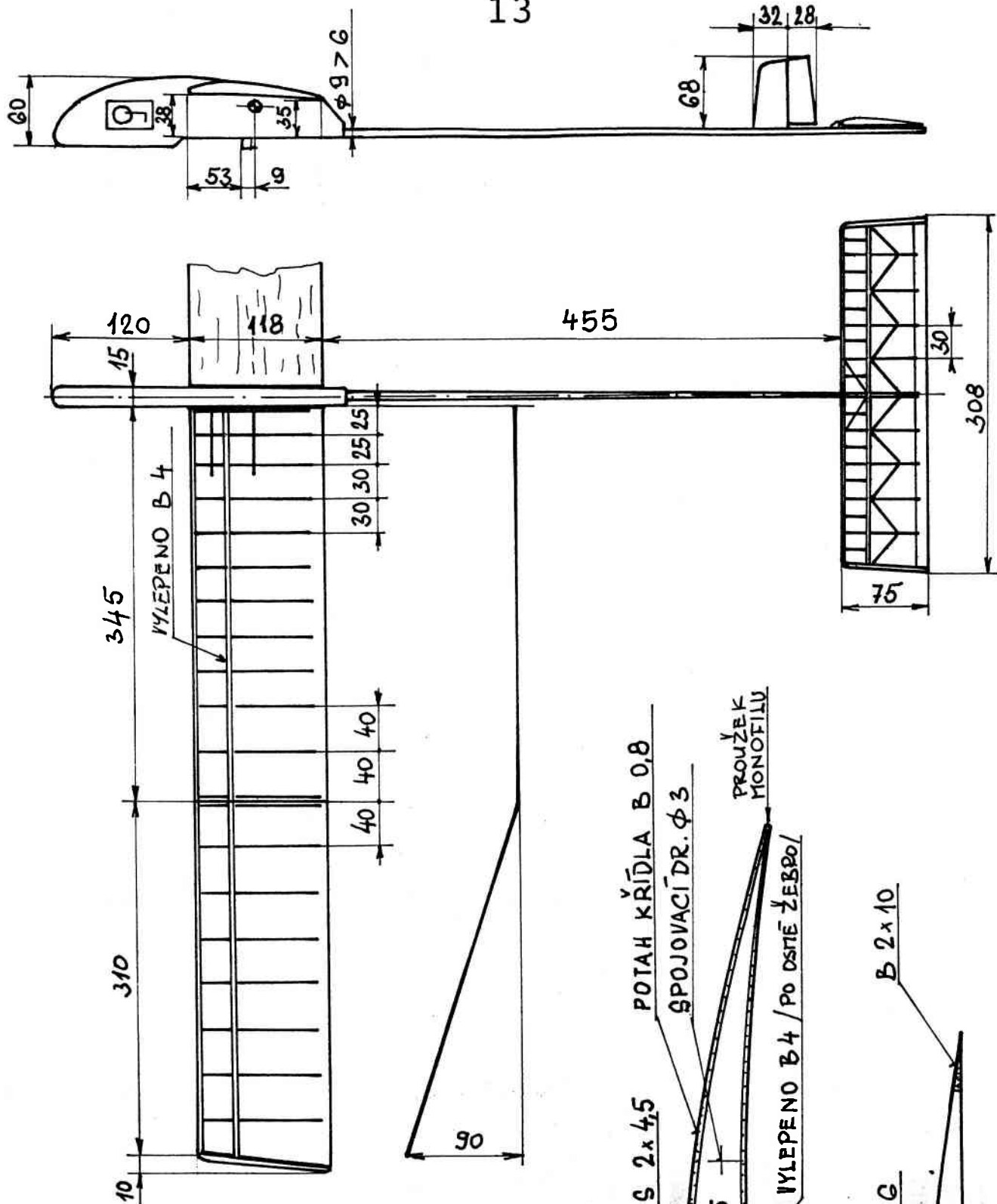
Uši jsou lepeny obdobně. Konce uší dávám různých tvarů podle toho, které se mě zrovna líbí. Ale většinou stavím konce uší oválné. To proto, že je dnes už málokdo a v dnešní uniformitě konců křídel si model ve vzduchu lépe poznám.

Modely této konstrukce jsou vcelku létavé, občasný pád v klesáku má spíše na svědomí jejich majitel. S podobným modelem se umístil po dvě sezóny Martin Kosař na 1. místě v žebříčku mezi žáky. Martin z našeho klubu je také pokračovatelem těchto konstrukcí a předpokládám, že má šanci se v budoucnu dostat do juniorské reprezentace.

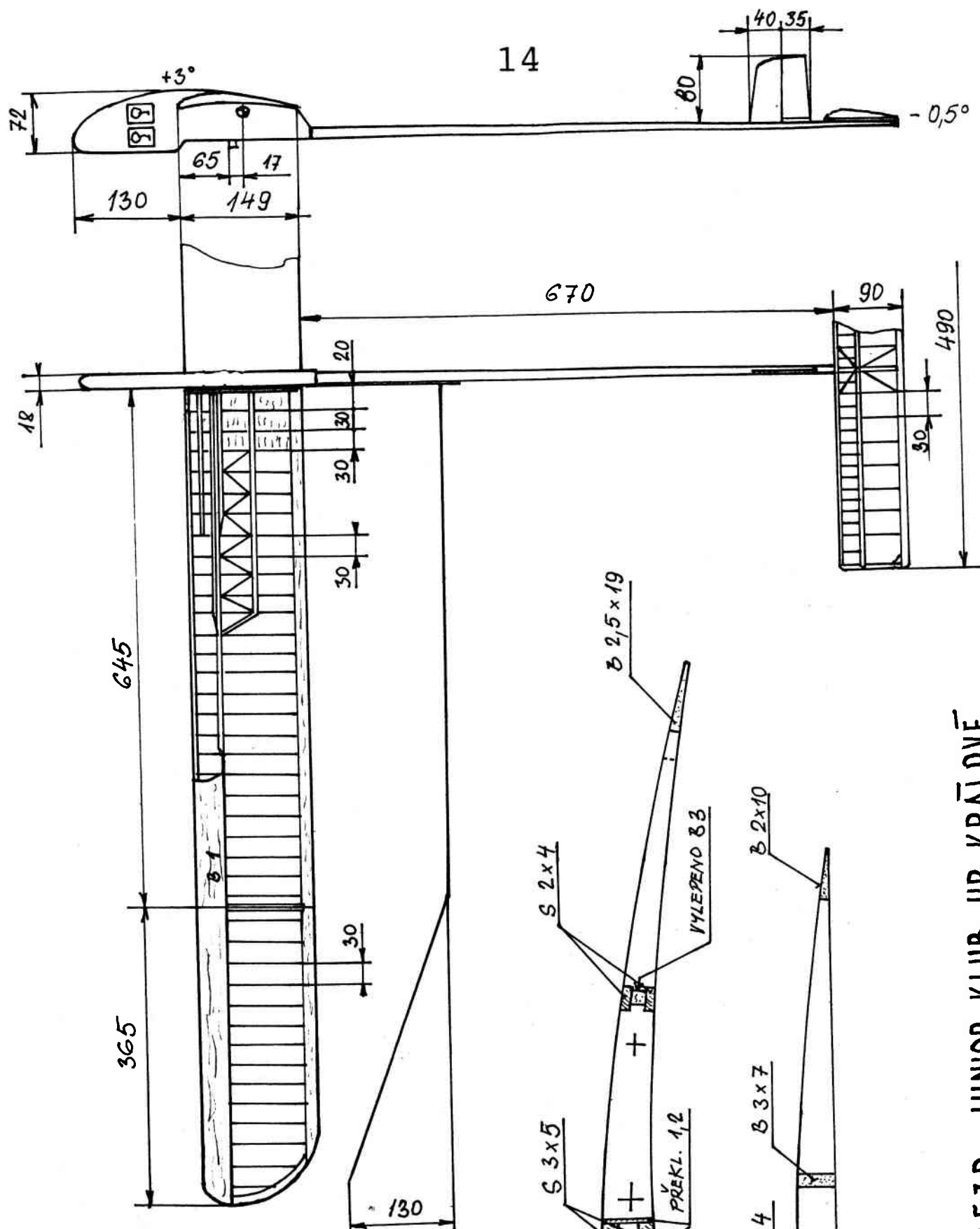
Milan Bezr



13



MODEL A1	
KONSTR. MILAN BEZR, JK H. KRÁL.	
PLOCHA KŘÍDLA	15,40 dm ²
PLOCHA VOP	2,31 dm ²
CELKOVÁ PLOCHA	17,71 dm ²
HMOTNOST MODELU	235 g



MODEL F1A Č. 3-91

PL. KŘÍDLA: 29,5 dm² HM.: 180 g

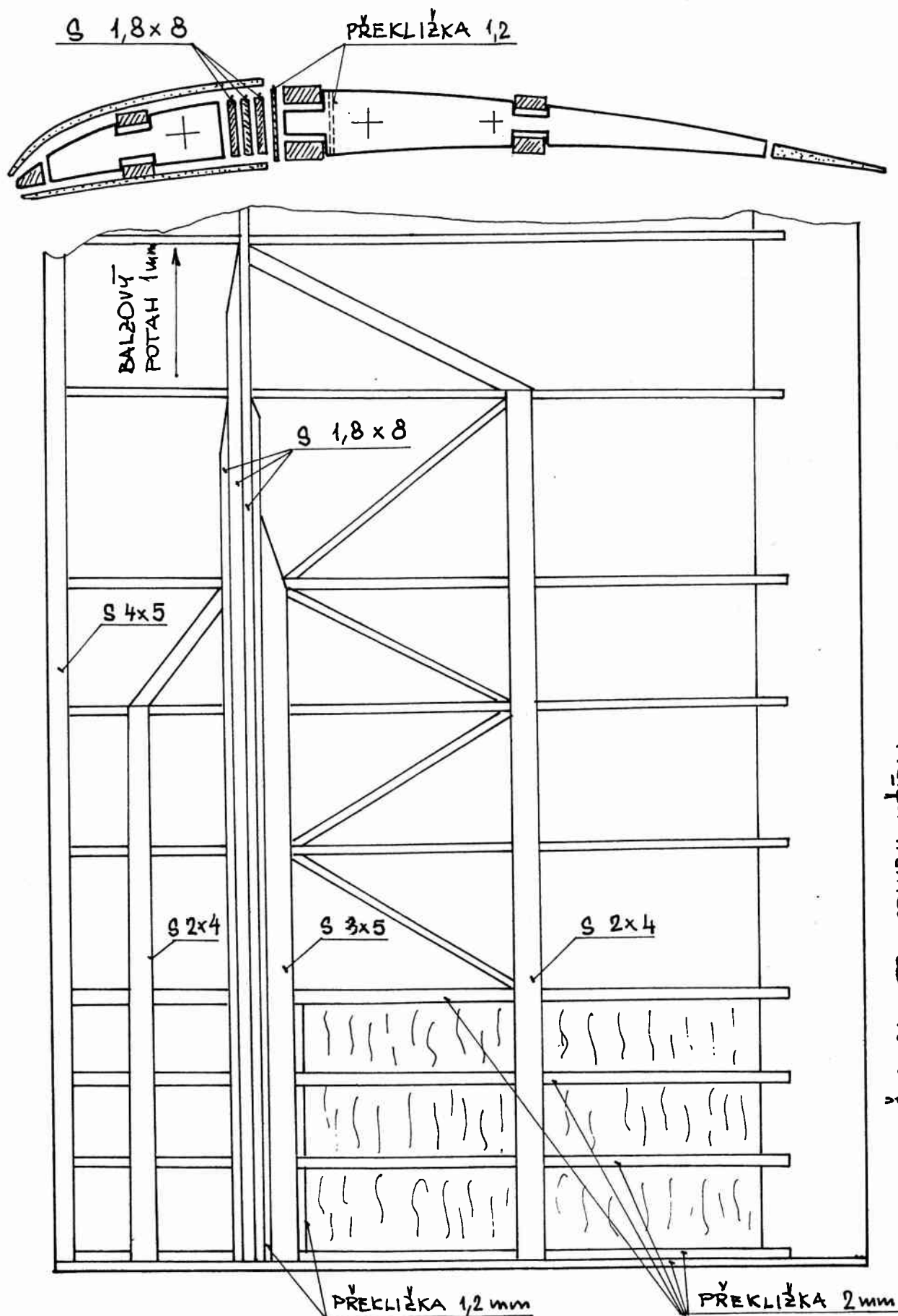
PL. VOP: 4,4 dm² HM.: 10 g

PL. CELKEM: 33,9 dm² HM. TRUPU: 235 g

HMOTNOST CELKEM: 425 g

MILAN BEZR, JUNIOR KLUB HR. KRÁLOVÉ

STAVBA KŘÍDLA MODELU F1A Č. 3-91



PRAC. DESKA

ŠABLONA PRO STAVBU KŘÍDLA

HI - TECH (Buy-tech) . . .

Vysoká technika (koupená technika)

Nápady pro model HI-TECH byly shromážděny v letech 89 a 90. Hlavní ideou bylo použití "hi-tech" materiálů, nakoupených z nejrůznějších zdrojů. Diskuse s J. Sommersem z Holandska přinesly použitý profil křídla, který je podobný populárnímu Benedeku 6356b.

U profilu je zachována jeho střední linie. Tloušťka je zmenšena na 71%, takže žebro ve středu křídla je tlusté 5 mm, což dává přesně místo pro spojovací drát 2.5 mm a pásnice nosníku o tloušťce 0.9 mm.

Velmi se mi líbila vrtule F. Seji. Diskuse s ním mi přinesla mnoho cenných informací.

Vrtule

Vrtule je podle Döringa, mírně upravená. Je použit mírně prohnutý profil Benedek 6405 a tvar je směrem ke středu protaženější. Jádru vrtule je z Rohacelu 31 a je olaminováno uhlíkovou tkaninou 90g/m². Vrtule je zhotovena na kopytě ve tvaru spodní strany listu. Rohacel je olaminován a přitažen na kopyto pomocí 50 mm tlusté pěnové gumy a omotáním gumovým vláknem. Poté se vybrousí horní plocha listu s pomocí šablon profilu. Horní plocha se pak olaminuje uhlíkem opět pomocí pěnové gumy.

Hlavice vrtule je importována z Maďarska a mírně upravena. Kvalitní výrobek je z dílny M. Varadiho. Doplnil jsem autostart vrtule podle myšlenky Guye z Německa: jeden list vrtule leží na křídle, druhý je přidržován pod trupem pomocí malíčku. Vrtule se uvolňuje po odhození pomocí pružin u hlavice.

Pylon

Je velmi lehký, váží pouz 12g. Křídlo je přitaženo pomocí staromódních gumových pásek a fixováno vůči pylonu "klíči". Výhodou je i snadná možnost výměny křídel. Malý plastový časovač je z dětské hračky. Bubínek časovače má sedm závitů a jeden disk uvolňuje čtyři drátěná výměnná ramínka. Směrové i výškové kormidlo mají po třech funkcích:

0 - 3 s	levá směrovka	dolů výškovka
3 - 5 s	střední	střední
5 - 35 s	střední	nahoru
35 - DT	vpravo	nahoru

Časovač je startován ruským blbuvzdorným způsobem.

Trup

Skládá se z tří částí: Motorová část je z obroušené karbonové trubky, zadní část je sklolaminátová typu Čop. Doma dělaná spojka má adapter pro připojení horkého vzduchu (bližší vysvětlení chybí) a je zhotovena na pozitivní šabloně.

Křídlo

Je tradiční, s těmito výjimkami:

- nosník je karbonový
- potah torsní skříně je z karbonového "papíru"
- zbytek je potažen tenkým bílým Micafilmem (plast)

Guma

Pro létání v nízkých teplotách jsem zkoušel různé druhy gumy, mojí oblíbenou zůstává čínská Panda 2x1. Namotání 46 pramenů dá ovšem spoustu práce.

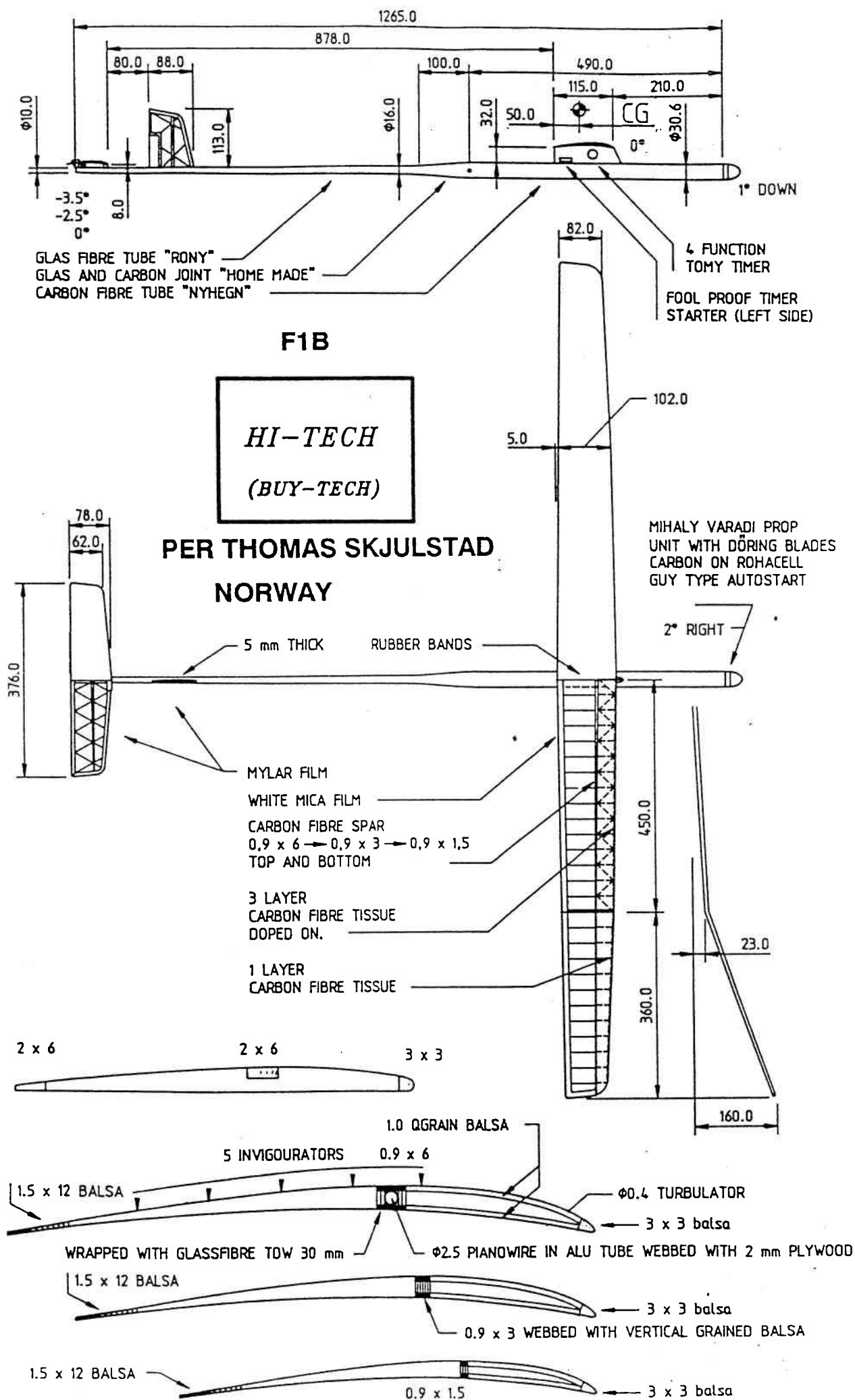
Počet otáček: 335

Max. krouticí moment: 120 palcouncí

Délka motoru: 370 mm

Per Thomas Skjulstad NORSKO

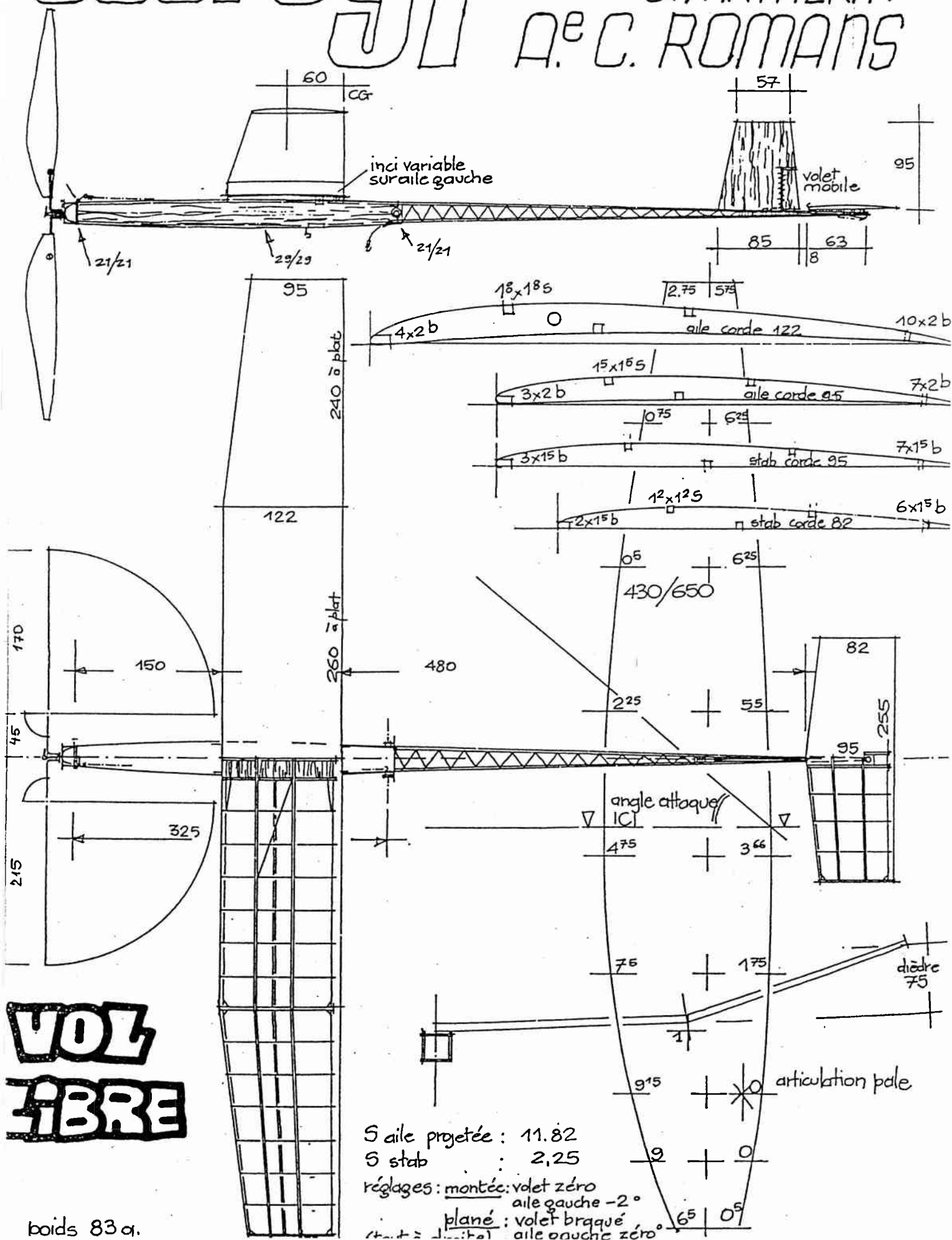
Přeložil : ing. Ivan Horejší



COUPE 91¹⁸ CHAMPION DE FRANCE

G. MATHERAT

A. C. ROMANS

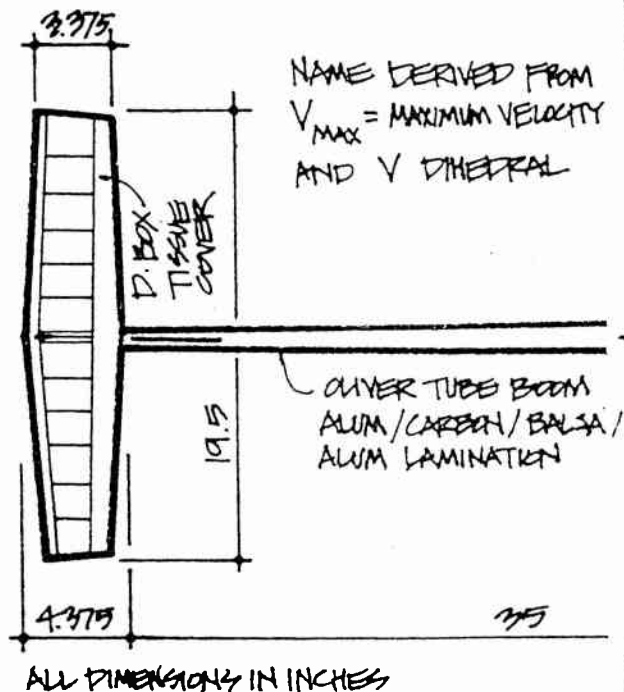


INKED FOR NFFS TEN '91
BY PAVE "VTO" LINSTRUM

WINGSPAN: 85" PROJECTED
" AREA: 497 SQ IN "
AIRFOIL: NACA 4406.75

STABSPAN: 19.5"
" AREA: 74.3 SQ IN
AIRFOIL: NACA 2300

SCALE: 0 1 2 4 8 12 INCHES



WINGLET AIRFOIL:
NACA 2304 WITH
ZERO LIFT LINE
PARALLEL TO CHORD

THIN ALUMINUM
SKIN OVER BALSA
VERY STIFF!

WINGLET
SEE SIDE
AND FRONT
VIEWS

42.5 PROJ.

TWO PIECE
WING

PUG-IN

FOLDING
PROP

NELSON
BRAKE

05% C
38°
NACA
WINGLET
EACH TIP
100% C
C = TIP CHORD
= 4.812
05% C

GALBREATH MOUNT
NELSON SHROUD

JOINT

2.5°
DOWN
THRUST

CALIFORNIA · USA
DOUG GALBREATH + KEN OLIVER

FAI POWER CLASS

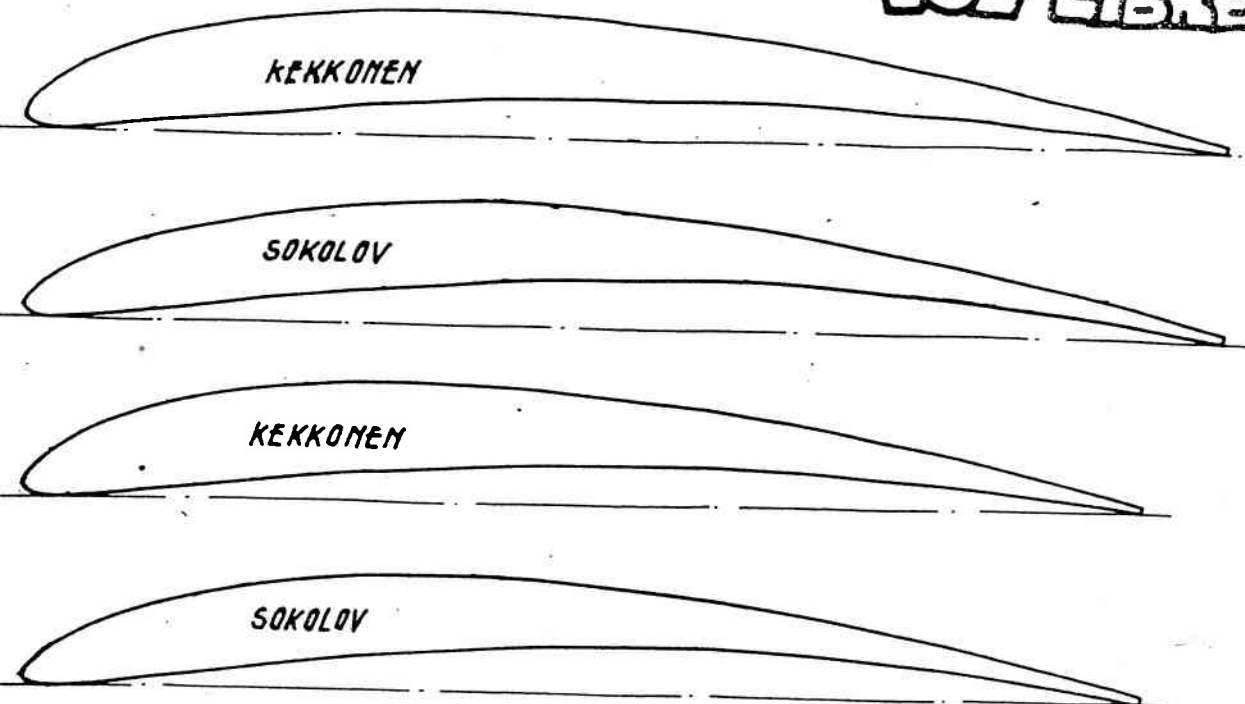
V-MAX

FIC

NELSON .15G
REAR OR SIDE
EXHAUST

PROFILY

VOL LIBRE

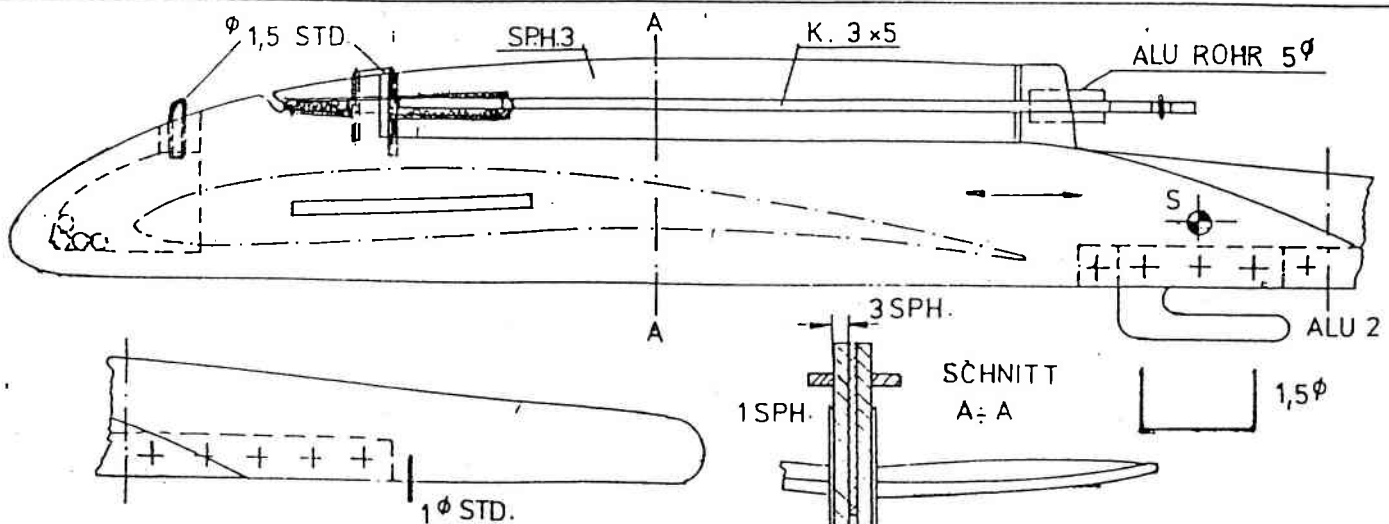


	KEKKONEN										SOKOLOV									
	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100	0	1,25
0	1,25	2,5	4,1	5,65	6,7	7,5	8,75	9,6	10,05	10,3	10,3	9,55	8,35	6,8	5,0	2,95	1,9	0,7	0,9	2,5
1	0	0	0,2	0,4	0,65	1,2	1,7	2,1	2,6	3,1	3,35	3,35	2,9	2,2	1,2	0,6	0	0,9	0,1	0

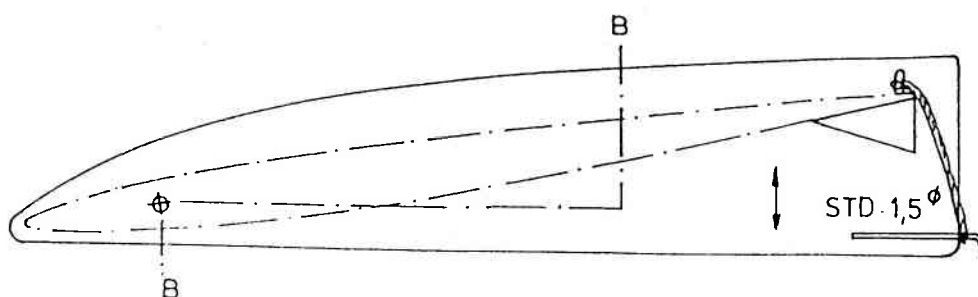
SAMOKŘÍDLO MILAN

M. 1:1

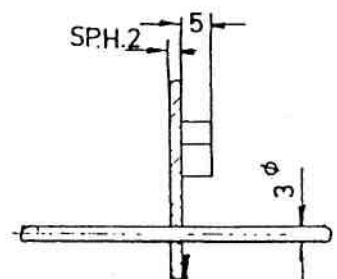
N-1 MILAN



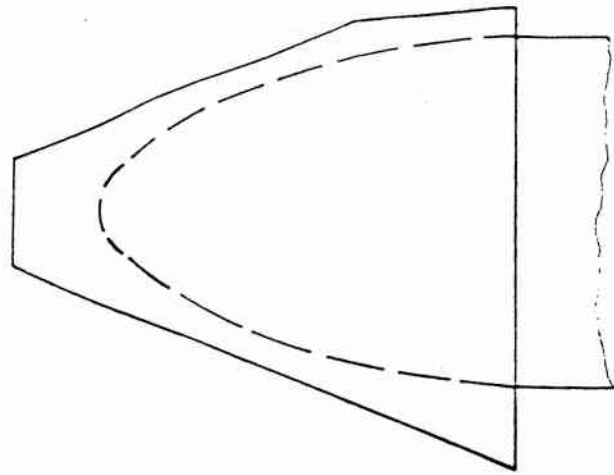
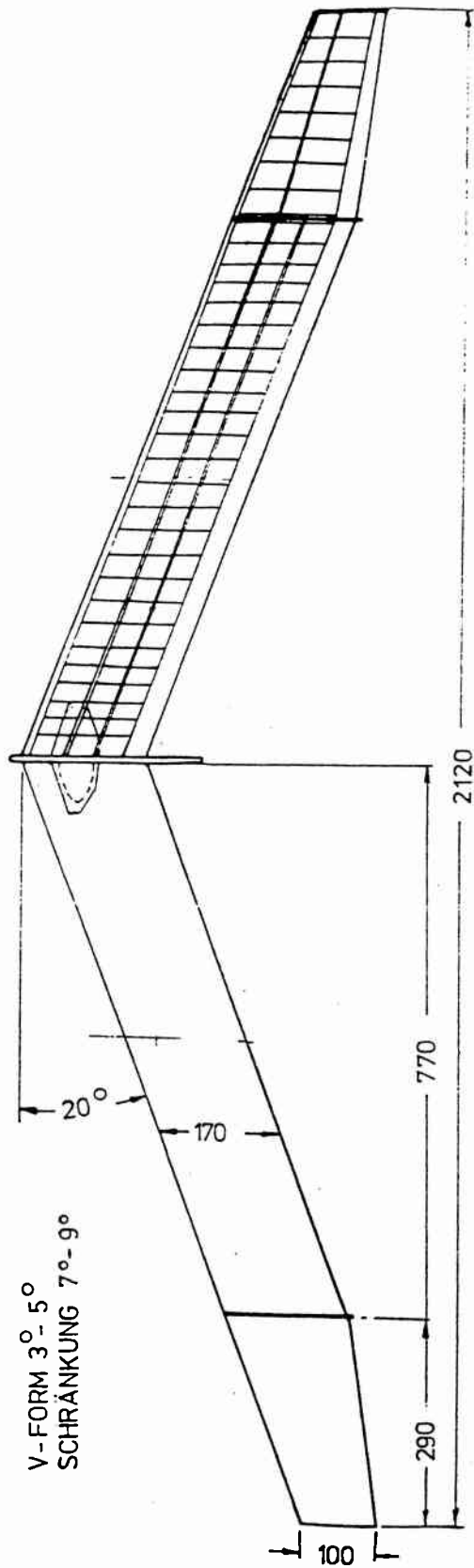
Spannweite: 2120 mm
 Fläche: 33,96 dm²
 Gewicht: 460 g



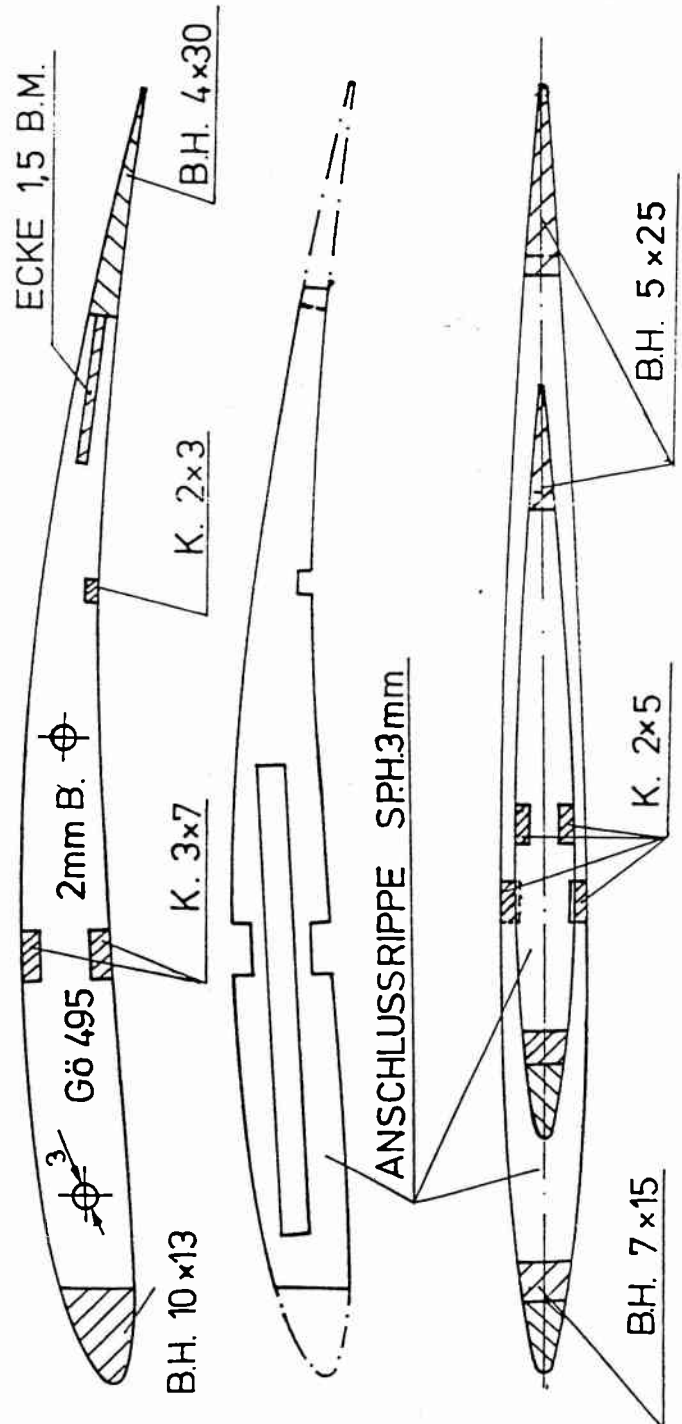
SCHNITT B ÷ B



BL. 2



ZÜNGENKASTEN SPH. 3mm
ZÜNGE ALU. 3mm
BEPLANKUNG 1mm SPH.



GEZEICH.:	DATUM	NAME	MASS-
GEPRÜFT	2.2.72	A. OHMANN	STAB
			M 1:10
			M 1:1

MILAN

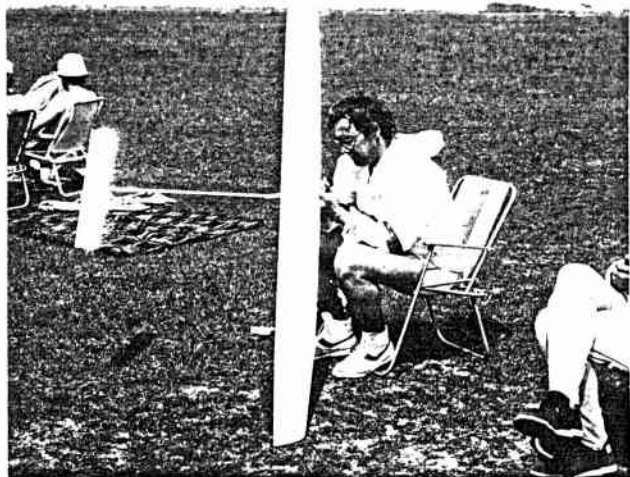
NURFLÜGELSEGELFLUGMODELL KL N-I

BLATT : 1

MOŽNÉ JE VŠE!!

Situace

Rozlétávání kategorie F1H /A1/ - osm závodníků. Pro časovou tíseň dohoda zní: poloviční šňůra, 60 sekund pracovní čas, maximum 180 sekund.



Akce

Začátek pracovního času se odpočítává. Startuji okamžitě v pracovním čase 01. Dávám to tam "z voleje". Žádný z modelů už neletí, můj přistává asi 5 sekund po posledním ve vzdálenosti asi 70 metrů od místa startu. Časoměřič hlásí 88 sekund.

"Je to jasné", hlásím mu já. "Vyhrál jsem."

Šok

Jsem druhý o jednu sekundu.

Co s tím?

Nic. Stávají se i horší věci, na soutěžích i v životě. Stačí vlastně, aby se jedny stopky předbíhaly a druhé zpožďovaly řádově o plus-mínus 3 sekundy na 100 sekund. Již jsem měl v ruce stopky i s větší odchylkou.

Závěr

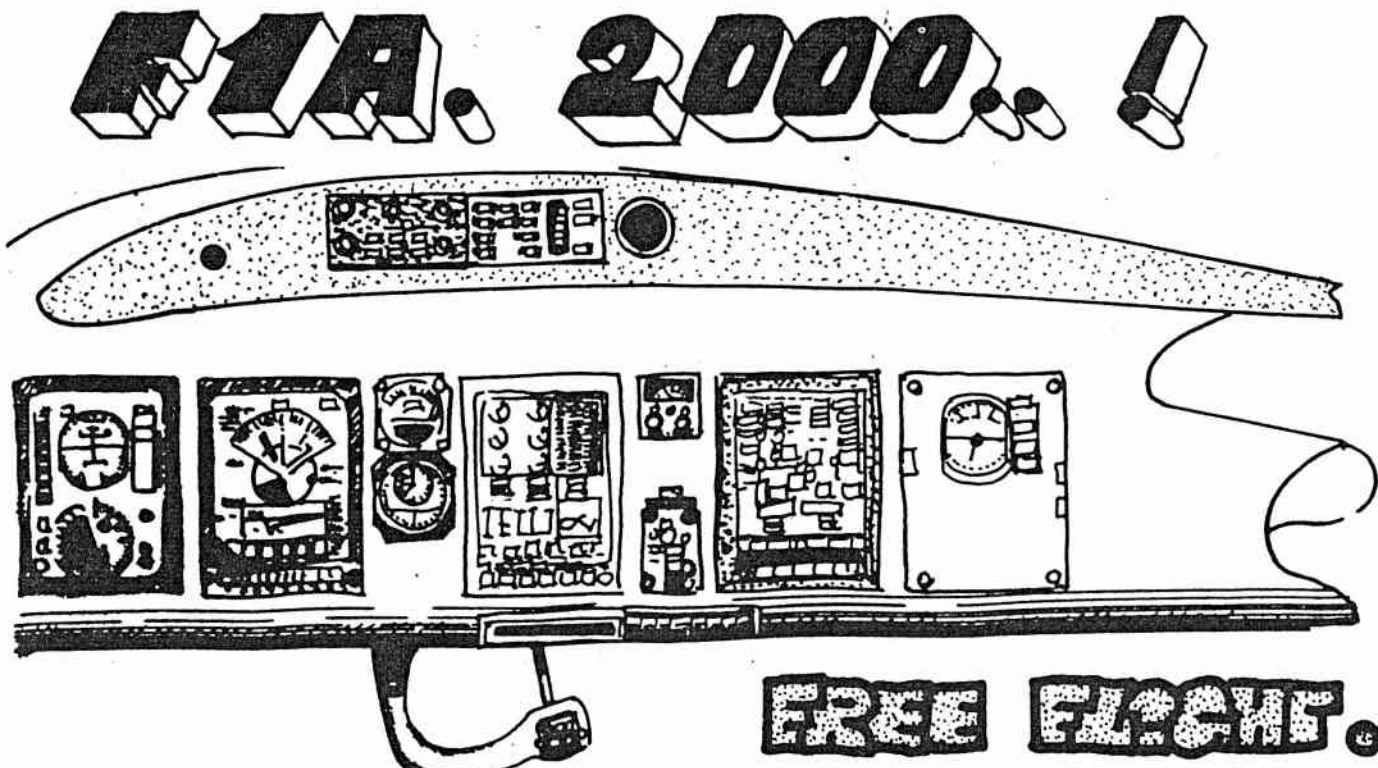
Zkuste si při školení časoměřičů před soutěží hromadně zkontrolovat stopky, například na 180 sekund. Ty s větší odchylkou než jedna sekunda je nutné z měření vyřadit. Přispějete tím k regulérnosti soutěže a vyvarujete se případných /oprávněných/ protestů.

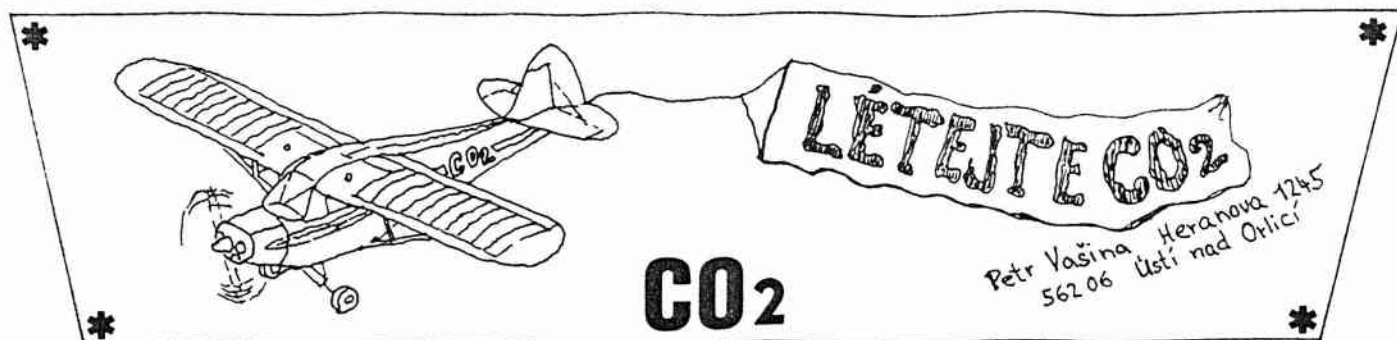
Dovětek

Neprotestoval jsem. A i tak jsem vyhrál. Sice "jen" morálně, ale vyhrál.

Váš Jarda Orel

BUDOU MODEL Y F1A VYPADAT V ROCE 2000 TAKTO?





Seriál soutěží kategorie CO₂ - "EURO TROPHY"

Ústí nad Orlicí	15. - 16.5.	Lubomír Valčík, Dukla 318, 562 00 Ústí nad Orlicí
Spitzerberg	22. - 23.5.	Edwin Krill, Julius Rabb Str. 10, A-3425 Langenlebarn, Rakousko
Dömsöd	12. - 13.6.	Cavalloni Club, György Benedek, Pf 16, 1625 Budapest, Maďarsko
Gliwice	2. - 4.7.	Stanislav Kubit, ul. Rybnicka 84, 44-100 Gliwice, Polsko

SOS PRO KATEGORII CO 2

Pro zaneprázdnění Petra Vašiny je pravidelná rubrika "Volného letu" podstatně hubenější. Věřím, že je to přechodný stav.

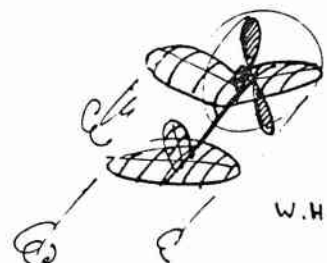
V loňském roce byla v této rubrice spousta technických vynálezů k tomu, jak létat co nejdéle. Výsledkem však je, že kategorie CO₂ zaznamenala především odliv soutěžících. Situace je taková, v jaké bychom jistě nechtěli být u žádné "volné"

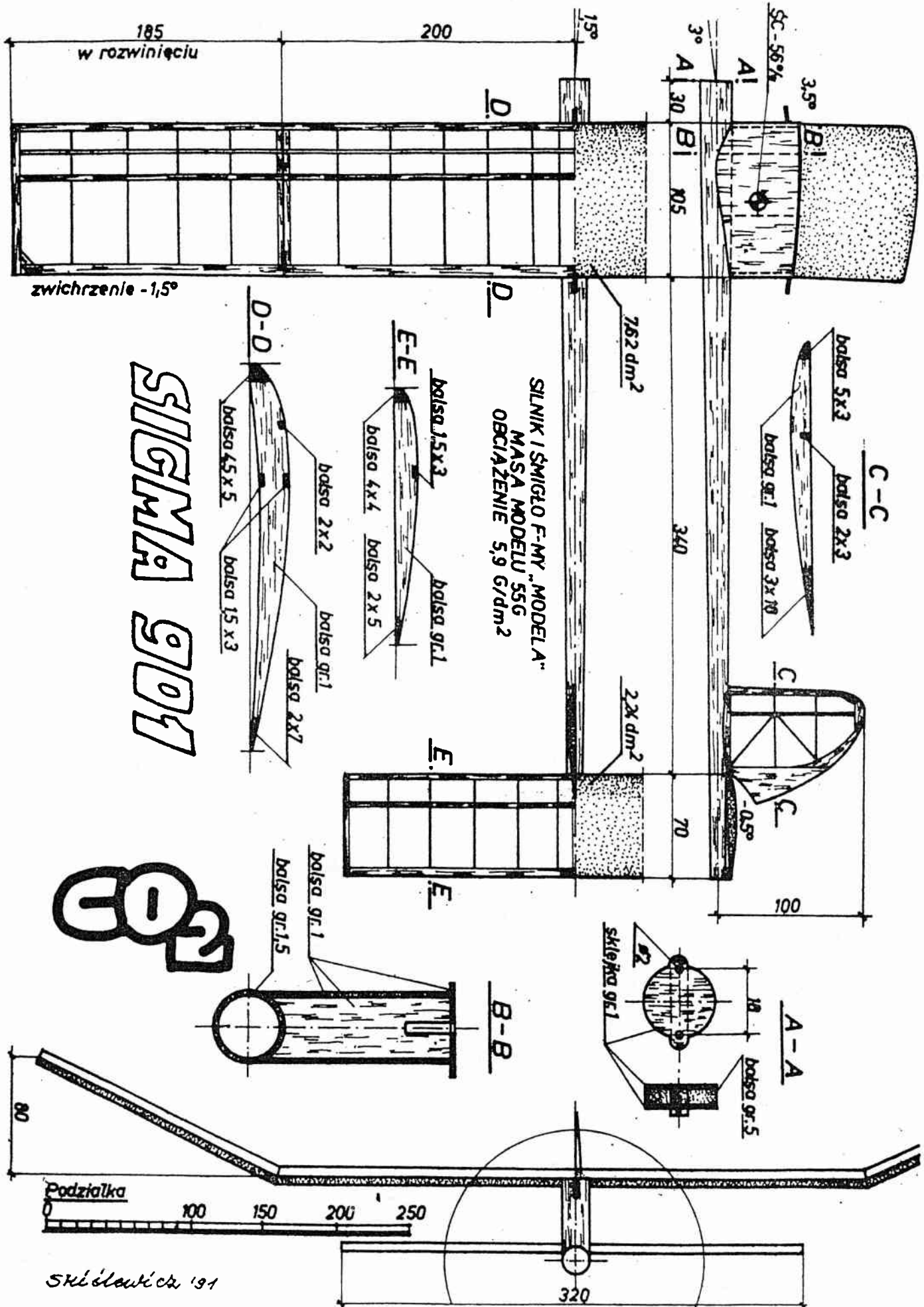
kategorie. To znamená, že víceméně o úspěchu rozhoduje dostatek finančních prostředků na nákup "super" motorů, techniky atd.

A proto přátelé, hledejme cesty k tomu, aby tato kategorie přinášela více radosti z létání, zejména mezi mládeží, mezi kterou měly "sifony" nejvíce příznivců. Hledejme cesty k tomu, aby se kategorie opět více zpřístupnila všem, kteří létají více pro radost než pro nejvyšší mety.

A proto - SOS pro kategorii CO₂! Přispěchejte na pomoc! Bůdu se těšit.

Milan Zlesák





MODELÁŘSKÉ PŘÍBĚHY BOHOUŠE KLÍMY

Pro cestu na tuto soutěž jsme zvolili sice méně osvědčený, zato však pohodlnější dopravní prostředek než romantickou jízdu vlakem, vybavení, jak to bývá v těchto případech zvykem, letadly a nějakou tou ušetřencou korunou navíc - to pro všechny případy. Náš tým byl složen z osvědčených harcovníků letištních ploch - Vládi Šourka, mne a Pepíka Kubeše. Navíc jsme s sebou vzali osobního šifera pro zpáteční cestu, to pro všechny případy. Zvlášť účast posledně jmenovaného modeláře naznačovala, že ten den se pravděpodobně nudit nebudeme. Pepík má totiž takovou zvláštní vlastnost, že ač nikdy nechce, téměř vždycky se mu povede vyrobit nějaký průšvih nebo něco podobného, pročez jej s sebou vždycky rádi bereme.

Samotná soutěž, pořádaná jako mnohokrát předtím přeštickým panem Laštovičkou na letišti Plzeň-Bory, měla tradičně velmi dobrou úroveň i účast. Skončila pro nás díky dobré týmové práci úspěšně; získali jsme za první místo takovou velkou skleněnou vázu s rozšiřujícím se koncem. Byli jsme však po jejím skončení dost vyčerpaní díky velkému vedru a rychlému průběhu soutěže včetně rozlétávání. Letiště na Borech však má ve svém blízkém okolí dvě vynikající lokality, které dokonale dovedou dát vyčerpané modeláře do pořádku. První z nich je restaurace "U vrtule", prozíravě umístěná hned na kraji letiště. Jen o kousek dál se prostírá krásná přehradní nádrž, přímo lákající ke koupání. Dalo by se říci, že sympatičtější areál pro nás modeláře se asi těžko někde jinde najde.

I my tři jsme spolu s dalšími modeláři postupně slušně zaplnili tuto restauraci. Většina z nás si objednala oblíbenou kombinaci - párek a pivo. Rovněž tak člen našeho týmu Pepík Kubeš. Zatímco před námi již dávno buřtíky zmizely a objevovaly se spíš orosené půllitry, Pepík si k sobě nenápadně přitahoval další ošatky rohlíků. Mezi tím co mezi námi kolovala váza vítěze dnešní soutěže naplněná vínem, kterým jsme se díky jejímu tvaru spíš polévali než pili, Pepík si přitahoval další ošatku. Nakonec se musel spokojit s "pouhými" dvaceti rohlíky, protože mu servírka oznámila, že už žádné nemají, ač se jí způsobem sobě vlastním snažil přesvědčit o dodání dalších vysvětlováním jak ten den zkusil a že by si

nějaké pečivo ještě zasloužil. Na závěr alespoň předvedl svůj oblíbený kousek - snědl všechnu sůl ze slánky, zdůvodňujíc to prevencí proti křečím. Takže co vím z našich zájezdů, bylo to již podruhé, co Pepík zcela vyjedl hospodu. Poté jsme si spolu zapálili obligátní doutník, ze kterého jsme díky předchozí zkušenosti již vyjmuli takovou silikonovou ucpávku a Pepík potom rychle doháněl ztrátu tekutin. Opravdu nám ostatním nezbylo nic než obdivovat jeho zdravý apetit.

Netrvalo to ani dvě, tři hodiny a již jsme spěchali se osvěžit do blízké přehrady, prostírající se snad necelý kilometr pod restaurací. Podpoření právě nabytým zdravým sebevědomím se několik z nás rozhodlo přeplavat přehradu, širokou v tom místě asi 1 - 1,5 km. Když byli kluci asi v polovině, oznámil ostatním poněkud zaostávající Pepík, že už nemůže. Nebylo to zrovna od něj pěkné, ale byla to viditelně pravda; v tu chvíli již ztratil počáteční švih a dál se pohyboval spíš nevybroušeným stylem menšího topícího se slona. Ani mě nebylo v této situaci na břehu zrovna nejlíp, v tu chvíli mě napadalo, s kým si asi zapálím příští doutník. Ze skupiny vpředu se však oddělil Vláša Šourek a obětavě Pepíka doslova dostrkal k protějšímu břehu. No byl to boj, který dopadl díky Vlášovi a snad i těm dvaceti rohlíkům, které Pepíka jistě dobře nadnášely, nakonec dobře. Zpátky se však na rozdíl od druhých opřeplavání již nepokoušel a přehradu raději velkým obloukem oběhl. Potom se nám teprve svěřil, že takový krásný kruhy před očima, jako měl ke konci plavby ještě v životě neviděl, protože taky v životě uplaval tak nejvíc 100 metrů. Po této poznámce jsme šli všichni málem do Vrtule.

Ten den byl pro nás významný nejen tím, co již bylo uvedeno. Podařilo se nám totiž ještě překonat nejméně dva osobní rekordy: Vlášovi v počtu šesti vypitých půllitrů piva a Pepíkovi v plavbě na vzdálenost, kterou překonal dokonce asi tak desetkrát. Možná byl překonán i další "osobák" opět Pepíkem v podobě dvaceti rohlíků snědených k jednomu páрку. Ale o tom, při jeho schopnostech, nejsem tak docela přesvědčen.

Bohouš
KLÍMY

Anton Hockicko:

PRÍBEHY VYHRABANÉ SPOD BALZOVÝCH PILÍN

Medzi modelármi nikdy nebola núza o humor a rôzne príhody až na hranici legend a povestí. Prakticky všetky tieto príbehy sa však udiali bez akejkoľvek prípravy, ako spontánna reakcia prítomných na momentálny vývoj udalostí. Práve v tom je ich čaro, snáď umocnené clivotou spomienky na prežité chvíle /istoty to, ktorú nám nikto nemôže vziať/ a "darom jazyka" podávateľa. Nuž vráťme sa pomocou nášho zázračného časostroja zloženého z pohodlného fotelka, papučiek, okuliarov a šálky kávy do čias, keď nám ešte ani jedna z uvedených súčiastok nebola potrebná.



Príbeh prvý: MODELÁRSKÁ DOBROSŔDEČNOSŤ

Do modelárskeho krúžku som sa - modelár samouk - dostal až pri nástupe na JSS-ku, to ako gymnázium, v /bývalom už/ okresnom meste, kde práve zriadili okresný dom pionierov a mládeže. Čo to pre mňa znamenalo by dalo samostatný článok. Poďme teda do našej vtedajšej dielne. Bola ako iné dielne, ktoré som potom poznal a aj sám dával dokopy. Veselá zmes zariadenia zväčša už odpísaného, podaktoré kusy snáď pamätali cisára-pána. Možno v súvislosti s vtedy prebiehajúcim zjednocovaním pôdy došlo i ku zjednoteniu pestrého vybavenia našej dielne. Veľmi jednoducho: natreli ho všetko jedinou farbou. Táto skutočnosť bola v atmosfére modelárskej dielne "nečuchateľná". To by ešte nebolo zlé, ale použitá farba /zrejme pozlievaná zo zvyškov ktoviejakých druhov a odtieňov, riedená možno nevhodným riedidlom a natrená nahrubo na jeden raz/ bola akási zákerná. Na dotyk ruky sa javila suchá, no po nahriatí pri sedení začala javiť mimoriadnu prítulnosť ku dotýkajúcej sa časti odevu. Viacerí z nás na to už doplatili, ale keďže i medzi modelármi najväčšia radosť je škadoradosť, žiadne varovanie sme si nedávali. Konečne v škole nám duplikovali, že najlepšie poznatky sú tie, ktoré človek získa sám. Dopriali sme si teda navzájom to najlepšie.

Po čase dovalil sa do dielne ďalší člen party, sťažka dosadol na stoličku a nadával na ťažký život starého človeka. Bol on totiž už branec, zakrátko mal rukovať, tak nám tie 3 - 4 roky veku naviac vždy patrične pripomínal. Po jeho dosadnutí parta ako po švihnutí rozprávkového ježibabinho prútika v momente skamenela, zamrela. Nastalo priam uši drásajúce ticho. Trvalo však ozaľ len chvíľočku, takže náš nastávajúci hrdina nič nepostrehol. V ďalšom momente dpäť ako by ten prútik švihol začala celá parta po-

kračovať s obvyklým rámusom v práci. Pri tom ale každý poškúľoval po sediacom a hundrujúcom "starcovi". Keď sa on unaveným pohľadom obzrel po policiach za svojím modelom, ktorýsi z nás mu úslužne podal pracovnú dosku s rozostavaným modelom. Unavený veterán najprv vyvalil oči a zalapal po vzduchu, potom s uznaním spustil požehnanie na konečne sa lepšiaca mládež, ktorá si začína uctiť starobu, a tak podobne. V tom okamihu však celému nášmu bandériu svitlo v zlomyseľných hlavách o čo ide: udržať nášho kamaráta čím dlhšie na stoličke. Každý sa tajne sústredil viac na neho ako na svoju prácu. Priam sme hádali jeho myšlienky, sledovali čo potrebuje, podávali sme mu materiál a náradie, tuším i vody od smädu sme mu doniesli, naša úslužnosť a ochota by sa vari neboli zastavili ani v prípade potreby "odskočiť" za neho tam, kde i kráľ musí sám.

Zamestnanie pomaly končilo, naša pomoc pokračovala aj pri odkladaní vecí. Prekvapený a dojatý "starec" si pochvaľoval koľko urobil, chválil takú vynikajúcu partu a mať po ruke cibuľu možno by aj slzy vyľúdil, že ju kvôli "zelenej pakárni" musí opustiť. My, našponovaní ako kablo papier po treťom navlhčení čakali sme na výsledok.

Vyvrcholenie prišlo. Náš "starec" oprúc sa rukami o stôl začal sa pomaly zdvíhať. S ním sa pravdaže zdvíhala i stolička, priľpená dlho ohrievanou farbou k nohavičiam. So stoličkou sa začala zdvíhať i búrka smiechu - čo búrka, tornádo bezuzdného rehotu. A v ňom sťa blesky a hromy prerážali nadávky /nesúce na reprodukciu písomom/ nášho kamaráta, preklínajúceho tú najmizernejšiu mládež aká kedy na svete bola a bude. Ani priznanie sa iných postihnutých nezmenšilo jeho hnev a prvý čo mu ukázal

zafarbené nohavice tak - tak uhnul kopancu, že ostatní postihnúť už svoje "corpus delicti" neukazovali.

Inu, nevďak svetom vládne. A keď ti nie

niekto čini dobro, dávaj pozor na základe akého zla.

CO O NÁS PÍŠÍ JINÍ

Maďarský časopis "Cavalloni Hiradó" č. 93/1, podtitulok znie: Spravodaj pre členov klubu o modelárskom živote na svete, na strane 20 - 21 publikuje v krátkom článku "Na margo" /"Margójegyzet"/ popis modelu Iva Trégera "921" /převzato z VL/ jeho modelársku činnosť a výsledky v roku 1992.

NA MARGO

Keďže tento model navrhoval a postavil v modelárskych kruhoch aj u nás známy modelár zo Slovenska, dovoľte nám milí čitatelia "Cavalloni Hiradó", aby sme vám v hrubých rysoch predstavili Ivana Trégera a jeho model "921".

Označenie 921 nám predstavuje prototyp modelu postaveného v roku 1992. Od tej doby Ivan postavil už aj model "922", kde rozdiel je iba v technológii stavby. Je to typický taktický model, v beztermickom počasí vie "iba" o niečo viac ako 240 s pri ideálnom vystrelení. Dnes už vieme, že v rozlietavaní v rannom beztermickom počasí tento výkon už nestačí. Tento typ modelu prinášal pre Iva "iba" 4. miesto v rozlietavaní na 5 minút na posledných majstrovstvách ČSFR zo 110 súťažiacich. Dúfame, že nový model s veľkým rozpätím stavany na "C" /na čom teraz pracuje/ po poskytnutí plánu budeme môcť publikovať v našom časopise.

Okrem toho v tomto roku /1992/ postavil štyri modely FlH s podtlačeníím po výstrelu! Ďalej štyri modely FlE, veľké množstvo trupov na FlA, FlH, FlE a ešte vedel vypomáhať kamarátovi aj v FlC, čo ďalší náš známy modelár Peter Kapusta vôbec netajil. A keď ešte by to bolo málo, tak sa zúčastnil skoro na všetkých súťažiach v rámci svetového pohára FlE a na množstve súťaží vo svetovom pohári FlA. Popritom na svojom pracovisku je vysokopostaveným vývojovým pracovníkom. Naposledy ho maďarská modelárska verejnosť mohla vidieť lietať na Apaj-



HIRADÓ
1993 > 1.

H-1165 BUDAPEST
Vores Peter u. 157

CAVALLONI
AIR MODEL CLUB BUDAPEST

puszte a v Szentesi.

Pracuje s obdivuhodnou energiou, asi dvakrát energickejšie ako János Szécsényi v FlC u nás a k tomu už žiadny komentár netreba dodať.

Myslíme si, že Ti nezaškodí milý Ivan, ak aj "Cavalloni Hiradó" si dovoľí zagrať ako držiteľov svetového pohára v FlE, za 4. miesto na M ČSFR, za striebornú medailu z majstrovstiev Európy v FlE, za 1. miesto v rebríčku FlH a ešte aj k ďalším dielčim úspechom.

Dúfame a keďže poznáme vernosť a váhu Tvojich sľubov, že Tvoje bohaté skúsenosti v FlE čo si doteraz nadobudol, ochotne odovzdáš aj naďalej maďarským modelárom, lebo už aj u nás sa lieta FlE a máme aj úspešného Andora Harmatha.

Z CAVALLONI HIRADÓ prekladal
Peter Kapusta

POSLEDNÍ MISTROVSTVÍ ČSFR V KATEGORII F1E

Dosud nikdo nenapsal o mistrovství ČSFR v kategorii F1E a tak jsem se toho ujal sám.

Mistrovství se konalo ve dnech 3. a 4. října 1992 ve známém "magnetickém" terénu v Brezně. Pořadatelství se ujal Modelklub Mostáreň Brezno a dlužno podotknouti, že dobře.

První den se létalo na známém terénu Rohozná. Počasí přálo a tak se jednalo o pěkné polétání. Ale aby to nebylo pro tu spoustu /14!/ soutěžících zas tak jednoduché, mírný vítr váł z levoboku či mírně šikmo zezadu, takže modely létaly do značných vzdáleností. I tak ale nebylo příliš obtížné nalétat maximum 300 sec. Ztráty byly vesměs minimální, způsobené např. nárazem do stromů v předpolí. Jinak ale pohoda.

K soutěži se bohužel nedostavil sportovní komisař a tak jeho funkci zastávala komise složená z jednoho českého a dvou slovenských modelářů /byla bez práce/. Blíže neurčený modelář F.D. z Brna se sice pokusil protestovat proti opětovné diskriminaci Moravy, ale neuspěl. No ale vůbec, kdyby se tato soutěž jmenovala "Mezinárodní mistrovství Slovenska", bylo by to přesnější. "Federál" totiž zachraňovali pouze tři modeláři z ČR. Kdeže ostatní magnetáři jsou?

Sedm odlétaných kol dalo nožičkám zabrat. Vše však bylo zapomenuto večer. Pořadatelé pro účastníky připravili společnou /dobrou/ večeři. O vskutku nezapomenutelný zážitek se postarala pravá cikánská kapela - tuším v obsazení buben, basa, harmonika, housle a saxofon - která hrála /zásadně fortissimo/ v sousední, jen vzdůšnou přepážkou oddělené místnosti na místním disco-show. Repertoár byl bohatý a široký - od umcaj-umcaj, přes juch-juch až po rock

and roll. Sice prvních 20 až 30 taktů vždy trvalo než se shodli na tónině a rytmu, ale pak i znalci mohli rozeznat Hore háj, dole háj od Korunou si hodím. Fantastické!

Druhý den se létala zbývající tři kola. Sešli jsme se opět na Rohozné. Sílicí vítr se však stácel stále více po svahu a tak po delším čekání se kolona přemístila na svah v Lúčkách. Mezitím již vítr zesílil na dobrých 9 m/s a tak jsme si řekli: "Hin sa hukáže, kdo z nás" /jak říkal Jánošík před Koncilom kostnickým/. A brzy se "hukázalo". Ruda Musil odložil model za celé 4 vteřiny /průměr z měření dvojice časoměřičů zaokrouhlený nahoru na celé vteřiny/, F. Doupovec v 9. kole málo přidal "doupovcova"^{*)} a ztratil se za kopcem za 150 sec. atd. Právě v těchto podmínkách se projevila větší vylétanost slovenských modelářů. Oni totiž - na rozdíl od nás - nelétají pouze na mezinárodních soutěžích, ale i na domácích !!! /Nastojte!/ Takže to snad nemohlo ani jinak dopadnout než to dopadlo. Sláva jim!

Odpoledne jsme se ještě jednou sešli v místě ubytování. Vítězové dostali krásné poháry a byl konec. Nemohu se ale na závěr nezmínit o - řekněme rozpačité - atmosféře při loučení. Atmosféru kostelního ticha se pokusil rozptýlit Ruda Musil oceněním výkonů vítězů, ale nikomu zřejmě na duši veselo nebylo při vědomí, že je to naposled.

Tak tedy kamarádi ze Slovenska - na shledanou na mezinárodních soutěžích /ale, muselo to být?/.

František Doupovec

^{*)} pro nemagnetáře - "doupovcovo" rovná se volovo /Pb/

V Ý S L E D K Y

1. Ing.Milan Valaštiak	L. Mikuláš	1000,00	8. Juraj Uhrín		909,67
2. Igor Miertuš	L. Mikuláš	998,33	9. Rudolf Musil	Kostelec	901,33
3. Ing.Ivan Tréger	L. Mikuláš	991,00	10. Pavel Nosko	L. Mikuláš	765,00
4. Milan Mravec	Brezno	966,00	11. Jozef Ťažký	Brezno	760,33
5. Jiří Trnka	Brno III	951,66	12. Ivan Vlček	Brezno	710,67
6. Fratišek Doupovec	Brno III	950,00	13. Ján Šmeringaj	L. Mikuláš	641,01
7. Ing.Peter Nosko	L. Mikuláš	914,33	14. Ondrej Henkrich		348,33

HRANICKÁ NOVOROČNÍ LIGA A1 OČIMA JEDNOHO Z ÚČASTNÍKŮ

Letošní už VII. ročník této tradiční soutěže měl být prvním větším podnikem právě začínající modelářské sezóny. Parta hranických modelářů v čele s Ing. Vojtou Zimou připravila celou akci s obvyklou důsledností; sponzorsky se podílely firmy SIGMA Hranice a SLAVO Poprad.

Úvodní dvoukolo se mělo létat 2. ledna, ale svoji "troškou do mlýna" přišlo počasí - pořádný mráz a silný studený vítr zvrátily možnost tuto soutěž uskutečnit. Po dohodě všech zúčastněných bylo rozhodnuto odletět celou ligu během víkendu 6. - 7.2. tak, aby se tento mara-
 ón stal časově zvládnutelným hlavně pro "zahraniční" účastníky ze Slovenska.

V sobotu 6. února jsme brzy ráno s obavami naslouchali rozhlasovým zprávám o ledové kalamitě na území Čech. U nás na Moravě však bylo vcelku příjemné zimní počasí, ze zatažené oblohy se sypal drobný sníh, vítr žádný, teplota málo pod nulou. Na letišti v Drahotuších se nás sešlo jen něco přes 20 soutěžících a bez zbytečných prodlev se začalo létat úvodní 1. kolo ligy. Časoměřiči nebyli potřební, lety jsme si měřili navzájem. Každý se snažil maximálně využít příznivého počasí, a tak měla soutěž patřičný spád. Po ukončení 1. kola a krátké přestávce se hned začalo létat další kolo s tím, že pokud to počasí dovolí, odletíme během soboty tři kola a zbytek, včetně rozlétávání, zůstane na neděli.

V průběhu 2. kola se to však rozfoukalo /asi 3 m/s/, sněžit přestalo, ale nízká oblačnost zůstala, takže mnohdy bylo téměř nemožné sledovat let modelu až do konce. Trefně to vyjádřil Ing. Kuře výrokem, že závěry letů se dají pouze odtušit. Po dolétání 2. kola to zrovna nadějně nevypadalo, ale po hodinové přestávce a doplnění energie v letištní klubovně jsme nakonec jen 3. kolo zahájili.

Viditelnost se díky větru zlepšila, modely ale přistávaly v blízkosti stromového porostu, což je nám mnohým známý postrach drahotušského letiště. Přesto se nám podařilo i toto 3. kolo dokončit ještě za světla, po 16. hodině se už rychle stmívalo. Většina účastníků využila

možnosti přenocovat v Hranicích /solidní, levné/ v ubytování, které zajistil pořadatel.

V neděli ráno se počasí vylepšilo, bylo skoro jasno, západní vítr se otočil a 180 stupňů a zeslábl - no prostě pravá modelářská zimní idilka.

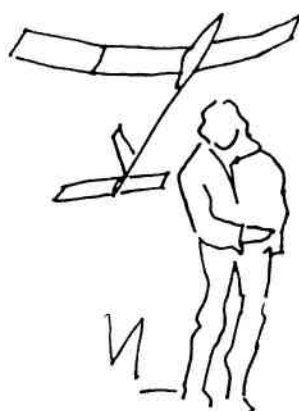
Nejprve bylo třeba provést rozlétávání všech tří sobotních kol. Letělo se na krátkou šňůru, šlo to rychle a tak během krátké doby byli známí vítězové jednotlivých kol ligy: 1. kolo - MUDr. Josef Hacar, 2. kolo - Antonín Nosek a 3. kolo - opět MUDr. Josef Hacar.

Závěrečné 4. kolo za ideálního počasí jsme zvládli během dvou hodin. V rozlétávání nejlepších se prosadil šéf firmy SLAVO Zdislav Drlík, čímž si zajistil 3. místo v celkovém pořadí o pouhou sekundu před domácím Mirkem Vitulou. Jedině dva soutěžící odletěli všechna 4 kola s plným výkonem. Karel Berek ml. a MUDr. Josef Hacar se utkali v rozlétávání o celkového vítěze ligy. V něm zvítězil jasně Pepa Hacar, když i z krátké šňůry dosáhl zvýšeného maxima 180 sec. Nejlepším z zá-
 ků byl Jaromír Orel ml.

Vyhlášení výsledků proběhlo v letištní klubovně. Nejlepší soutěžící získali hodnotné ceny. Navíc sponzor udělil také cenu útěchy pro posledního z těch účastníků, kteří odletěli všechna 4 kola ligy. Získal ji trochu zklamaný Mirek Běčák, kterému se moc nedařilo.

Hranická Novoroční liga A1 skončila úspěšně; jediným záporem byla snad jen malá účast soutěžících z Moravy. Věřím, že nejde o trvalý jev a za rok se sejdeme znovu ve větším počtu.

Miroslav Vymazal



VÝSLEDKOVÁ LISTINA

I. kolo - č. 21

žáci

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	Šral Jaromír	Kunovice	1-308-11	120	120	120	120	120	600
2.	Silný David	Kroměříž	1-340-15	106	120	119	112	120	577

junioři + senioři

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	MUDr. Hecar Josef	Olomouc	1-481-01	120	120	120	120	120	600 + 180 + 122
2.	Nešek Peter	L. Mikuláš	92-067	120	120	120	120	120	600 + 180 + 76
3.	Zima Vojtěch	Hranice	1-343-01	120	120	120	120	120	600 + 155
4.	Vitula Miroslav	Hranice	1-343-17	120	120	120	120	120	600 + 182
5.	sas. Drlik Zdislav	Paprad	106-55	120	120	120	120	120	600 + 84
6.	Berek Karel	Štrava	1-255-21	120	120	120	120	120	600 + 82
7.	Dreblis Lubomír	Skalice	1-466-02	120	120	120	120	120	600
8.	Běák Miroslav	Štrava	1-255-23	110	120	120	120	120	590
9.	ing. arch. Macura	Čadca	60-008	119	120	120	110	120	589
10.	Hladil Vít	Kroměříž	1-340-07	120	116	120	111	107	574
11.	Vymazal Miroslav	Olomouc	1-381-02	114	120	110	90	120	570
12.	Gablas Josef	Zlín	1-259-01	97	120	120	120	106	563
13.	sas. Hladil Jul.	Kroměříž	1-340-01	120	120	120	120	82	562
14.	ing. Tréger Ivan	L. Mikuláš	92-064	120	120	120	73	120	553
15.	Nešek Antonín	Štrava	1-255-13	120	120	120	120	64	544
16.	sas. Šral Jaromír	Kunovice	1-308-01	120	120	120	120	62	542
17.	Berek Jaromír - jun.	Štrava	1-255-22	120	120	120	120	53	533
18.	Čechlovský Radek	Kroměříž	60-017	71	120	101	61	73	426
19.	ing. Kuře Rademír	Olomouc	1-481-04	0	120	120	42	75	357

II. kolo - č. 24

žáci

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	Silný David	Kroměříž	1-340-15	120	120	100	120	107	575
2.	Šral Jaromír	Kunovice	1-308-11	65	120	120	120	120	545

junioři + senioři

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	Nešek Antonín	Štrava	1-255-13	120	120	120	120	120	600 + 143
2.	Berek Karel	Štrava	1-255-21	120	120	120	120	120	600 + 137
3.	sas. Drlik Zdislav	Paprad	106-55	120	120	120	120	120	600 + 106
4.	ing. Tréger Ivan	L. Mikuláš	92-064	120	120	120	120	120	600 + 102
5.	Gablas Josef	Zlín	1-259-01	120	120	120	120	120	600 + 59
6.	Běák Miroslav	Štrava	1-255-23	120	120	120	120	120	600 + 54
7.	MUDr. Hecar Josef	Olomouc	1-481-01	120	120	120	120	120	600 + 48
8.	Vitula Miroslav	Hranice	1-343-17	120	120	120	120	120	600 + 31
9.	Dreblis Lubomír	Skalice	1-466-02	120	120	120	120	120	600
10.	sas. Hladil Julius	Kroměříž	1-340-01	120	120	120	120	120	600
11.	Zima Vojtěch	Hranice	1-343-01	120	120	120	120	105	585
12.	Hladil Vít	Kroměříž	1-340-07	116	120	112	120	112	580
13.	Nešek Peter	L. Mikuláš	92-067	91	120	120	120	120	571
14.	ing. arch. Macura	Čadca	60-008	120	120	110	101	120	571
15.	sas. Šral Jaromír	Kunovice	1-308-01	120	120	80	120	120	568
16.	Vymazal Miroslav	Olomouc	1-381-02	101	120	99	120	120	560
17.	Berek Jaromír - jun.	Štrava	1-255-22	120	120	120	76	120	556
18.	Čechlovský Radek	Kroměříž	60-017	40	90	120	120	63	441
19.	ing. Kuře Rademír	Olomouc	1-481-04	105	96	0	120	113	434

IV. kolo - č. 40

žáci

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	Šral Jaromír	Kunovice	1-308-11	120	105	120	120	85	550

junioři + senioři

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	sas. Drlik Zdislav	Paprad	106-55	120	120	120	120	120	600 + 87
2.	sas. Šral Jaromír	Kunovice	1-308-01	120	120	120	120	120	600 + 86
3.	Berek Jaromír - jun.	Štrava	1-255-22	120	120	120	120	120	600 + 74
4.	Berek Karel	Štrava	1-255-21	120	120	120	120	120	600 + 73
5.	MUDr. Hecar Josef	Olomouc	1-481-01	120	120	120	120	120	600 + 73
6.	ing. Tréger Ivan	L. Mikuláš	92-064	120	120	120	120	120	600 + 68
7.	Zima Vojtěch	Hranice	1-343-01	120	120	120	120	120	600 + 58
8.	Relinek Jan	Kroměříž	60-035	120	120	120	120	120	600 + 49
9.	Gablas Josef	Zlín	1-259-01	120	120	120	120	120	600 + 38
10.	Nešek Peter	L. Mikuláš	92-067	120	120	113	120	120	593
11.	Nešek Antonín	Štrava	1-255-13	120	120	120	109	120	589
12.	Vitula Miroslav	Hranice	1-343-17	101	120	120	120	120	581
13.	Vymazal Miroslav	Olomouc	1-381-02	120	120	120	100	120	580
14.	Hladil Vít	Kroměříž	1-340-07	120	120	120	120	120	566
15.	ing. arch. Macura	Čadca	60-008	120	120	120	81	120	561
16.	Běák Miroslav	Štrava	1-255-23	112	0	0	0	0	112

Celkové pořadí

žáci

poř.	jméno	LMK	OK	I.	II.	III.	IV.	celkem
1.	Šral Jaromír	Kunovice	1-308-11	600	545	600	550	2295
2.	Silný David	Kroměříž	1-340-15	577	575	-	-	1152

junioři + senioři

poř.	jméno	LMK	OK	I.	II.	III.	IV.	celkem
1.	MUDr. Hecar Josef	Olomouc	1-481-01	600	600	600	600	2400 + 180
2.	Berek Karel	Štrava	1-255-21	600	600	600	600	2400 + 58
3.	sas. Drlik Zdislav	Paprad	106-55	600	600	582	600	2382
4.	Vitula Miroslav	Hranice	1-343-17	600	600	600	501	2301
5.	Zima Vojtěch	Hranice	1-343-01	600	505	579	600	2344
6.	Gablas Josef	Zlín	1-259-01	503	600	600	600	2303
7.	ing. Tréger Ivan	L. Mikuláš	92-064	553	600	600	600	2353
8.	Nešek Antonín	Štrava	1-255-13	544	600	600	589	2333
9.	Nešek Peter	L. Mikuláš	92-067	600	571	559	593	2323
10.	sas. Šral Jaromír	Kunovice	1-308-01	542	560	600	600	2310
11.	Vymazal Miroslav	Olomouc	1-381-02	570	560	504	580	2294
12.	Berek Jaromír - jun.	Štrava	1-255-22	533	556	600	600	2289
13.	Běák Miroslav	Štrava	1-255-23	590	600	600	112	1902
14.	Dreblis Lubomír	Skalice	1-466-02	600	600	600	-	1800
15.	ing. arch. Macura	Čadca	60-008	589	571	-	561	1721
16.	Hladil Vít	Kroměříž	1-340-07	574	580	-	566	1720
17.	sas. Hladil Jul.	Kroměříž	1-340-01	562	600	-	-	1162
18.	Čechlovský Radek	Kroměříž	60-017	426	441	-	-	867
19.	ing. Kuře Rademír	Olomouc	1-481-04	357	434	-	-	791
20.	Relinek Jan	Kroměříž	60-035	-	-	-	600	600

Během soutěží ani při vyhlášení výsledků nebyl podán žádný protest.

Výsledkové listiny zpracoval: ing. Vojtěch Zima

V Hranicích 8. 2. 1993



VII. kolo - č. 32

žáci

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	Šral Jaromír	Kunovice	1-308-11	120	120	120	120	120	600

junioři + senioři

poř.	jméno	LMK	OK	1	2	3	4	5	celkem
1.	MUDr. Hecar Josef	Olomouc	1-481-01	120	120	120	120	120	600 + 150
2.	ing. Tréger Ivan	L. Mikuláš	92-064	120	120	120	120	120	600 + 156
3.	Berek Karel	Štrava	1-255-21	120	120	120	120	120	600 + 140
4.	Berek Jaromír - jun.	Štrava	1-255-22	120	120	120	120	120	600 + 98
5.	Běák Miroslav	Štrava	1-255-23	120	120	120	120	120	600 + 84
6.	Gablas Josef	Zlín	1-259-01	120	120	120	120	120	600 + 63
7.	Nešek Antonín	Štrava	1-255-13	120	120	120	120	120	600 + 59
8.	sas. Šral Jaromír	Kunovice	1-308-01	120	120	120	120	120	600 + 54
9.	Vitula Miroslav	Hranice	1-343-17	120	120	120	120	120	600 + 42
10.	Dreblis Lubomír	Skalice	1-466-02	120	120	120	120	120	600
11.	Vymazal Miroslav	Olomouc	1-381-02	120	104	120	120	120	584
12.	sas. Drlik Zdislav	Paprad	106-55	102	120	120	120	120	582
13.	Zima Vojtěch	Hranice	1-343-01	99	120	120	120	120	579
14.	Nešek Peter	L. Mikuláš	92-067	120	120	112	07	120	559



KALENDÁŘ SOUTĚŽÍ FAI V ROCE 1993

FAI SPORTING CALENDAR 1993

- | | | | |
|---|--|--|--|
| 1-3 January
Bundaberg, Qld
Australia | Australia National Championships. F1A, F1B, F1C. Contact: C Bardell, PO Box 522, Bulimba, Qld 4171, Australia, tel 61 7 399 1797 (home), 61 7 891 5183 (business). | 4-6 June
Chrudim,
Czechoslovakia | Bohemia Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: J Urbanek, V Lipinach 800, 530 03 Pardubice, Czechoslovakia, tel 42 4054 5972. |
| 13-14 February
Taft, CA, USA | Max Men International. F1A, F1B, F1C. Contact: R White, 1030 Norumbega Drive, Monrovia, CA 91016, USA, Tel 1 818 357 2907. | 12-13 June
Domsod,
Hungary | Cavalloni Cup F1K. Contact: G Benedek, Pf 16, 1625 Budapest, Hungary, tel 36 122 60531, fax 36 112 02153. |
| 27 February
Pori, Finland | Bear Cup. WORLD CUP EVENT F1A, F1B, F1C. Contact: K Lindgren, Muonamiehentie 5, SF-28610 Pori, Finland, Fax 358 39 632 4888. | 19-20 June
Orleans, France | 11th Orleans International. F1D, F1D beginner, EZB. Contact: J Delcroix, 7 rue de Foncemagne, 45000 Orleans, France, tel 33 3863 4957. |
| 20-21 March
Frozen lake
Mjosa, Norway | Holiday on Ice. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: T Bortne, Jernbaneveien 28, 2840 Reinsvoll, Norway, tel 47 61 97682 (work), 47 61 97463 (home). | 20 June
Toledo, Spain | Castilla La Mancha. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: F Mantero, c/Juan Carlos 1 36, 45190 Nambroca, Toledo, Spain, tel 34 25 366360. |
| 9-11 April
Canowindra
NSW Australia | Australian Nationals. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: D Thomas, 46 Rondelay Drive, Castle Hill, NSW 2154, Australia, tel 61 3 846 2149. | 26-27 June
Helchteren,
Belgium | Pampa Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: C Breeman, Priestersweg 3, 3621 Rekem, Belgium. |
| 10-11 April
Salisbury Plain | Stonhenge Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: M Woodhouse, 12 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk NR4 6LZ, tel 0603 57754. | 2-4 July
Gliwice, Poland | 3rd International "Black Cup". F1G, F1H, F1J, F1K. Contact: S Kubit, Rybnicka 84, 44-100 Gliwice, Poland, tel 48 321822, fax 48 323157. |
| 1-2 May
Maniago, Italy | Trofeo Finantieri. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: L Gialanella, Cso Lodi 125, 20139 Milano, Italy, tel 39 2569 1431. | 8-11 July
Brno,
Czechoslovakia | European Indoor Championships F1D. Contact: J Kalina, Tasovska 365, 155 00 Praha 5, Czechoslovakia. |
| 22-23 May
Spitzerberg,
Austria | CO2 contest. F1K. Contact: E Krill, Julius Raab Str 10, 3425 Langeniebarn, Austria, tel 43 2272 2972. | 10-11 July
Szentes,
Hungary | Voros Jeno Memorial. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: J Palagyi, Pf 683, 6701 Szeged, Hungary, tel 36 6226 188. |
| 25-28 May
Rio III,
Argentina | Argentinian Championships. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: Fed. Argentina de Aeromodelismo, Anchorena 275, 1170 Buenos Aires, Argentina, tel 54 186 8366. | 16-18 July
Rinkaby,
Sweden | Scania Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: L Hansson, Sigurdsgatan 15, 214 65 Malmo, Sweden, tel 46 4019 3790. |
| 29-30 May
Domsod,
Hungary | Puszt Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: G Pinkert, Pf.16, 1625 Budapest, Hungary, fax 36 112 02153. | 24-27 July
Kiev, Ukraine | Oleg Antonov Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: M Zakharov, Fed. Aeromodeling Sports of Ukraine, Industrialnaya 27, 252056 Kiev, Ukraine, tel 7 044 4465151, fax 7 044 4883142. |
| 30 May
Cambrai, France | Criterium of Cambrai. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: R Ribierolle, 9 Residence du Comet, 59211 Santes, France, tel 33 2050 5136. | 30 July - 1 Aug
Sibiu, Romania | Sibiu Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: Fed.Romana de Modelism, Str Vasile Conta 16 Sect 2, 70139 Bucarest, Romania, tel 40 131 20160, fax 40 131 20161. |
| 4-6 June
Cluj Napoca,
Romania | Cluj Napoca Cup. WORLD CUP EVENT. F1E. Contact: Fed.Romana de Modelism, Str Vasile Conta 16 Sect 2, 70139 Bucarest, Romania, tel 40 131 20160, fax 40 131 20161 | 10-14 August
Karneralm,
Austria | F1E Internationals. 10th: 7th Int Freundschaftscup; 12th: 22nd Internat Heri-Kargl Cup; 14th: 20th Internat Kolibri Pokal, F1E WORLD CUP EVENT. Contact: F Schobel, Mariazeller Strasse 3, 3200 Ober-Grafendorf, Austria, tel 43 02747 2372. |

- 19-21 August
Thouars, France
Poitou 93. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C; FIG, F1H, F1J. Contact: M Reverault, Le Grand Cornet, 79100 St Jean de Thouars, France, tel 33 4968 0155.
- 27-28 August
Beersheba,
Israel
Israel Championship. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C; FIG, F1H, F1J. Contact: D Mazor, Aero Club of Israel, 67 Hayarkon Street, Tel Aviv 63903, Israel, tel 972 3 5175038, fax 972 3 5177280.
- 27-29 August
Egeln-
Wolmirslehn
Germany
2nd Bodenland Cup. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: E Herzog, Am Mühlenholz 10, D-O-3253 Egeln, Germany.
- 27-30 August
Flemalle,
Belgium
16th International Indoor. All classes. Contact: F Van Hauweert, Grand Place 1, bte 52, 4400 Flemalle, Belgium.
- 4-5 September
Zulpich,
Germany
Eifel Pokal Zulpich. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: A Bungart, Monschauer Str 51, D-W-5350 Euskirchen, Germany, tel 02251 14405 or 02251 59278.
- 10-11 Sept
Spalchingen,
Germany
International F1E. WORLD CUP EVENT. Contact: O Kinkelin, Kirchstr 4, D-W-7208 Spaichingen, Germany, tel 0 7424 5380.
- 17-19 Sept
Jarpas, Sweden
Autumn Max. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: H Hartmann, Mannlunda Orslosa, 531 97 Lidköping, Sweden, tel 46 510 12248.
- 30 Sep - 3 Oct
Krynica, Poland
F1E World Championships and Open International World Cup Event. Contact: Mrs D Włodarczyk, Polish Aero Club, Krakowskie Przedmiescie 55, 00-071 Warszawa, Poland, tel & fax 48 22266 333.
- 25-26 Sept
Slanic Prahova,
Romania
Slanic Prahova Cup. F1D. Contact: Fed.Romana de Modelism, Str Vasile Conta 16 Sect 2, 70139 Bucarest, Romania, tel 40 131 20160, fax 40 131 20161.
- 1-3 October
Liptovsky
Mikulas,
Czechoslovakia
International F1E. WORLD CUP EVENT. Contact: J Miskovic, Tulska 105, 974 01 B. Bystrica, Czechoslovakia.
- 2-3 October
Lost Hills, USA
California Invitational. WORLD CUP EVENT. F1A, F1B, F1C. Contact: J Livotto, 13212 Lake Street, Los Angeles, CA 90066, USA.
- 4-9 October
Lost Hills, USA
World Championships F1A, F1B, F1C. Contact: AMA, 1810 Samuel Morse Drive, Reston, Va 22090, USA, tel 1 703 435 0750, fax 1 703 435 7236.
- 9 October
Rana u Loun,
Czechoslovakia
International F1E. WORLD CUP EVENT. Contact: I Kornatovsky, Pod Nadrazim 128, 331 01 Plasy, Czechoslovakia.
- 16-17 October
Sacramento,
USA
Sierra Cup. F1A, F1B, F1C. WORLD CUP EVENT. K Oliver, 2213 El Cejo Circle, Rancho Cordova, California, USA, tel 1 916 363 2017.
- 13-14 Nov
Lost Hills, USA
Jim Patterson FAI Challenge. F1A, F1B, F1C, FIG, F1H, F1J. Contact: W Hartill, 3313 Fairfield Avenue, Palmdale, CA 93550, USA, tel 1 805 266 2546.
- 1 January 1994
Australia
47th Australia Nationals, F1A, F1B, F1C. 1994 WORLD CUP EVENT.



World cup events summary F1A, F1B, F1C

27 February	Finland	Bear Cup
20-21 March	Norway	Holiday on Ice
9-11 April	Australia	Australian Nationals
10-11 April	GB	Stonhenge Cup
1-2 May	Italy	Trofeo Finantieri
25-28 May	Argentina	Argentinian Champs
29-30 May	Hungary	Pusztá Cup
30 May	France	Criterium of Cambrai
4-6 June	Czechoslovakia	Bohemia Cup
20 June	Spain	Castilla La Mancha
26-27 June	Belgium	Pampa Cup
10-11 July	Hungary	Voros Jeno Memorial
16-18 July	Sweden	Scania Cup
24-27 July	Ukraine	Oleg Antonov Cup
30 Jul-1 Aug	Romania	Sibiu International
19-21 August	France	Poitou
27-28 August	Israel	Israel Championship
27-29 August	Germany	Bodenland Cup
4-5 September	Germany	Eifel Pokal Zulpich
17-19 Sept	Sweden	Autumn Max
2-3 October	USA	California Invitational
16-17 October	USA	Sierra Cup

World cup events summary F1E

4-6 June	Romania	Cluj Napoca Cup
14 August	Austria	Kolibri Pokal
10-11 Sept	Germany	Spalchingen
30 Sep-3 Oct	Poland	Krynica
1-3 October	Czechoslovakia	Liptovsky Mikulas
9 October	Czechoslovakia	Rana u Loun

ŽEBŘÍČEK NEJLEPŠÍCH SPORTOVců V LETECKÉM MODELÁŘSTVÍ ZA ROK 1992

KATEGORIE A1

Žáci

1. OREL J. KUNOVICE	2393
2. JORDÁN M. KUNOVICE	1670
3. STÁREK L. CHOCEŇ	1657
4. LEFFLER M. PRACHATICE	1648
5. KOSAŘ M. H. KRÁLOVÉ	1639
6. HORNÍK D. UNIČOV	1607
7. SILNÝ D. KROMĚŘÍŽ	1599
8. ZIMA A. HRANICE	1556
9. PAGAČ P. SLANÝ	1517
10. HORNÍK T. UNIČOV	1496
11. CHALUPA P. K. ŽEHROVICE	1421
12. BERNART M. Kladno	1376
13. URBAN M. NOVÁ PAKA	1334
14. VOLDÁN J. HRANICE	1266
15. FICHTNER T. K. ŽEHROVICE	1265
16. MODR P. Kladno	1225
17. CHOC L. Kladno	1220
18. BRABEC P. PRACHATICE	1132
19. MATĚJKA M. CHOCEŇ	769
20. KRABEC V. LOMNICE	457
21. KLIMČUK T. LOMNICE	366
22. PILAŘ J. LOMNICE	168
23. VILÍMEK T. CHOCEŇ	132

32. ŠPAČEK K. K. ŽEHROVICE	1549
33. KRIVÁNEK V. BÍLINA	1514
34. ŠAFLEK M. KOPIDLNO	1498
35. HOŘAVA M. Kladno	1432
36. HÁK V. SEMILY	1404
37. ZDUBEK Z. LOMNICE	1397
38. Ing. KOLÁŘ J. PRAHA 4	1384
39. JEČMEN K. LOMNICE	1333
40. NESPĚCHAL B. CHOCEŇ	1278
41. DUNDR M. K. ŽEHROVICE	1219
42. MACHULKA S. K. ŽEHROVICE	1152
43. SCHUG P. LOMNICE	1122
44. VITULA M. HRANICE	943
45. SLANINA J. CHOCEŇ	877
46. JAKUBÍČEK J. LOMNICE	501

KATEGORIE A3

Žáci

1. OREL J. KUNOVICE	2693
2. BEZROVÁ M. H. KRÁLOVÉ	900
3. ZAHRAVNÍK J. KROMĚŘÍŽ	896
4. SILNÝ D. KROMĚŘÍŽ	887
5. PAGAČ V. SLANÝ	878
6. PROKÚPEK Z. SLANÝ	857
7. RÍDL J. HOŘICE	850(272)
8. KOSAŘ M. H. KRÁLOVÉ	850
9. ROZENKRAC T. SLANÝ	842
10. FRIDRICH M. K. ŽEHROVICE	808
11. JORDÁN M. KUNOVICE	807
12.-13. HESSEROVÁ P. K. ŽEHROVICE	789
12.-13. HESSLER M. K. ŽEHROVICE	789
14. JAKOUB J. K. ŽEHROVICE	783
15. KAŠPAR V. K. ŽEHROVICE	776
16. VYSKOČIL L. K. ŽEHROVICE	733
17. NAVRÁTIL J. KUNOVICE	731
18. PONDĚLÍČEK P. BÍLINA	721
19. HORNÍK T. UNIČOV	715
20. VOBOŘIL M. BÍLINA	673
21. VYSKOČIL J. K. ŽEHROVICE	672
22. MODR P. Kladno	599
23. DEUS J. HOŘICE	481
24. HABARTA T. KUNOVICE	456
25. CHOC L. Kladno	341
26. MACH K. BÍLINA	316

junioři

1. KOZA J. PRAHA 4	1795
2. PENGL T. ROUDNICE	1765
3. HORYNA M. JIČÍN	1711
4. KALINA D. KROMĚŘÍŽ	1609
5. BAREŠ T. PYŠELÝ	1548
6. ŠEBESTÍK D. KROMĚŘÍŽ	1495
7. FORET P. UNIČOV	1362
8. MODROVÁ H. Kladno	1188
9. KRIVÁNEK L. BÍLINA	1090
10. KUČYNA P. PRAHA 4	1016
11. ŘEZAČ M. KROMĚŘÍŽ	840
12. ČUTA L. CHODOV	627
13. VAVŘÍN P. CHOCEŇ	508
14. RÝŽ B. CHOCEŇ	489
15. GRÁF J. LOMNICE	480
16. FIALA R. LOMNICE	199
17. PAŘÍK J. LOMNICE	198

junioři

1. HORYNA M. JIČÍN	1498
2. ŘEZAČ M. KROMĚŘÍŽ	1129
3. KALINA D. KROMĚŘÍŽ	895
4. SLAVÍK J. KOPIDLNO	887
5. FORET P. UNIČOV	855
6. KOPECKÝ P. KOPIDLNO	820
7. LÖRINC M. UNIČOV	806
8. ŠEBESTÍK D. KROMĚŘÍŽ	804
9. KRIVÁNEK L. BÍLINA	699

senioři

1. DROBIZS L. SKALICE	4183
2. NAHLOVSKÝ J. SEMILY	3598
3. DROBISZ M. SKALICE	3584
4. BEČÁK M. OSTRAVA	3577
5. CHLUPÁČ L. SEMILY	3573
6. MUDR. HACAR J. OLOMOUC	2995
7. Ing. KUŘE R. OLOMOUC	2966
8. ZIMA V. HRANICE	2395
9. Ing. ŠIROKÝ L. PLZEŇ	2394
10. CEJTECHANL M. UNIČOV	2389
11. GOZIGA F. HOLEŠOV	1800
12. HLADIL J. KROMĚŘÍŽ	1797(591)
13. KLÍMA M. ROUDNICE	1797(585)
14. ŘEZNÍČEK Č. KROMĚŘÍŽ	1784
15. HLADIL V. KROMĚŘÍŽ	1780
16. ŠINEK J. LIBEREC	1767
17. PARPEL O. PRAHA 4	1754
18. BEZR M. H. KRÁLOVÉ	1740
19. MAN J. STRAKONICE	1707
20. VYMAZAL M. OLOMOUC	1702
21. VOLDÁN J. HRANICE	1687
22. KOSAŘ M. H. KRÁLOVÉ	1681
23. SCHWARZ E. UNIČOV	1673
24. POSPÍŠIL L. ml. KROMĚŘÍŽ	1644
25. HAVLÍČEK Z. UNIČOV	1633
26. RAUS J. STRAKONICE	1627
27. VOLDÁN P. HRANICE	1616
28. BOŠÁK J. KROMĚŘÍŽ	1609
29. HOÁČEK M. HRANICE	1603
30. POSPÍŠIL L. st. KROMĚŘÍŽ	1569
31. VAVŘÍN P. CHOCEŇ	1552

senioři

1. HLADIL J. KROMĚŘÍŽ	1795
2. ŠAFLEK M. KOPIDLNO	1794
3. GABLAS J. ZLÍN	1494
4. GABLAS B. ZLÍN	1195
5. KREJČÍK V. KOPIDLNO	1194
6. BEZR M. H. KRÁLOVÉ	899
7. HLADIL V. KROMĚŘÍŽ	897
8. Ing. KUŘE R. OLOMOUC	895
9. KRÍŽEK P. NOVÁ PAKA	890
10. MUDR. HACAR J. OLOMOUC	888
11. DUNDR M. K. ŽEHROVICE	879
12. ZAJÍC F. KOPIDLNO	872
13. KOSAŘ M. H. KRÁLOVÉ	871
14. DOUPOVEC F. BRNO 3	860
15. SCHWARZ E. UNIČOV	853
16. FEJFAR V. NOVÁ PAKA	839
17. HORNÍK V. UNIČOV	837
18. POSPÍŠIL L. ml. KROMĚŘÍŽ	819

19.	MACHULKA S. K.ŽEHROVICE	799
20.	PROKOP J. H. KRÁLOVÉ	743
21.	HOŘAVA M. K. K.ŽEHROVICE	742
22.	ŠPÁČEK K. K.ŽEHROVICE	717
23.	PONDELÍČEK J. BÍLINA	703
24.	VUBOŘIL M. BÍLINA	699
25.	CHOLAVA J. BÍLINA	410
26.-27.	KŘIVÁNEK V. BÍLINA	398
28.-29.	VUBOŘIL P. BÍLINA	393
30.	DUČEK J. HOŘICE	386

KATEGORIE D1

senioři

1.	KRAJČ J. SLANÝ	1610
2.	MALÁSEK M. PRAHA 6	1551
3.	Zmš. ing. POPELÁŘ V. PRAHA 6	1494
4.	SLANINA J. CHOCEŇ	1307
5.	HAMMER J. SLANÝ	839
6.	NESPĚCHAL B. CHOCEŇ	797
7.	VARTECKÝ J. PYŠELÝ	654

KATEGORIE C02

senioři

1.	STÁREK L. CHOCEŇ	1782
2.	BEZDÍČEK M. CHOCEŇ	784
3.	MATĚJKA M. CHOCEŇ	435
4.	VAVŘINOVÁ Z. CHOCEŇ	418

junioři

1.	RÝZ B. CHOCEŇ	1518
----	---------------	------

senioři

1.	SLANTNOVÁ L. CHOCEŇ	1776
2.	SLANINA J. CHOCEŇ	1757
3.	NESPĚCHAL B. CHOCEŇ	1645
4.	LOŇÁK J. CHOCEŇ	1638
5.	STÁREK M. CHOCEŇ	1572
6.	RÝZ B. CHOCEŇ	1304
7.	VAVŘIN O. CHOCEŇ	848

KATEGORIE H

žáci

1.	SILNÝ D. KROMĚŘÍŽ	1401
2.	MODR P. K. K.ŽEHROVICE	1242
3.	CHALUPA P. K.ŽEHROVICE	1176
4.-5.	KELIŠ P. SLANÝ	1060
4.-5.	NOVÁK P. KROMĚŘÍŽ	1060
6.	FRIDRICH M. K.ŽEHROVICE	990
7.	NAJMAN J. SLANÝ	933
8.	SMOLÍK T. ČERNOŠICE	895
9.	KALINA L. KROMĚŘÍŽ	886
10.	HESSLER M. K.ŽEHROVICE	875
11.	RÍDL J. HOŘICE	868
12.	ZAHRAVNÍK J. KROMĚŘÍŽ	828
13.	VITNER T. K.ŽEHROVICE	826
14.	HESSLEROVÁ P. K.ŽEHROVICE	822
15.	KREJČÍK L. PRAHA 7	791
16.	VYSKOČIL L. K.ŽEHROVICE	788
17.	VYSKOČIL J. K.ŽEHROVICE	762
18.	CHOC L. K. K.ŽEHROVICE	744
19.	STŘÍBRNÝ R. PRAHA 7	722
20.	BARTOŠEK L. KOPIDLNO	694
21.	HNÁT P. KOPIDLNO	660
22.	CHORVÁT I. PRAHA 2	659
23.	JAKOUB J. K.ŽEHROVICE	651
24.	SCHANER J. ČERNOŠICE	649
25.	SUTTÝ M. LOMNICE	644
26.	HRABOVSKÁ A. K.ŽEHROVICE	643
27.	BARTOŠEK T. KOPIDLNO	641
28.	SEDLÁK J. LOMNICE	623
29.	KÁŠPAR V. K.ŽEHROVICE	599
30.	KRABEC V. LOMNICE	582
31.	BERNART M. K. K.ŽEHROVICE	572
32.	CHÁB J. KROMĚŘÍŽ	560
33.	CABRNOCH P. K.ŽEHROVICE	555
34.	ZAJÍC T. PRAHA 4	552

35.	SOUKAL V. KROMĚŘÍŽ	551
36.	SVOZIL J. LUTÍN	521
37.	MISÁK P. LUTÍN	484
38.	JILEK V. K. K.ŽEHROVICE	470
39.	FUCHTNER T. K.ŽEHROVICE	451
40.	LANGER V. ČERNOŠICE	440
41.	PEJMONT L. HOŘICE	424
42.	KUNC J. K. K.ŽEHROVICE	417
43.	RYŠAVÝ O. CHOCEŇ	401
44.	VÁCHA Z. K. K.ŽEHROVICE	390
45.	STÁREK L. CHOCEŇ	377
46.	JINDRA M. K. VARY	363
47.	HŘEBÍK R. ČERNOŠICE	331
48.	DEUS J. HOŘICE	310
49.	MATĚJKA M. CHOCEŇ	300
50.	SLANINA S. CHOCEŇ	299
51.	ŠACHL P. PRAHA 4	270
52.	PAISKR M. K.ŽEHROVICE	253
53.	SEDLÁČEK P. LOMNICE	219
54.	ZELENKA M. LOMNICE	218
55.	PEKAŘ M. PRAHA 7	200
56.	ČERMÁK V. PRAHA 5	174
57.	FUČÍK L. PRAHA 7	173
58.	KRATOCHVÍL P. PRAHA 7	157
59.	VILÍMEK T. CHOCEŇ	147
60.	VEJBICKÝ M. PRAHA 5	136
61.	MAXIMČUK M. PRAHA 7	125
62.	ZOUL M. PRAHA 5	122
63.	PŘÍHODA J. CHOCEŇ	114
64.	PŘEVRÁTIL J. PRAHA 4	112

junioři

1.	KALINA D. KROMĚŘÍŽ	1547
2.	SMÍČKA S. LUTÍN	1449
3.	SLAVÍK J. KOPIDLNO	1321
4.	HORYNA M. JIČÍN	1320
5.	KOPECKÝ P. KOPIDLNO	1278
6.	CICHRA P. PRAHA 4	1127
7.	FRANTA M. ČERNOŠICE	1100
8.	KOVÁŘ V. BRNO 3	973
9.	KUCHYŇA P. PRAHA 4	842
10.	NOVÁK P. KROMĚŘÍŽ	744
11.	DERÉE M. ČERNOŠICE	696
12.	SRBA M. ČERNOŠICE	660
13.	REZAC M. KROMĚŘÍŽ	648
14.	ŠAFEEK M. PRAHA 1	320
15.	HEJDUK J. PRAHA 4	205
16.	FIALA R. LOMNICE	184
17.	GRÁF J. LOMNICE	112
18.	PARÍK J. LOMNICE	90



senioři

1. VEJMOLA J. LUTÍN	1759
2. ing. KURE R. OLOMOUČ	1753
3. KRÁL V. LUTÍN	1677
4. GABRA D. FRYČOVICE	1652
5. HLADIL V. KROMĚŘÍŽ	1627
6. ZAJÍC F. KOPIDLNO	1616
7. ŠIMEK J. LIBEREC	1565
8. ŠAFER M. KOPIDLNO	1480
9. JANEČEK I. SEDLČANY	1274
10. ing. PAŘÍK M. PRAHA 4	1262
11. KALANDRA R. PRAHA 6	1250
12. KOVÁŘ V. BRNO 3	1246
13. ing. VLACH O. PRAHA 4	1207
14. MAN J. STRAKONICE	1172
15. ŠIMÁČEK D. PRAHA 4	1127
16. ZOUBEK Z. LOMNICE	1074
17. KRESTÝN V. LUTÍN	1055
18. JECMEN K. LOMNICE	999
19. CAJTHAML P. PRAHA 6	985
20. APELTAUER R. ČERNOSICE	895
21. ing. HERAN P. PRAHA 4	863
22. RAUS J. STRAKONICE	840
23. ms. DVORÁK P. PRAHA 4	801
24. DOUPOVEC F. BRNO 3	772
25. HOŘAVA M. KLDNO	751
26. KOŤÁTKO A. PRAHA 6	689
27. KRAPE J. LOMNICE	624
28. SEDLÁK J. PRAHA 10	593
29. KLIKAR P. PRAHA 6	577
30. MALÁSEK M. PRAHA 6	564
31. zms. VYDRA M. PRAHA 4	556

32. GREGOR A. K. VARY	521
33. RYCHNOVSKÝ Z. PRAHA 6	495
34. ing. KOLÁŘ J. PRAHA 4	466
35. NEUMAN J. ml. PRAHA 6	390
36. NAVRÁTIL T. PRAHA 4	333
37. NEBUŠILOVÁ I. PRAHA 6	332
38. ing. KUBICA J. PRAHA 10	259
39. ŠVAGR J. PRAHA 10	237
40. ing. CEJNAR P. PRAHA 2	198
41. EŠNER Z. PRAHA 4	160
42. zms. ŠAFER M. PRAHA 1	147

KATEGORIE P30

senioři

1. zms. ing. POPELÁŘ V. PRAHA 6	1416
2. ing. TREFNÝ J. DĚČÍN	1217
3. HÁJEK J. DĚČÍN	1163
4. KRAJC J. SLANÝ	1138
5. SLANINA J. CHOCEŇ	546
6. ing. LIBANSKÝ J. DĚČÍN	521
7. SLANINOVÁ L. CHOCEŇ	322

Sestavili: Antonín Tvarůžka
a Tomáš Maršálek



POZVÁNKA

Seriál soutěží v kategorii F1A pod
názvem

HANÁCKÁ LIGA F1A

a S E R I Á L S O U T Ě Ž Í F 1 A,

jejímiž pořadateli jsou modeláři z Klu-
bu volného letu Olomouc a Leteckomode-
lářského klubu Kroměříž se konají vždy

ve stejný den, t.j. 20.3.,
27.3. a 3.4.1993 na pozem-
cích ZD Těšetice. Hanácká
liga se létá vždy dopoledne
a seriál LMK Kroměříž odpo-
ledne.

Sraz je vždy v Těšeticích
u místního hostince do 8 ho-
din, což je z Olomouce směr
Neředín kolem hřbitova a le-
tiště. Těšetice jsou třetí
obcí od Olomouce směrem na
konici.

Přihlášky a vklady na místě.
Stopky s sebou!



Západočeši na M ČSFR v nejsilnějším složení

SERIÁL SOUTĚŽÍ / POZVÁNKA /



FINCANTIERI TROPHY, MANIAGO, ITÁLIE,
1. - 2.5.1993

V letošním roce je i Itálie pořadatelem jednoho závodu seriálu WORLD CUP v kategoriích FLA, FLB a FLC. Pořadatelem závodu je Aero club Giuliano Gorizia. Soutěž se koná v Maniago v severní Itálii na vojenské ploše /letišti/ rozměrů cca 3 x 1,5 km nedaleko /60 km/ od města Udine.

V pátek 30.4. je příjezd a registrace na letišti od 14,00 do 19,00 hodin, V sobotu 1.5. se létá soutěž kategorií FLB a FLC od 9,00 hodin a v neděli 2.5. také od 9,00 hodin soutěž kategorie FLA.

Vklad na soutěž je 40.000,- lir /27 USD/. Ubytování je možné v hotelích nebo zdarma v připraveném kempu asi 1 km od letiště, kde je zajištěna voda, WC a el. proud. Kempování přímo na letišti není možné. Pořadatelé upozorňují na to, že bude třeba zaplatit poplatek na dálnicích ve výši 15 tisíc lir.

Uzávěrka přihlášek je do 15.4.1993. Adresa:



AERO CLUB GIULIANO
Via Trieste n. 300
34170 GORIZIA
Itálie

/MUDr. Josef Hacar/

MEMORIAL VÖRÖS JENŐ, SZENTES, MAĎARSKO
9. - 12.7.1993

V maďarské Szentesi pořádají organizátoři ze Szegedu podruhé soutěž seriálu WORLD CUP. Létá se opět na známé rozlehlé ploše /puzstě/ u města Szentes v jižní části Maďarska. Rozlehlost letové plochy je stejná asi jako v Dömsödu a proto obavy ze směru větru jsou zbytečné.

V pátek 9.7. je příjezd a registrace v internátě místní školy od 16,00 do 20,00 hodin. V sobotu je od 8,00 hodin soutěž kategorie FLA a v neděli 1.7. se létá soutěž kategorií FLB a FLC.

Vklad je 20 CHF, za vklad plus banket se platí 40 CHF, za vše, t.j. ubytování, stravování, banket a vklad do soutěže se platí 120 CHF. Ubytování je možné za 20 CH v internátě tamní školy nebo zdarma přímo na letové ploše, kde je péčí maďarské armády vybudováno příslušné potřebné zázemí.

O informace si pište:

Csongrád Megyei Modellező Szakszövetség
H-6701 SZEGED
Pf. 683
Maďarsko

Uzávěrka přihlášek je do 31.5.1993.

Slovo závěrem

Odstartovali jsme nový ročník. Děkuji Vám za projevenou důvěru. Věřím tomu, že ji nezklamou. Prosím však o spoluautorství, které dosud fungovalo a bez kterého "Volný let" nemůže existovat. Pište, budu se těšit.

J. Hacar



veřejná obchodní společnost
METALURGICKÝ TECHNICKO OBCHODNÍ SERVIS

Poděbradova 72

537 01 Chrudim

Tel.: 0455 43 894 - 5

Fax: 0455 43 895