

Mistrovství Evropy historických modelů v Belgii

26. – 30. 6. 2016

Belgický klub SAM 2010 je nejmenší a nejmladší klub zabývající se historickými modely v Evropě. Jeho členové však v posledních letech pravidelně navštěvují evropská mistrovství, a tak se pro rok 2016 rozhodli uspořádat Mistrovství Evropy.



Italové se asi dost bojí točících se vrtulí – modely hází poněkud jinak než my



Roberto Grassi z Itálie s modelem Creep kategorie NMR 2,5 stojí ve vysoké trávě, která byla hned vedle dráhy letiště

Pro téměř všechny pravidelné účastníky předchozích ME byla cesta do místa konání v Belgii výrazně delší než obvykle. Podepsalo se to také na účasti, která byla za poslední roky nejnižší. Za Českou republiku se ME zúčastnilo jen devět soutěžících z klubů SAM 95 a SAM 78. Pět cestovalo obytným automobilem, další čtyři pak s manželkami nebo přáteli jednotlivě osobními auty. Z tropických veder České republiky jsme přicestovali do zimy a občasného deště, a tak krátké kalhoty a trička zůstala po celou dobu nevyužita. Již v neděli jsme byli jako reprezentační družstvo kompletní.

Sportovní letiště u Cerfontaine bylo zbudováno v roce 2002. Je vybaveno vcelku luxusní moderní budovou a travnatou plochou, slouží pro sportovní létání, parašutismus a skydiving. Trochu jsme se však podívovali nad celkem úzkou vysečenou vzletovou dráhou a hlavně nad velmi vysokou trávou hned v její bezprostřední blízkosti. To by u nás asi neprošlo...

Celou neděli 26. 6. 2016 probíhala prezentace účastníků, při které každý obdržel také několik suvenýrů. Mezi nimi výrazně

vyčnívalo pivo z místního trapistického pivovaru Chimay, jednoho ze sponzorů.

Nedělní večer patřil schůzi prezidentů jednotlivých klubů. Největší část schůze zabrala diskuze a hlasování o úpravách a změnách soutěžních pravidel na následující čtyři roky. Některé jsou celkem zásadní a zaslouží si zvláštní pojednání z pera povolanejšího.

V pondělí 27. 6. 2016 byla soutěž slavnostně zahájena. Počasí však začalo od rána úřadovat tím nejméně vhodným způsobem. Na programu byly v tento den kategorie OTVR, tedy větroně do roku 1950 startující na gumicuku, a OTMR – AB, motorové modely do roku 1950 a motorem o objemu 4,9 cm³ s dobou chodu 23 – 35 sekund podle jeho ročníku výroby a způsobu jeho zapalování.

Liják a silný vítr však zpočátku nepustil nikoho na plochu. Až po 14. hodině bylo možno omezeně létat. Neustále však přecházely přeháňky, mraky byly velmi nízké a vítr dosahoval rychlosti 5 – 8 m/s. Hned při prvním soutěžním letu kategorie OTMR-AB Miroslav Dvořáček po nalétnutí do mraku zlomil křídlo modelu Pluto, který

se v minulosti za podobného počasí celkem osvědčil. Létání vůbec bylo sázkou na počasí – bylo třeba se trefit mezi mraky tak, aby v nich model nezmlzel, nebo aby právě moc nepršelo.

Mnoho soupeřů raději vůbec nelétalo a zůstali sedět v suchu. Ne tak Češi – i když chvílemi jsme na letišti byli sami. Miroslav Dvořáček u druhého modelu změnil jiskřivou svíčku, načež jeho model trefil přistávající Petr Svoboda. Díry v potahu jsou u modelu se spalovacím motorem vždy problémem kvůli mastnotě, ve chvíli kdy ještě prší, je však dvojnásobný. Poslední soutěžní let jsme tedy odstartovali až po nezbytné opravě, kdy už kolem kroužila Cessna čekající na otevření letiště. Startoviště jsme tak po přistání opouštěli ve velkém chvatu.

Česká republika zabodovala – obsadili jsme první čtyři místa v kategorii OTMR-AB. Zvítězil Pavel Bárta s Kerswapem, druhý Petr Chvátal s DG73 a třetí Zdeněk Hanáček se Swaybackem. Na „bednu“ se těsně nevešel Petr Svoboda a s JU-2 – obsadil 4. místo. Celkem létalo 13 modelů z 16 přihlášených. V kategorii větronů



Petr Chvátal s Ciclone kategorie ELOT



Květoslav Štorek startuje motor Dixielandra kategorie NMR 2,5



Miroslav Dvořáček ladí motor u modelu pro kategorii ½ A Texaco



Jediný německý reprezentant Stefan Grilz se letos výrazněji neprosadil

OTVR zvítězil Rover Mersecchi z Itálie, a to s oběma modely, které nasadil, před Laszlo Torökem a Gaborem Pastorem, kteří jsou oba z Maďarska. Naši David a Zdeněk Sýkorové skončili na 8. a 9. místě. Větroňů létalo pouhých 12 z 18 přihlášených.

V úterý 28. 6. 2016 byly na programu kategorie NMR 2,5, ELOT a ½ A Texaco. Ve všech jsme měli alespoň jednoho zástupce. Aktivní začali být také pořadatelé, které jsme na ploše předchozí den v podstatě neviděli. Namátkově měřili dobu chodu motoru a dobu letu – na mistrovství bylo možno měřit si časy navzájem, jak je někdy obvyklé na domácích soutěžích, kontrolovali také dodržování místa pro depo, pro vzlety modelů a místo, kde mají stát po dobu soutěžního letu piloti. Bylo to nějak vytýčeno páskou – nikde však nebylo uvedeno, co který obdélník znamená. Hned ráno jsme tak byli svědky několika diskvalifikací a následných oprávněných protestů. Náš tým tyto problémy naštěstí nepostihly.

V tento den jsme měli největší zastoupení v kategorii NMR 2,5. Modely jsou původní tzv. „Cé-dvojky“ – nyní kategorie F1C – vzniklé do konce roku 1956 a opatřené motory o zdvihovém objemu do 2,5 cm³ a dobou vzniku do konce roku 1960. Chod motoru je omezen na čas 18 s a letové maximum je 6 min. Startuje se z ruky. Počasí bylo hned od začátku celkem přívětivé a termika fungovala.

Trochu v šoku byl Miroslav Dvořáček, po vybalení vysílače totiž zjistil, že byl,

patrně po rychlém zakončení předchozího letového dne, celou noc zapnut a je tedy úplně vybitý. Baterie to naštěstí přežila, jen bylo nutno v té asi nejlepší době pro soutěžní lety ji nejprve nabít. Pavel Bárta i Zdeněk Hanáček trochu doplatili na jistou nevlétanost s novými modely a trochu i s tím související nespolehlivost motorů. Květoslav Štorek sice motorově létal vysoko, v žádném letu však nenašel takovou termiku, aby letěl výrazně déle než 3 min. Miroslav Dvořáček s novým modelem Kiwi-A trochu bojoval v turbulenci – pravděpodobně bude potřeba upravit úhel seřízení. S druhým modelem JX-0656 však začal maximem. Bohužel bylo jen jedno, a tak po čtyřech startech celkově skončil na nepopulárním 4. místě. Petr Svoboda se svým JU-2 s výkonným motorem velmi bojoval v motorovém letu, kdy často solidně nastoupanou výšku hned zmařil letem ještě na motor zpět kolmo dolů. Bylo z toho jen 9. místo. Celkem létalo v této kategorii 13 modelů z 15 přihlášených.

V kategorii ELOT – modely do roku 1950, pohon libovolným elektromotorem, baterie maximálně dva články LiPo, jedné z nejvíce obsazovaných, jsme měli jen jednoho zástupce. Petr Chvátal s Ciclone skončil na 18. místě. V této kategorii létali i naši přátelé ze Slovenska – nejlépe Milan Ďuriš, který skončil na 6. místě, také s modelem Ciclone. Došlo i na první večerní rozlétávání, kterého se zúčastnilo pět soutěžících. Zvítězil Maďar Imre Toth s Pelikanem před Roverem Mersecchi

z Itálie létajícím s Ciclone a Istvanem Korno z Maďarska také s Ciclone. Celkem v této kategorii létalo 21 modelů z 28 přihlášených.

V kategorii ½ A Texaco – motorové modely do roku 1950, pohon motorem COX 0,8 cm³ s originální nádrží o objemu 5,1 cm³, všichni naši zástupci propásli nejlepší ranní počasí a skončili těsně pod stupni vítězů – Miroslav Dvořáček 4., Petr Svoboda 5., Zdeněk Sýkora 7. a Zdeněk Hanáček na 12. místě. Zvítězil zatím zcela neznámý mladý italský závodník Pietro Mauro, který jako jediný soutěžící letěl jedenkrát maximum 15 minut. Druhý byl Walter Gianati a třetí Tiziano Bartolai, oba rovněž z Itálie. Celkem létalo 18 modelů z 24 přihlášených.

Velkým stínem soutěžního dne a bohužel v rámci celého mistrovství nikoliv ojedinělým, bylo vyhodnocení kategorie NMR 2,5. Až po dekorování vítězů se zjistilo, že některé časy zapsané ve výsledkové listině jsou delší, než je měřené maximum v této kategorii. Časoměřiči napsali skutečně nalétaný čas, a pro vyhodnocení nebyl potom upraven na odpovídající

Detail zakapotování motoru Anderson Spitfire .65 v modelu Pilade Lorenza Boccia. S tímto modelem létal v kategoriích NMR a OTMR-C



Model Pilade Lorenza Boccia z Itálie



Ani s větším Dixielandrem kategorie NMR se letos Chose Manuel Rojo Ara z Katalánska neprosadil



Start modelu Happy Medium kategorie NMR Pavla Bárty



Start Sokola Petra Svobody do vítězného rozlétávání v kategorii Elektrorubber



Model Sine 46 se letos v kategorii Texaco neprosadil



Start modelu Sailplane Domenica Bruschi byl bohužel poslední. Pro nepozornost pilota ulet!

maximum. Pořadí prvních tří tak bylo jiné. S omluvou pořadatelů a snad i s pochopením dotčených soutěžících bylo následující den nové vyhlášení. V této kategorii, už podle správných výsledků, zvítězil Jozsef Acs z Maďarska s Ultra Hoganem, jako jediný letěl dvě maxima, před Jose Manuelem Rojo Ara s kontroverzním Dixielandrem – některé zdroje totiž tento model určují do pozdějšího období než je rok 1956, a Robertem Grassim s modelem Creep. Ten létal v motorovém letu asi nejvýš ze všech – je již moderní koncepce, má celkem malé rozpětí a dlouhý trup a je poháněn velmi výkonným motorem COX.15 Tee Dee, který je rokem vzniku těsně na hranici podle soutěžních pravidel.

Středa 29. 6. 2016 patřila kategoriím SPEED 400, NMR a Elektrorubber. „Čtyřstovky“ jsme bohužel neobsadili vůbec. Je to škoda, výsledky všech soutěžících byly celkem slabé a naši závodníci by asi měli šanci. V minulém roce na ME konaném u nás v Czech Heaven obsadili naši zástupci všechna tři první místa. V Belgii zvítězil Ital Attilio Piccioli s Kerswapem s jediným dosaženým maximem 15 min. před Belgičanem Jean-Pierrem Awoutersem s Kerswapem a Italem Lorenzem Boccia s modelem M18 z Itálie. Létalo 15 modelů z 21 přihlášených.

Zástupci ČR si výrazně vylepšili skóre ve zbývajících dvou kategoriích. V NMR – modely do konce roku 1956, motor 2,5 – 10 cm³, chod motoru 18 s, start ze země, byl terén nezpůsobilý pro bezpečné starty, a tak si závodníci na pořadatelích vymohli možnost startů z ruky. Nadějně létali oba naši zástupci s modelem Happy

Medium – Pavel Bárta i Květoslav Štorek. Petr Svoboda opět nezvládal motorový let a s Play Boyem se žhavící „desítkou“ McCoy a občas postrašil okolí. Skončil na 10. místě. Miroslav Dvořáček s Robomb X skončil jen o jedno místo lépe po nečekaných problémech s motorem a po vylomení podvozku při jednom přistání. Zdeněk Hanáček s novým modelem Pedro konstrukce Radoslava Čížka trochu laboroval s motorem – s jedním maximem skončil na 6. místě. Celkem létalo 13 modelů.

V kategorii Elektrorubber to byl při soutěži často boj se silicím větrem. Petru Svobodovi ve čtvrtém letu po dvou předchozích maximech uletl model Vega 3 z dohledu přes nepřístupný les a houštiny. Stejně dopadl Fero Swiety ze Slovenska ve 2. startu s modelem Csoda. Petr Svoboda však nasadil druhý model, zalétl tři maxima, a čekalo ho rozlétávání. Stejným výkonem a se stejným modelem se do něj probojoval i Pavel Bárta. Miroslav Dvořáček s modelem Korda s jedním maximem obsadil 6. místo. Model Petra Svobody se brzy odpoledne našel v blízké vesnici a poctivý nálezce jej dovezl zpět na letiště. Model Fera Swietého se bohužel nenašel.



Ceny pro vítěze jednotlivých kategorií

Rozlétávání v této kategorii bylo nakonec jen českou záležitostí a bratrovražedným bojem – dva soutěžící se stejnými modely Sokol 465-G konstrukce Bronislava Sokolíčka. Zvítězil Petr Svoboda o 15 sekund delším letem. Třetí místo získal Maďar Laszlo Torök s Csodou. V této kategorii létalo celkem 12 modelů. Večer, záhy po vyhlášení výsledků kategorie NMR, byla shledána stejná chyba jako předchozí den u NMR 2,5 – opět byly uvedeny skutečně naměřené časy namísto maxim. Původní vítěz byl nakonec až pátý a pro naše barvy se opět rozsvítilo: Zvítězil sice Walther Gianati z Itálie, ale druhý byl Pavel Bárta a třetí Květoslav Štorek, oba s modely Happy Medium. Ceremoniál pro tuto kategorii proběhl kvůli ostudě pořadatelů znovu až ráno, téměř bez diváků. V této kategorii létalo 13 modelů z 16 přihlášených.

Čtvrtek 30. 6. 2016 byl posledním dnem, na programu byly majestátní kategorie s největšími modely – OTMR-C, ALOT a TEXACO. Počasí se opět začalo horšit. Nízká oblačnost, mraky plné vody, která hned po poledni začala padat – jen vítr našťastí nebyl od rána silný. V kategorii ALOT – modely do roku 1950, libovolný pohon, opatřené výškoměrem s vypínacím motorem po 90 s nebo dosažení výšky 300 m, jsme měli zastoupení jen Květoslavem Štorkem. Zkoušel s modelem Play Boy Cabin startovat za různého počasí, maximum 600 s však bohužel neulétal ani jedno. Skončil na slušném 6. místě. Před ním byli naši východní přátelé – zvítězil Laszlo Torök s Pelikanem před Istvanem Korno s Cyclone, oba z Maďarska, a Milanem Ďurišem ze Slovenska. Létalo 15 modelů z 19 přihlášených.



Vítězové OTMR-AB – 1. Pavel Bárta, 2. Petr Chváral, 3. Zdeněk Hanáček

Kategorii OTMR-C – modely do roku 1950, motor s objemem 5 – 20 cm³, doba chodu motoru 23 – 35 s podle ročníku a typu zapalování, létal za nás jen Miroslav Dvořáček. S menším modelem a motorem skončil na 5. místě, nastávající trvalý déšť už k delšímu letům nepomohl. Výsledek hodný ohodnocení v této kategorii zaznamenalo jen šest soutěžících. Snažili se i další, ale časté byly havárie nebo technické problémy. Petr Svoboda hned při prvním startu „na trsátka“ rozbil Playboye po poruše serva, nebo nezvládnutí pilotáže. Roberto Grassi z Itálie po slibném letu zalehl do zakázaného prostoru a ještě o židli při přistání poškodil křídlo. Domenico Bruschi, letos osmdesátiletý, ze San Marina bohužel valnou většinu prvního letu řídil jiný model a o jeho Sail-



Stupně vítězův kategorie NMR

plane přišel. Zvítězil Ital Lorenzo Boccia s modelem Pilade poháněným motorem Anderson Spitfire .65. Druhé místo obsadil s krásně zpracovaným modelem Sailplane Laszlo Torök z Maďarska se stejným motorem Anderson Spitfire .65. Třetí byl Ital Luigi Solla s Lanzo Bomberem s motorem McCoy .60.

Také „královská“ kategorie Texaco silně utrpěla nepřízní počasí. Velké a těžké modely startující ze země, obvykle vybavené detonační „desítkou“ seřizenou na nejnižší nutný výkon a hlavně co nejdelší dobu chodu, měly problém už při startu. Nekvalitní a mokrá trávník způsoboval již při vzletu havárie. Při dalších letech bylo vidět mnoho modelů „vyzdobených“ lepicí páskou pro zpevnění křídel či trupů po předchozích problémech.

Ani úspěšný vzlet však neznamenal výhru – i tyto velké modely couvaly po větru, mizely v mracích, v lese či za ním... Nejtragičtější to asi padlo na Jozsefa Acse a jeho velkého Nimbuse – vítěze několika předchozích Mistrovství Evropy. Model odcouval a ještě zmizel v mraku. Ve chvíli, kdy se objevil, mělo křídlo opačné vzepětí. Nejspíš došlo k poškození nebo otočení spojek v křídle. Motor již neběžel, model nebylo možno moc řídit a tak zmizel v dáli za lesem. Byl to jeden z favoritů, motor dokázal údajně běžet na přidělené množství paliva až 18 min. Jozsef Acse tak podle svého prohlášení přišel o čtyři roky ladění a experimentování. Pro úspěšný let byla tentokrát potřeba jiná taktika – v mezeře mezi mraky zaletět raději na vyšší výkon co nejvíce dopředu proti větru a případně se pokusit najít stoupavý proud. Tato taktika se vyplatila Zdeňku Sýkorovi, který jediným soutěžním letem získal vynikající 2. místo s modelem Jasco Flamingo. Zvítězil Maďar Zoltan Wadovich s Lanzo Bomberem, třetí skončil Ital Lorenzo Boccia s Goolem. Celkem alespoň nějaký výkon odlétalo 12 modelů z 24 přihlášených.

Večerní vyhlášení výsledků proběhlo za hustého deště pod střechem. Kromě výsledků za soutěžní den jsme sledovali také vyhlášení nejúspěšnějšího národního týmu – bylo to maďarské družstvo, i jednotlivce. Nejúspěšnějším byl vyhod-



Stupně vítězův kategorie Elektrorubber

nocen náš Pavel Bárta a dostal krásný stříbrný pohár. Večer tedy bylo co slavit. Belgická organizace bohužel zaskřípala i při závěrečném večerním banketu, k jedné z vylosovaných cen měli výherní lístek dva účastníci.

Ráno bylo nutno všechna obytná auta vytáhnout místním traktorem z podmáčené plochy. Po našem odjezdu však vysvitlo slunce a doprovázelo nás celou cestu domů až do setmění.

Kam příště? Další Mistrovství Evropy se bude konat v příštím roce na Slovensku.

Miroslav Dvořáček

Další fotografie jsou na http://md-modelar.rajce.idnes.cz/27.6.17.2016_EUROSAM_Belgie/



Pavel Bárta s pohárem pro absolutního vítěze

inzerce

dsys
Electronic Systems

Novinka

REGULÁTORY TITAN

Funkčnost - Kvalita - Spolehlivost

8 přednastavených typů - Sport / Tréning / Race
nebo 2x vlastní nastavení

Auto / Loď / Člun / Letadlo / BUS

Napájení 2S - 3S LiPo, 5 - 10 NiMH, Pb 6V - 12V.

Ochrana proti přepólování. Výkonný BEC 3 / 4,5A odolný zkratu a přetížení. Velmi jemný rozběh motoru. Vnitřní pomocné odrušení motoru.

MDDxxW verze odolné stříkající vodě, sněhu a prachu

Zakoupíte v modelářských prodejnách nebo v e-shopu dsys

Podrobnosti a další české výrobky na www.dsys.cz

MDD18
MDD36
MDD72

MS MODELL STUDIO
ModellStudio CZ, s.r.o.

Modely a stavebnice až v měřítku 1:2

www.modellstudio.cz

- Zastoupení firmy Aero-Naut
- Dodávka zboží obchodníkům za netto ceny dle ceníku Aero-Naut.
- Všechny typy sklopných a pevných vrtulí trvale skladem.

ModellStudio CZ s. r. o.; U Mlýna 445, 687 07 Tupesy
tel: +420 572597167, fax: +420 572597161; info@modellstudio.cz