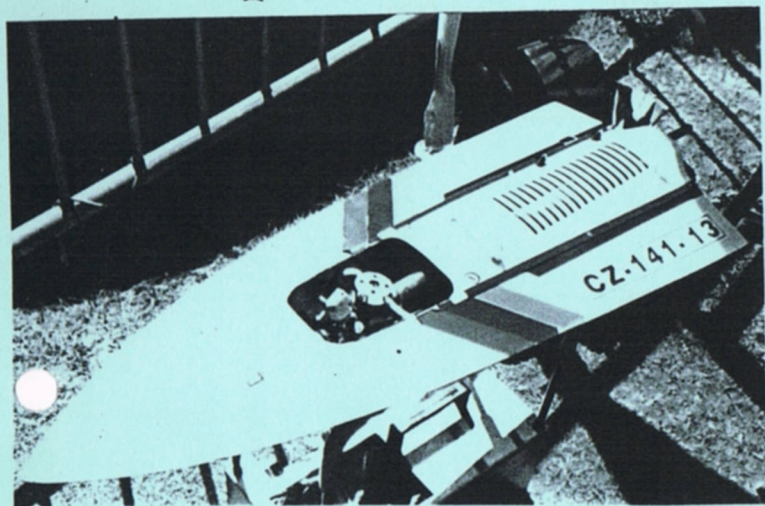




Zpravodaj



číslo **24**

KLUB LODNÍCH MODELÁŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Ř Í J E N 1 9 9 8

KLoM ČR - ZPRAVODAJ č. 24 - ŘÍJEN 1998

Nepravidelná informační tiskovina, pouze pro členy KLoM ČR
 Vydává: Předsednictvo Klubu lodních modelářů České republiky
 Redakční zpracování a expedice : Jiří Lejsek
 Jazykově neupraveno. Uzávěrka tohoto čísla 7.10.1998

Adresa tajemníka Svazu modelářů České republiky:
 Mgr. Miroslav Navrátil, U Pergamenky 3, 170 00 Praha 7
 Telefon/ FAX : 02/ 87 22222
 IČO : 00 539 350
 Bankovní spojení : č.účtu 54931 - 011 / 0100, KB Praha 7, U průhonu 32

Adresa předsedy Klubu lodních modelářů České republiky :
 Ing. Zdeněk Hanzlík, Lhenická 1, 370 05 České Budějovice
 Tel: 038/731 1084, domů 038/44 733, FAX: 038/731 1074

Adresa redakce Zpravodaje a tajemníka KLoM ČR :
 Jiří Lejsek, Pivoňkova 946, 517 41 Kostelec nad Orlicí
 Telefon /FAX : 0444 / 210 34

 O B S A H :

1. Úvodník
2. Organizační zprávy
 - 2.1. Ze zasedání sekce FSR NAVIGA
 - 2.2. Hlášení soutěží do kalendáře 1999
3. Sportovní zprávy
 - 3.1. Mistrovství světa tříd FSR H, V
 - 3.2. Světová výstava kategorie C
 - 3.3. Seriál Mi ČR - FSR
 - 3.4. Mi ČR - F, FSR-E
 - 3.5. Ze seriálu NS
4. Různé zprávy
 - 4.1. Recenze knihy „MYS HORN“
 - 4.2. Nabídka firmy „CONSTRUCTO“

I. Úvodník

Vážení přátelé, lodní modeláři,

skončila nám další soutěžní sezóna. Jak jsem se Vám svěřil již v minulém úvodníku, vytkl jsem si úkol navštívit maximum modelářských akcí a myslím si, že jsem tento úkol v rámci možností splnil. Mám rozhodně lepší přehled o činnosti jednotlivých skupin lodních modelářů a zanedbatelná rozhodně není ani skutečnost, že jsem měl možnost osobně hovořit s mnohými z Vás. Některými náměty, které z těchto rozhovorů vyplynuly se budeme zabývat na zasedáních předsednictva KLoM ČR.

Dvakrát jsem navštívil soutěže skupiny FSR - V. Na začátku července jsem byl na 8. ročníku Royal Dux v Duchcově. Na soutěži jsem byl pouze první dva dny, ale i tak myslím, že mohu bez obav prohlásit, že náš nejzkušenější pořadatel opět prokázal jak dokonale zvládá velké mezinárodní soutěže. Velice si toho vážím a jsem rád, že pořadatelé dělají dobré jméno nejenom sobě, ale i našim lodním modelářům, městu Duchcov i celé České republice.

Naopak konec soutěže a tím i celého seriálu Mi ČR jsem navštívil v Turnově (přesněji na pískovně u Příšovic). Sledoval jsem dramatická finále většiny tříd a především mne těší, že jsem měl tu čest předat poháry vítězů nejúspěšnějším z velké party, která se těmito kategoriím věnuje.

V září jsem byl také na seriálové soutěži MI ČR skupiny NS v Náchodě. Soutěž pořádal KLM Dvůr Králové a těší mne, že se tento nový klub pod vedením p. Darvaše představil jako schopný pořadatel velkých soutěží (v letošním roce Mi ČR žáků a tato soutěž). Potěšila mne i dobrá účast, která potvrzuje oblíbenost těchto kategorií u nás. Velkou pozornost všech účastníků poutala premiéra nového modelu kat. DS p. Jiřího Špinara, který po doladění bude jistě velmi dobře konkurenceschopný i na světových soutěžích.

Jak jsem již v úvodu konstatoval, soutěžní sezóna skončila a my se již musíme začít připravovat na novou. Většina z Vás, aktivních modelářů jistě již chystá nové modely, případně vylepšuje letošní. Pro rozhodčí je připraveno školení v Kralupech nad Vltavou, připravuje se kalendář soutěží. Dostal jsem zprávu, že jsou připravena nová pravidla skupiny NS, která by mělo ještě letos schválit předsednictvo Navigy.

Věřím, že zimního období využijeme tak, abychom na novou sezónu byli všichni dobře připraveni.

Ing. Zdeněk Hanzlík, předseda KLoM ČR

2. Organizační zprávy

2.1. Ze zasedání sekce FSR NAVIGA

V rámci mistrovství světa lodních modelů FSR H,V se ve Francii v městečku Courville sur Eure uskutečnilo dne 5. srpna večer mezinárodní zasedání sekce FSR NAVIGA.

Meeting řídil v technické části vedoucí sekce FSR p. Peter Schaft z Holandska a v části volby předsedy pro další období generální tajemník NAVIGY p. Helmuth Türk.

Po odsouhlasení zástupců jednotlivých zemí do sekce a jejich prezenci bylo zahájeno technické jednání.

1. Znovu otevřena diskuse k věku juniorů 17 či 18 let vč. a do kterého termínu.

Odsouhlaseno že junior je závodník, který do konce roku v roce konání mistrovství nedosáhne 19. narozenin. Tedy ve věku 18 let je ještě junior.

Schváleno anglické znění tohoto bodu.

2. Další diskuze byla k bodu zda veřejně oznamovat frekvence jednotlivých závodníků, či poskytnout jen vedoucím týmů frekvence přilosované jeho závodníkům. Jedná se o zamezení možnosti úmyslného poškození závodníka jiným vysílačem, když se vysílače neodevzdávají pod ochranu pořadatele (při tak obích mistrovstvích jako jsou u FSR ani není pro pořadatele technicky dost dobře zjistitelné).

Vzhledem k nerozhodnému hlasování není utajené sdělení frekvencí předepsáno.

3. U mistrovství světa a kontinentů napříště pro losování používat frekvenci vysílače, ne označení kanálů. V letošním roce se osvědčilo.

4. Náhradní modely nemusí mít u licenčního čísla /E, (modely jsou rovnocenné a s jedním přijde závodník na plato).

5. V případě rovnosti kol i času na 12 a 13 místě v rozjízdkách postupují oba závodníci do finále. Tato již zkoušená úprava byla definitivně potvrzena. V případě, že by se jednalo o více než dva závodníky jedou mezi sebou dodatečnou rozjízdku a do finále postoupí jen vítěz, finále by tedy bylo opět dvanáctičlenné.

6. Mění se od příštího roku číslování startovních míst na platu - 1. je na pravé straně, 12 na levé straně při pohledu na vodu. V případě třináctičlenného finále se pak vlevo přidá další startovní post.

7. Jednotlivě starý, pokud mají schopného, jazykově vybaveného rozhodčího, mohou je na příští ME přihlásit jako asistenty rozhodčích a budou později zařazováni jako rozhodčí.

8. Generální tajemník p. Türk provedl volbu předsedy sekce FSR na další období. Byl jediný návrh na stávajícího předsedu p. Schafta, proto byla volba provedena aklamací a p. Petr Schaft opětně schválen do funkce.

9. Na žádost vedoucího sekce o zajištění ME v roce 1999 reagovalo Polsko a uspořádá ME ve středisku SLOK, zeměpisně mezi Lodží a Varšavou. Zatím předpokládaný termín - 3 týden měsíce září 1999.

10. Mistrovství světa v roce 2000 se bude konat ve známém slovinském Velenje, tedy ne v původně plánovaném Řecku. Ohlášený termín v druhé polovině července není jistý, vedoucí sekce požaduje zjistit možnost uspořádání v obyčklém termínu, tedy počátkem srpna.

11. Otevřena otázka tříd OFF SHORE, která se táhne již několik let. Konečně v letošním roce proběhly v rámci MS řádné demo závody, které prokázaly životaschopnost těchto tříd. O celé situaci se konala zvláštní schůze 8. 8. večer a z ní vyšly tyto závěry:

Skupina bude mít označení FSR - O a třídy O3,5, O7,5 a O15 se žhavicími motory a O35 s beninovými motory s jiskřivou svíčkou.

Ve třídách H nepřipouštět katamarany a přearadit je do skupiny „O“ (musí být upraveny-kabina, pilot ap.)

Trat' bude uzavřené písmeno M jako pro skupinu V, ale bude se jezdit v opačném směru, tedy ve směru otáčení se hodinových ruček.

Start bude organizován stejně jako u tříd „H“, tedy letmý, ale nebudou používány startovací hodiny, ale zvukové signály v angličtině. Disky či kazety s naprogramovaným průběhem startu budou jednotlivým zemím poskytnuty, aby i ve všech zemích si závodníci zvykli na anglický způsob řízení startu.

Pravidla budou připravena tak, aby se podle nich uskutečnil závod při ME v Polsku, tam budou definitivně schválena a MS ve Velenje by se poprvé jela skupina „O“ jako oficiální mistrovské závody.

Jakmile budeme mít k dispozici propozice podám další zprávu.

J. Lejsek, zást. v sekci FSR



V rámci co nejjednodušší práce pro Vás vyplňte potřebný počet nahlašovacích listků vložte do obálky, do které můžete hned dát potřebný počet papírových dvacetikorun (zatím jsou stále v oběhu) . 20 Kč je vklad za nahlášení jedné soutěže, neohledě k tomu jakého významu, tedy od veřejných až po mezinárodní či ME a MS. Nenechte se zmást Zpravodajem SMČR, kde letecké kluby žádají-li o ME, MS či mezinárodní musí skládat vklad ve švýcarských francích.

zašlete na adresu sekretáře KLoM ČR :

Jiří Lejsek
Pivoňkova 946
517 41 Kostelec nad Orlicí

a to nejpozději do: **25. října 1998**

Pokud již někdo soutěže s vkladem nahlásil jen dopisem, jsou zařazeny a hlášení není potřeba opakovat (Kolin, Hulín, Ml.Boleslav, Podivín).

Po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uz

Město Pardubice udělilo v letošním roce 7 pamětních medailí města. K naší radosti je jedním z nositelů tohoto uznání i známý lodní modelář a neúnavný organizátor lodněmodelářských soutěží

pan Josef NAVRÁTIL

Podle regionálních novin byl oceněn ke svým 65. narozeninám s tímto komentářem : Po těžkém pracovním úrazu se hlavní náplní jeho života stalo loďní modelářství. Vede kroužek loďních modelářů v DDM. Jeho zásluhou dosáhli titulů Mistr ČSSR a ČSR nejen on sám , ale i jeho syn a další jeho svěřenci. Dva z nich získali loni na MS loďních modelářů bronzové medaile.

Upřímně blahopřejeme a životní i modelářský elán přejeme i do dalších let.

závěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěrce - po uzávěr

3. Sportovní zprávy.

3.1. Mistrovství světa tříd FSR H, V - Courville sur Eure - Francie

Zhruba osmatisícové městečko Courville sur Eure asi 120 km jihozápadně od francouzské metropole a cca 20 km od města Chartreuse s nádhernou katedrálou, se stalo ve dnech 1. - 9. srpna hlavním městem efeserkařů z celého světa. Státní vlajky 29 zúčastněných států, mezi nimiž nechyběly USA, Argentina, Jihoafrická republika, Čína i Hong-Kong vlály po celých těchto deset dní na břehu jezera při silnici vedoucí do známého motoristického střediska Le Mans. Při možnosti jednotlivých států nominovat do každé třídy jen tři závodníky (u ostatních značně slaběji obsazovaných mistrovstvích jich je povoleno pět z jednoho státu) se na startu sešlo celkem 503 modelů. Z toho nejoblíbenější třídy V jich soustředily na start 303, H 149 a pro demozávody nových tříd „O“ (dříve označovaných OFF SHORE) se jich sešlo 51. O kvalitě mistrovských bojů a obtížnosti dostat se jen do finálových bojů nebylo tedy již po prezentaci žádných pochyb.

Česká výprava čítala 5 juniorů ve třídách V, 7 seniorů ve třídách V, z toho 2 jeli i třídu H a další dva pro třídu H, kteří jeli „zcela za své“. Přesun byl zahájen 29. 7. a všichni závodníci i vedoucí a trener byli na místě v podvečer 30. 7., aby mohli 31. 7. absolvovat přejímku modelů a povolený trénink na závodní trati. Krom toho proběhla i první porada teamleadrů a v podvečerních hodinách pak slavnostní zahajovací ceremoniál.

Všichni jsme předpokládali, že Francie jako výpělá země bude mít vše organizačně dobře připravené. Bohužel nedostatků bylo víc než dost. Odjžděli jsme s nejistotou, přes faxové urgencye, pořadatel nepovažoval za nutné potvrdit vůbec přijetí přihlášek. Většina účastníků vč. vedení volila vzhledem k dosti vysokému mýtnému na francouzských dálnicích přesun po normálních silnicích, ale i tak jsme se všichni okolo páté odpoledne v Courville sešli. Hned další překvapení především pro mě, bylo, že jen jsme se objevili byl jsem vítán slovenskými přáteli, závodníky i jako jejich vedoucí - tak totiž bylo napsáno v oficiálním programu. O tom, že o našem rozdělení na dva státy asi ve Francii mnoho nevědí nás hned při prvních vyvoláváních na start přesvědčila i paní, která vládla oficiálním mikrofonem a suverénně naše závodníky vyvolávala jako Českoslovakia. Po mém zásahu pak již hlásila republika Tchek, ale i tak se v dalších dnech několikrát spletla. To že po prvních, ale ani po druhých rozjízdkách ani vedoucí jednotlivých výprav nedostali výsledky (byly jen na jediné trvale hustě obležené tabuli a v provedení z počítačové tiskárny s velikostí osmibodového počítačového písma), ale ani přidělené kmitočty pro finále, se ještě nechá snést, že však oficiální výsledková listina (kterou každý stát obdržel v jedinném exempláři) obsahuje jen výsledky rozjízdek a k tomu vždy na druhé straně přikopírované výsledky finálové jízdy avšak podle startovních čísel, takže pořadí si podle výsledků musí každý sám vyhledat a doplnit, je skoro ostudné. O dalších nedostatcích by se jistě dala napsat víc jak celá stránka, věnujme se však vlastní soutěži.

Sobota 1.8. je prvním soutěžním dnem, ve kterém se rozbíhá maraton kvalifikačních rozjízdek. Zahajují junioři H7.5, kde nemáme účast. Hned po nich následuje H15 seniorů - zde však úspěch nezaznamenáváme oba pokusy o start L.Runkase končí krátce po vložení modelu na vodu, tedy nulou.

Podstatně více jsme napnuti odpoledne, kdy začínají rozjížděky tříd V seniorů. Nejprve v 6ti skupinách V3,5. Štíčka a Krajča jedou solidně, výsledky však naznačují, že na finále to zatím nebude. M.Černému dvakrát na vlně motor nasál vodu a zastavil i když jinak s brněnským motorem se držel dobře. Následuje 6 prvních rozjížděk V7,5. Velmi dobře jede na svůj první start na MS model J.Navrátla i když píče jen je proti špičce nepatrně pomalejší. Krátké zastavení po kolizi však znamená celkový výsledek 44 kol což je zatím málo. B. Směták má s modelem opožděný start a model během jízdy dvakrát vysazuje - ani zde 40 kol není absolutně postupových. David Štíčka po pomalejším startu cca o tři čtvrtiny kola jede spolehlivě až do konce jízdy. Všichni vidíme, že se propracovává přes ostatní závodníky a předjíždí je minimálně dvakrát. K našemu překvapení však zjišťujeme na vývěsní tabuli, že rozjížděku vyhrál o kolo před Štíčkou maďar Kiss. Po poradě se samým závodníkem i mechanikem odcházíme za vedoucím startoviště signalizujeme chybu v počítání a požadujeme kontrolní výpis z počítače jak automatického počítání tak kontrolního ručního počítání. Jsme odkázáni, že to bude připraveno ve 21 hod. večer. Z automatického počítání transpondéry holandské proveniencce zcela jasně vyplývá, že Štíčka Kisse dvakrát předjel, ale dvě minuty uprostřed jízdy nemá zaznamenány průjezdy. Ruční počítání jak bylo v propozicích slíbeno, pořadatel nezajistil a slibuje jej na další den. Po diskusi jak s vedoucím startu, tak s hlavním rozhodčím p. Schaftem, tento opravuje výsledky jízdy a David má 53 kol s dojezdovým časem 1,88 sec, což se nakonec ukázalo jako výkon pro postup do finále. Skoro ve 23 h nám s trenérem končí tento pracovní den a odjíždíme ze závodiště 20km se uložit ke spaní.

Začínáme mít nedůvěru k automatickému počítání a vždy jeden z nás kontroluje ručním počítadlem, či přímou přítomností u monitoru počítače (bylo jich na startovišti instalováno celkem 5) zda našim závodníkům po každém průjezdu naskakují kola. V tropických dnech, kdy teploty dosahovaly i hodnoty 36 stupňů úmorná práce. Kontrolní počítání s ručním vkládáním údajů nedokázal pořadatel zajistit po celou dobu závodu, ani na finále!!! Ze tří sad transpondérů jich během desetidenních závodů 6 vysadilo a musely být vyřazeny, tedy celá šestina.

V nedělním odpoledni přicházejí na řadu rozjížděky V15 seniorů, tedy jakési královské třídy v kat. FSR. Je o ni i největší zájem a musí se jet celkem 7 skupin. Petr Kuban má nervozní start, model dvakrát zastavuje před platem a tak ztrácí v úvodu kolo. Model však jde výborně a rychlostí stačí všem svým soupeřům. Přesto však krátký výpadek znamená ztrátu dalších kol a výsledek 46 kol na postupové místo nemá, přesto výkon modelu je přílibem pro druhou jízdu. Mátl jede velmi dobře nedává nikomu předjetí zadarmo, ale jeho model je o poznání pomalejší než většina ostatních a na to taktická a vyzrálá jízda nestačí - 51 kol, když už jsou zde výkony 57a 56 kol nejlepších naději nedává. Třetí náš zástupce David Štíčka jede od startu ostře a dobře, od poloviny jízdy se však začíná projevat zatím neznámá závada. Model po stažení plynu ve skrumážích u bóji vypadne z rezonance a čím dál tím déle to trvá než se chytne. Snad dvakrát to znamenalo na ostatní tři čtvrtě kola ztráty. Nebýt této závady jistě byl model schopen zajet 57 kol a zajistit si postup. V této jízdě najíždí švéd Forslund 60 a v další ital Braghieri 61 kol ! - Na lodích se laboruje a jezdí se zkoušet na treningovou vodu.

V pondělí se v poledne dostávají ke svým prvním rozjížděkám junioři. Nejvíce si slibujeme již od vyzrálého Zdeňka Žaraského, držitele stříbra z ME. V prvé jízdě tříapůlek také obsazuje výkonem 42 kol čtvrté místo po prvních rozjížděkách a na finále má dobře zaděláno.

Nervozně, ale solidně jede Viktor Hamera a výkon 38 kol považujeme za dobrý a čekáme, že jej může zlepšit. Lenka Rajnišová má model o trochu pomalejší, navíc se bojí jet ve skupinách modelů a obloukem je objíždí, což pochopitelně nestačí a končí s 24 koly. V 7,5 jede Žaroský trochu nervozně, dvakrát zahltí motor a s těmito výpadky najíždí jen 31 kol. O mnoho lépe se nedaří ani Zdeňkovi Zavadilovi - jistě první start na takovém podniku - 29 kol. První kolo zajel nejlépe Raška i když také jednou stál a najel 40 kol. V nejsilnější kubatuře se opakuje situace u Žaroského, model několikrát zastavil a 19 kol je výsledek velmi hubený. Raškův model zlobí, nechce se udržet v jízdě a je to jen 6 kol. Nejlépe zajel Zdeněk Zavadil 36 kol, ale to na finále rovněž není. Tak doufáme ve druhé kolo rozjízdek.

Úterý je v závodě volný den-většina účastníků odjíždí 4mi autobusy na prohlídku Paříže. S výletem je mezi účastníky celkem spokojenost i když i zde organizace chvillemi zaskřípala a plánovaný návrat v 19.30 se o víc jak dvě hodiny zpozdl.

Hned ve středu jsou další boje juniorů, ale předchází jim rozjízdky H 7,5, ve kterých boduje i náš Luboš Runkas. Jezdí s katamaránem, což je model pochopitelně pomalejší než klasické třibodové kluzáky, ale jeho 690 bodů a umístění v první třetině závodního pole musíme považovat za velmi úspěšné vystoupení.

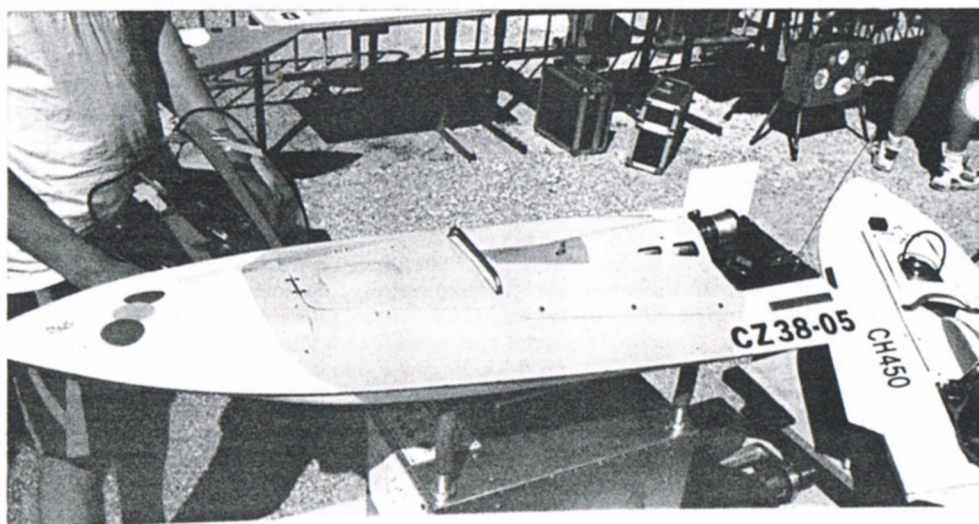
V poledne opět začínají jezdit junioři. Druhé rozjízdky se jedou v opačném pořadí, což vzhledem k tomu, že se jedou ve stejném čase má své opodstatnění. Žaroskému, se zlepšit výkon nepodařilo, ale je jasné, že první jízdou má finále zajištěno. Rajnišové jen několik minut po startu odešel motor a skončila se 3 koly. Výborně má svou jízdu rozjetou Viktor Hamera, je v čele rozjízdky a již zbývají jen 4 minuty do konce. Za druhou bóji stojí model a nakládá jej svázecí člun. Od bóje k člunu je dvacetimetrová mezera, za člunem snad 40 m volného místa, vybrat si kudy model řídit je jednoduché. Zde však nastává zkrat v myšlení a jednání mladého závodníka, který si jako jediný možný cíl vybírá svázecí člun. Červená karta a smutek v jeho očích i mechanika. Nakonec však nebyl sám, který druhou rozjízdku zkazil a večer zjišťujeme, že ne nejlepší výkon z prvního kola mu stačí na postup do finále. V7,5 se v jízdách lepší Žaroský, ale přesto jeho model po kolizi a pomalém svezení má jen 41 kol což nakonec na finále nestačilo. Raška má rovněž kolizi a jednou přehltí motor a tak výkon je horší jak v prvním kole. Nejlépe se daří Zdeňkovi Zavadilovi, který jede dobře a zdá se, že se jízdu od jízdy lepší i v taktice, najíždí 46 kol což znamená postup do finále. V nejsilnější kubatuře jede jako první Raška, jeho model jde perfektně, jízda je však nervozní a po několika kolech nalétne v plné rychlosti na obrácený stojící model. Roztříštěná špička modelu a konec nadějí. Ve druhé skupině startuje Žaroský, vede si celkem dobře, ale i u jeho modelu se projevuje pomalejší naskočení do rezonance po stažení plynu. Když pak ve společné kolizi s několika modely ztrácí další kola, vychází to na 35 kol a to postup do finále není. Ve skupině jedna, která jede jako poslední si vede velmi dobře Zavadil. Model má na juniory dostatečnou rychlost a zcela pravidelně kroužení po trati s opatrnou jízdou ve skrumážích přináší kýžený výsledek 52 kol, celkově páté místo v rozjíždkách a postup do finále. Všechna tři finálová klání juniorů máme tedy obsazena ve třídě 3,5 dvěma modely. Vcelku musíme být s tímto výsledkem spokojeni.

Ve čtvrtek dopoledne jedou opět své jízdy H 15. V jediné jízdě získává náš Runkas 225 bodů, což celkově je 27. místo. Odpoledne opět za patřičných tropických teplot nastupují senioři V3,5 a V7,5 k druhému kolu rozjízdek. Ve druhé jízdě jede D.Štíčka lepší sice svůj výkon z prvního kola, ale 48 kol i když s krátkým časem na finále stačit nebude. Krajča jede svůj standart a opakuje výkon 46 kol.

M Černý vyjel dobře, ale po osmi minutách se ozvalo zlověstné cvaknutí v jeho motoru a jízda končí. Po jízdě přichází hl. rozhodčí s omluvou, že na jeho modelu opět nefungoval transpondér do svých listin zapisuje 19 kol, které jsem mu nahlásil, ale nakonec pořadatelé ani toto nazapsali a ve výsledkové listině je nula jak ji zaznamenal nefunkující systém!!!

Ve třídě V 7,5 se nedaří Štičkovi, dvakrát zahlecný motor i kolize, stejně tak Navrátilovi, takže výkony 18 a 17 kol nic neřeší a korunu všemu dává B. Směták, který velmi dobře rozjetou jízdu končí z první pozice ve třech čtvrtinách času nárazem do svážecí lodě a tedy nulou. Utěchou je že z první jízdy výkon 53 kol stačí Štičkovi na finále.

Páteční jízdy patnáctek začíná z našich David Štíčka. To co se projevuje u více modelů u jeho patnáctky je nejmarkantnější. Po zpomalení jízdy model za tropických 36 stupňů nechce zpět nasadit do rezonance. Nepomohlo ani prodloužení výfuku. A tak mnohdy než model jde opět do rychlosti jede i půl kola zcela pomalu - a soupeři se vzdávají - výkon o kolo horší než v prvé jízdě. Nakonec se zřejmě jedná o problém s chlazením. Většina výkonných modelů má značně větší průměry chladicích hadic a výfuky mají chlazeny i ve třech místech. Zřejmě závažné poučení. Mátlova jízda je dobrá, dvakrát se však dostává do kolize a výkon nezlepšuje. S největším napětím očekáváme jízdu P.Kubana, protože první jízda ukázala, že model je dostatečně rychlý, aby mohl dosáhnout výkonu pro postup do finále. Start v jeho skupině jebleskový, snad 6 současně hrozených modelů před plato, vyorává před platem ve vodě hlubokou brázdou na kterou je vhozen Kubanův model. Ten po brázdě vyběhne kolmo vzhůru a prakticky dělá kosý přemet. Při zpětném dopadu zraní výfukem nohu polského závodníka o dvě pozice vpravo. Start je zastaven a bude opakován. Polskému závodníkovi jebleskově donesen led, ten však nehledí ani tak na bolest, ale spíš na to aby odpadl konkurent a protestuje proti Kubanovi a jeho protestu rozhodčí s odůvodněním, aby nedošlo k dalšímu zranění vyhovují. Kuban smutně odchází z platu. Co dodat, byla to jen souhra náhod, ale ke zranění došlo a rozhodnutí rozhodčích je nutno přijmout. Bilance v seniorech tedy Štíčka ve finále V 7,5 a krom toho ve 3,5 a 15 v tak zvaných finálech „B“, které neovlivňují výsledky mistrovského závodu, ale jedou se o tři hodnotné ceny (MC-24, CMB motory a lamináty trupů). V těchto dvou „B“ finálech však na cenu David nedosáhl. Přesto byl ze seniorů nejúspěšnějším naším reprezentantem.



Sobotní odpoledne přineslo krom „B“finalových jízdy o ceny, ve kterých si trochu osladili život bývalí několikanásobní mistři světa Ian Folkson i Dave Marles, první dvě finálové jízdy juniorů.

Ve finálové jízdě V3,5 nastupují dva naši. Lepší začátek má Viktor Hamera, který hned od startu jde na druhé pozici a po polovině třicetiminutové jízdy se stále drží ještě na třetí pozici. Na čele se střídají rychlejší modely francouzů, holanďana i čínského reprezentanta, ale jejich výpadky po kolizích našemu závodníkovi zatím nahrávají. Z.Žaroský hned v první třetině závodu měl kolizi, jezdí dál, ale s menší kolovou ztrátou. Ke konci závodu postiňuje zastavení modelu i Hameru a propadá se tím do středu závodního pole, ve kterém setrvává až do konce jízdy. Pro Hameru je 6. místo, které si ve finále vyjel jistě jeho životním výkonem, sedmé místo Z.Žaroského je dobré, ale závodník i model mají na víc, ale tentokrát to nedokázali využít a zůstali 3 kola za Hamerou.

Finále V 7,5 máme obsazené Zdeňkem Zavadilem. Po pomalejším startu se ztrátou víc jak půl kola na vedoucího závodníka, již Zdeněk nedělá chyby krouží se svým modelem v ukázněné, ale i dravé jízdě po trati, a postupně se jeho postavení zlepšuje. Končí na výborném 4. místě, když po krátkém zastavení již na rychlejší modely prvních tří nemá možnost zaútočit. S jeho výkonem jsme absolutně spokojeni.

Nedělní odpolední finálové boje zahajují seniři V 3,5, kde zastoupení nemáme. Druhé finále V 7,5 je však pro nás podstatně zajímavější - nastupuje v něm i David Štička. Jména dalších finalistů jako itál Braghieri, belgičan Smeets, Kučera z Rakouska, Baldwin z JAR, Chan z Hong-Kongu, slibují obrovský boj. Všech dvanáct lodí startuje pohromadě a rozpoutává se tvrdý boj o každý metr tratě. Osmé kolo je pohromou pro Braghieriho, v hromadné kolizi poškodil model a tak pro něj finále končí v necelé páté minutě. Ostatní po svezení opět pokračují a trať je plná. Třetinu závodu se rovněž drží i náš Štička, ale potom se opět začíná projevovat stejná závada, model při zpomalení vypadne z rezonance a čím dál tím více to trvá než se dostane z pomalé jízdy. Začíná se pomalu z vyrovnaného závodu propadat. Ani taktické jeti větším obloukem okolo bóji není lékem, přece jen se prodlouží trať. A tak 18 kol ztráty na vítěze, při jednom zastavení je potvrzením tohoto neduhu modelu, i když to nakonec znamená docela pěkné umístění na 7 místě společně Chanem z Hong-Kongu, když jízdu model skončil ještě minutu před závěrečným signálem.

Hned následuje pro nás další zajímavé finále juniorů s modely o obsahu 15 ccm. Po startu jede náš Zdeněk Zavadil mezi prvními. Jede klidně a pozice jednotlivých závodníků se jen málo mění. Jeho model je jen nepatrně pomalejší než třeba belgičana Smeete, který se propracoval do čela. Ve dvou třetinách však model překlápí na vlně před ním jedoucího modelu, než je svezem propadá se na 6. místo a musí začít dohánět. To se mu dost daří, jede dravou jízdou a pro našeho Zdeňka Zavadila, který se usídlil na třetí příčce, je jeho jízda hrozbou. Zde je třeba ocenit Zdeňkův klid a jízdu po optimální trati, kterou dokázal do závěrečného signálu udržet svůj model na bronzovém místě jen s jedním kolem ztráty na nejlepší. Všichni jsme si s radostí oddechli při jeho zaznění a pak jen s trochou napětí vyčkali ve vyhrazeném prostoru pro přeměňování motorů na potvrzení výkonu a bronzové medaile. Jsme spokojeni i česká vlajka bude stoupat na trojsožár na plovoucím platu, na kterém bude probíhat slavnostní ceremoniál. Závěrečný ceremoniál, který začal před startovním platem, kam bylo přitaženo plovoucí plato kryté umělým travnatým kobercem a se stupněmi vítězů po 19 hod. večerní. Problém byl hned v úvodu, protože probíhal jen ve francouzském jazyce (pravda je to jeden z oficiálních jazyků NAVIGY), ale mnozí závodníci nerozuměli a buď scházeli (ne medailisté, ale ceny byly do 6. místa) nebo naopak jich příliš bylo.

Navíc se zdálo i zbytečně mnoho projevů, převážně také jen ve francouzštině, což program zdržovalo. Jinak byl ceremoniál na zeleném platu působivý a proveden bezchybně. Jen u vyhlášení patnáctek seniorů došlo k faux pas, protože Slovensko pro tuto třídu věnovalo putovní pohár k uctění památky Zoly Dočkala, dlouholetého prezidenta NAVIGY, ale hlasatel pozval zástupce České republiky aby jej šel předat. Pochopitelně, mrkli jsme na sebe a předal si jej Jáno Miškovič, ale opět se potvrdilo, jaký pojem mají francouzi o našich zemích.

Mistrovství přineslo mimořádně kvalitní boje, úroveň šla opět o krůček dopředu, dřívější mistři, kteří byli zvyklí sbírat dva tituly a další medaile se najednou nedostávají ani do finalových bojů, je široká škála skutečně vrcholově připravených modelů a sportovců, nikdo nemá nic dopředu jasné, to je skvělé a skvělé je i to, že naši modeláři se mezi touto elitou neztratili a ve všech třídách se dokázali protlačit alespoň do první poloviny startovního pole, když už ne do finalových bojů či až na stupně vítězů. O to je cennější i bronzová medaile Zdeňka Zavadila. Navíc snad poprvé probíhalo mistrovství prakticky v tropických teplotách, protože od třetího dne až do konce byla ve Francii vlna tropických veder s teplotami až do 36 stupňů.

Pořadatelům, přes snahu, kterou jim nelze upřít, se ledacos nepovedlo. Nebylo však vše jen jejich vinou. Výpadek 6ti transpondérů pro automatické počítání kol by však měl být výstrahou pro další pořadatele, že to není všelék a je potřeba mít i kontrolní počítací systém.

Česká výprava, po osprchování zhruba hodinu po skončení závěrečného ceremoniálu nastupuje cestu domů a většina účastníků již v úterý nastupuje do normálního zaměstnání. Chtěl bych poděkovat všem, kteří soutěžili za odpovědný přístup k reprezentaci a ještě jednou pogratulovat všem finalistům a Zdeňkovi Zavadilovi za bronz pro Českou republiku zvlášť.

J. Lejsek, vedoucí družstva



Výsledky:

Třída V3,5 jun: (31 závodníků) - 1. Wolfs Sander, NL, 55/30,6 (kola/čas), 2. Cardinale Edouard, F, 53/5,1, 3. Rozek Pawel, PL, 51/15,7, ... 6. Hamera Viktor, CZ, 45/0, 7. Žaroský Zdeněk, CZ, 42/0,9, ... 22. Rajnišová Lenka CZ, 24/14,2, ... Torvenyi Rudolf, SK, 24/14,2.

Třída V7,5 jun: (34 záv.) - 1. Nemeth Krisztian, H, 70/4,0, 2. Smeets Dieter, B, 67/2,9, Petitjean Sylvain, F, 66/34,5, 4. Zavadil Zdeněk, CZ, 55/13,4, ... 13. Torvenyi Rudolf, SK, 44/11,1, ... 15. Žaroský Zdeněk, CZ, 41/0, 16. Raška Martin, CZ, 40/0.

Třída V15 jun: (32 záv.) - 1. Fields Philip, GB, 74/14,5, 2. Copey-Polte Thomas, D, 74/16,7, 3. Zavadil Zdeněk, CZ, 73/16,8, ... 23. Žaroský Zdeněk, CZ, 35/31,1, 26. Raška Martin, CZ, 6/0.

Třída V3,5 sen: (65 závodníků) - 1. Marles Dave, GB, 78/1,4, 2. Videmont Sebastien, F, 78/17,7, 3. Chan Kam-Choi, HK, 73/0, ... 19. Štička David, CZ, 48/7,4, ... 30. Krajča Zdeněk, CZ, 46/2,2, ... 35. Szabados Lubomír, SK, 44/3,8, ... 58. Černý Miroslav, CZ, 18/0.

Třída V7,5 sen: (57 záv.) - 1. Hauenschild Sigurd, D, 79/0, 2. Jerksten Lennart, S, 79/3,2, 3. Vorster Willem, JAR, 79/12,8, ... 7. Štička David, CZ, 61/0, ... 24. Zvalo Dušan, SK, 51/13,4, ... 27. Matata Jozef, SK, 50/25,6, ... 33. Rybářský Milan, SK, 45/5,4, ... 35. Navrátil Josef, CZ, 44/21,5, ... 41. Směták Bohumil, CZ, 40/25,4.

Třída V15 sen: (68 záv.) - 1. Videmont Sebastien, F, 86/15,0, 2. Bervoets Aart, NL, 83/3,3, 3. Kucera Christien, A, 83/8,6, ... 21. Štička David, CZ, 54/4,7, ... 25. Slavík Jozef, SK, 54/25,5, ... 32. Matata Jozef, SK, 51/6,6, ... 35. Mátl Luděk, CZ, 51/21,7, ... 43. Kuban Petr, CZ, 46/10,7.

Třída V 35: (15) - 1. Jahnich Franck, D, 71/7,1, 2. Shaikou Roman, BS, 70/10,2, 3. Marsot Patrick, F, 58/23,8.

Třída H3,5 jun: (8 záv.) - 1. Joukkers Alexander, RUS, 1125 bodů, 2. Belyi Vladimir, RUS, 725, 3. Dirs Michael, GB, 700, ... 8. Torvenyi Rudolf, SK, 0.

Třída H7,5 jun: (12 záv.) - 1. Banszak Sascha, D, 1225, 2. Tcherkachine Alexei, RUS, 925, 3. Perttula Sandra, S, 650.

Třída H3,5 sen: (32 záv.) - 1. Marzolf Dominique, F, 1325, 2. Noddeland Kjell, N, 825, 3. Doombosch Ton, NL, 752, ... 24. Slávik Jozef, SK, 325.

Třída H7,5 sen: (47 záv.) - Noddeland Kjell, N, 1400, 2. Martinelle Anders, S, 1075, 3. Haritonov Alexei, RUS, 821, ... 15. Runkas Lubomír, 690, ... 30. Slávik Jozef, SK, 25, 30. Kuban Petr, CZ, 25, 30. Směták Bohumil, CZ, 25.

Třída H 15 sen: (49 záv.) - 1. Costa Yvan, F, 1169, 2. Jaartsveld Frank, NL, 725, 3. Raeymaekers Robert, B, 677, ... 27. Runkas Lubomír, CZ, 225, 36. - 49. Matata Jozef, SK, Slavík Jozef, SK a Koblir Josef, CZ, všichni 0.

3.2. Světová výstava kategorie C v Polsku.

Letošní světová výstava (MS) konaná již v řádném termínu, proběhlo ve dnech 22. až 30. srpna v Gdaňsku v prostorách Centralnego Muzea Morskiego (CCM). Naše výpravy, která vzešla 19 modelů, sestávala z 10 seniorů dvou juniorů, čtyř rodinných příslušníků a šesti aut. Ve srovnání se Švýcarskem bylo prostředí soutěže maximálně k věci. Muzeum poskytlou celou jednu část, tři historické budovy - skladiště, pěkně zrekonstruované. Tato část muzea dokumentuje období od ca 13. stol. Jsou zde nálezy z gdaňské kogy, dále dokumentace z bitvy pod Oliwou včetně nálezů, rozvoj polské mořeplavby od znovuoobnovení Polska a rozvoj po druhé sv. válce. Neexistuje tedy tématicky vhodnější prostředí pro uspořádání takové soutěže, než jaké nabídl technický ředitel muzea p. Jiří Litwin. Je fakt, že nasadil látku hodně vysoko.

V průběhu soutěže v muzeu proběhla i konference ředitelů obdobných muzeí z celého světa, tuto výstavu samozřejmě shlédli také, takže se o ní vi např. i Sydney.

Registrace byla špatně organizovaná, zdoluhavá, s dojetím jsem vzpomínal na českou byrokracii. Vážme si ji, je ve srovnání s polskou vysoce produktivní! Toto švýcarům naopak klapalo. Navíc byla ukončena už ve 13 hod., což vyžadovalo noční přesum. Bylo vidět, že funkcionáři LOKu za maximální vzdálenost vzali asi trasu Gdaňsk - Varšava. I když - jezdit ve dne po Polsku, zážitek.

Očekávané zmatky v programu byly větší jak loni, došlo totiž k rozšíření počtu komisí na tři, což sice urychlilo hodnocení a vytvořilo prostor pro poznávací výlety, ale vadily neustálé změny během dne. Předávání medailí se měnilo dvakrát.

Společná jednání sekce probíhala tak rychle, jak jen tlumočení do čtyřech jazyků umožnilo, zádrhly nenastaly.

Jednoznačným negativem, za který ale organizátor nemůže, bylo nejasné postavení juniorů, kteří jsou sice složitě definováni, ale hodnocení v celku s ostatními, což moc povzbuzující většinou není.

Počet modelů - hodnoceno bylo 265, přičemž nejvíce mělo PL - 66, dále pak D - 40! , další země ES překvapivě jen : F - 2, I - 2, A - 1, zbytek byl záležitostí bývalé „Varšavské smlouvy“ a Číny, která měla 20 modelů. Nízká účast modelů ze země ES je dle „dobře informovaných zdrojů“ ovlivněna tvrzením bývalého vedoucího sekce p. Bellangera, že MS se nekoná!

Parking byl oproti loňsku naprosto vyhovující a to v prostorách CMM bez jakýchkoliv problémů. Personál muzea byl ochotný a vstřícný. Při zahajovacím ceremoniálu se ve Švýcarsku dlouho čekalo, chodilo a řečnilo, letos jen řečnilo. Organizátoři akcí maximálně propagovali (to je dobře!), ale řada osob se asi potřebovala prezentovat.

Propagace soutěže dosáhla té míry, že medaile ve třídách C6 a C7 předával osobně předseda polského parlamentu!

Mám-li se vyjádřit k jednotlivým třídám, pak nejpočetnější byla C1 s 59 modely. Pohledných modelů v této třídě bylo málo, kvalitativní rozpětí asi tak jako loni. Vyskytly se i zajímavé, dobře zpracované, ale jednoduché lodě, bohužel zapadly.

V C2 bylo 53 modelů. Třída byla mnohem sevřenější, první dvě místa obsadili s 98 a 97 body Čínčici (polské označení Číňanů).

Ve skupině C3 s celkem 31 modely dominovalo Rusko a Německo. Oproti loňsku měly tyto třídy šmrnc, neboť se sešla řada nápaditých exponátů. A o tom C3 především jsou.

Skupina tříd C4 zastoupená 43 modely byla především záležitostí sportovců socialistické Číny, což snižuje hodnocení ostatních v podstatě o třídu. Bylo dosaženo i absolutní dokonalosti vyjádřené hodnocením 100.

Ve třídě C5 s 16ti modely bohužel měly přednost modely spíše složitě a upatlané modely než modely jednodušší a čistě zpracované. Dominoval opět socialistický sport - tři první místa.

Třída C6 měla 38 modelů, z nichž 8 bylo juniorských, hodnocení bylo společné.

Třídy C7 měly celkem 23 modelů bez rozlišení juniorů. Byla to jedznačná záležitost pánů z Německa a Polska.

Mezi naše úspěchy patří 2., 6. a 7. místo v C1, 2. a 3. v C3D, 8. v C5 a 3. místo mezi juniory v C6. Oba junioři bodovali překvapivě vysoko - v C6 83 bodů, v C7B 81,33 bodu, což je ve společné konkurenci se seniory jednoznačný úspěch. Naše výprava dovezla 7 zlatých, 5 stříbrných a 7 bronzových medailí, z toho dvě stříbra junioři.

LOK v duchu tradic připravil i řadu rozličných pohárů a až asi na dva, z nichž jeden byl určen pro Poláka s nejvyšším hodnocením, je dostali Čiňané. Hle co dokáže socialistický „amaterský“ sportovec!!!

A jak jsem tak sledoval ceremonie s předáváním medailí, příliš nevěřím ve změnu v této oblasti, neboť taková medaile způsobí mnoho radosti. To by bylo asi k oficiální části vše.

Podíváme-li se na soutěž jinými očima, nelze upřít našim sousedům snahu maximálně se prezentovat a předvést vše na co jsou hrdí, a oni jsou hodně hrdí na to, čeho dosáhli. Toto nám bohužel chybí.

Město Gdaňsk je hansovní klasika. V roce 1945 bylo z 80% zničeno., ještě dnes jsou v městě ruiny a zbytky ulic a vlastně je postavené znovu. No a když vidíme na starých fotografiích chudou vesničku s malým dřevěným molem a Gdyni dnes...

Součástí této prezentace bylo i přijetí primátorem v nejhonosnější, tzv. Artušově sále města. Smutným této akce ale bylo předpadení ukrajinské delegace a okradení o 2.000 USD, které měla vedoucí výpravy v kabelece!

Dobрым duchem organizujícím „kulturní vyžití“ soutěžících byl již vzpomínaný p. Litwin, kterému se podařilo připravit celodenní výlet lodí, kdy jsme shlédli gdaňský přístav a (zkrachovalou) gdaňskou loděnici (velmi deprimující zážitek), v Gdyni pak vojenské muzeum, oceánografické muzeum, Blyskavici, Dar Pomorza, prohlídku přístavu civilního a vojenského, na Helu pak překvapivě pěkné rybářské muzeum, maják a dělostřelecké postavení z roku 1939. Přístavy byly dosti prázdné, na rejdě lodě nestály. Panu Liteinovi se podařilo zajistit sponzora a tak cena výletu klesla z původních 40 USD na 25 PZL za osobu, což nepochybně zvýšilo účast. Výletu se účastnilo asi 200 osob, jak my, tak členové probíhající konference, na plavbu byl zvlášť najat katamaran pro 400 osob, takže místa bylo dost. V rámci „osobního volna“ byla doporučena návštěva Malborku, což je zážitek a stojí za to. Pracovnice muzea s námi navštívila také Mariánský kostel s vyhlídkou z věže na panorámu starého města. Zajímavé i v dešti, stačilo vyběhnout několik stovek schodů. Dalším příspěvkem muzea byl byl bezplatný přívoz přes Motlavu, který nám šetřil asi kilometrovou zacházku do města.

Soutěž by se snad mohla zdát dlouhá, ale uvážíme-li, že v průběhu se dalo poznat polské pobřeží od Helu po ruskou hranici, shlédnout přístavy, lodě, muzea, poznat historické město, navštívit Malbork, procestovat deltu Visly, pak času bylo akorát. Ovšem jet někam kus světa a nepoznat místo a okolí je přece škoda.

První den soutěže byl dosti kritický a bohatý na zážitky. Registrace totiž byla naplánovaná na 8 - 13 hodin, což představovalo cestování přes noc. Po probdělé noci jsme se chtěli co nejrychleji ubytovat, osprchovat se a jít na zahájení ve 14 hodin.

Registrace byla zpožděna o hodinu a vlekla se. Při příchodu na kolej trvalo 45 minut, než se pracovníci na recepci podařilo s pomocí své kolegyně a mé maličkostí zapsat 14 jmen. Čísel pasů a vystavit stejné množství kartiček. Když jsme zjistili, že pokoje jsou značně vybydlené, že se jedná spíš o ustájení a když ani na třetím střeženém parkovišti o nás nikdo nevěděl, stačil už jen malý dloubaneček mé ženy a jsa patřičně vytočen, jel jsem na ředitelství soutěže, představováno dvěma muži - funkcionáři LOKu, popsal jsem jim situaci, vyzval ředitele, aby jel se mnou se podívat na ubytování a ukázat mi parkoviště a sdělil mi, že pokud se problém nevyřeší k naší spokojenosti, budu situaci ventilovat při slavnostním zahájení a že jsme připraveni ze soutěže na protest odjet. Vyšší z dvojice se snažil problém bagatelizovat, ubytování vidět nechtěl, ale poměrně náhle rozhodl - zavolał dalšího činníka aby jel se mnou a ukázal mi nové ubytování. Toto už splňovalo mé představy. Mimochodem, tento „ubytovatel“ byl maximálně solidní a ochotný, bylo radost s ním jednat. To co trvalo v předchozí koleji 45 min. zvládla druhá pracovnice hravě sama za 10 minut! Takže úderem 16,30 jsme byli konečně ubytováni! Náš přechodný domov, kolej hudební akademie nesl jméno „Studentský domov čtvera ročních období“.

Chtěl bych se zmínit o cenách: platili jsme 15 USD za osobu a noc a parkovné 3 USD za den a auto. Jak jsem zjistil v recepci, třílůžkový pokoj se snídaní stál 240 PZL, LOK hovořil o 50 USD. Vezmu-li, že jsme tedy platili 45 USD za pokoj bez snídaně a přičetli parkovné za 5 aut (parkovalo se v objektu) nemohl na nás LOK prodělat, jak mi hoši z LOKu chtěli namluvit, když se pokoušeli vylomit ze mě nejprve 10 a pak 5 USD za osobu a snídaní, což jsem odmítl, protože ubytování jsme už zaplatili. Jednu snídaní jsme absolvovali díky „informačním šumům“ zdarma. Bral jsem to jako odškodné. Ubytování-ustájení na první koleji bych nerad považoval za snahu LOKu o rozdělení soutěžících na dvě společenské kategorie: soutěžící ze západu jako lepší lidi, soutěžící z východu jako horší lidi. Rád bych věřil, že ono ustájení bylo pro nás z východu vybráno jen náhodou. Později si stěžovali i jiní, ale asi ne dost důrazně. K banketu, který jsme si platili sólo a jen někteří, řeknu, že tak málo jsem se za 20 USD už dlouho nenajedl! Nebyli jsme také jediní, kteří nadávali. Neopomenul jsem onomu „řediteli“ sdělit, že je to zlodějna, na což mi řekl, že už ode mne nechce nic slyšet. Až jsem druhý den viděl přípravu „malého pohoštění“ pro předsedu parlamentu, zapálilo mi, neboť jeho účast byla ohlášena při zahájení banketu. Snad čirou náhodou rozsah „malého občerstvení“ se nápadně podobal rozsahu banketu, pomínu-li opět zcela náhodnou podobu táčů a obsahu.

Rád bych se také zmínil o cestě Polskem. Nevýhoda ranní registrace byla svým způsobem vyvážena noční jízdou, která měla výhodu minimálního provozu. Já asi polovinu cesty jsem jel po rychlostní čtyřproudové komunikaci. Záhy jsem zjistil, že na vozovkách tohoto typu se jezdí v levém pruhu, pravý, vymáčený s kolejšími slouží pro nákladáky a k uhýbání při předjíždění. Snažil jsem se jet podle předpisů, ale dost dobře to nešlo. Začátky a konce obcí jsou většinou na společné ceduli a ta bývá někdy vpravo, někdy vlevo, no a na čtyřproudé vozovce potmě takovou ceduli na levé straně uhlídat nelze, takže mnohdy jsme začátky a konce měst jen odhadovali. Že jsem v Čenstochově, jsem zjistil až při výjezdu, cedule byla náhodou právě na pravé straně. Světelné semafore bývají často na rampě společně pro oba směry, takže se stane, že semafore jednoho směru jsou umístěny až za křižovatkou! Místní specialitou je také připojování pruhů zleva v rámci mimoúrovňového (což je ale zcela běžné i jinde, na západě i v Kanadě - pozn. redakce).

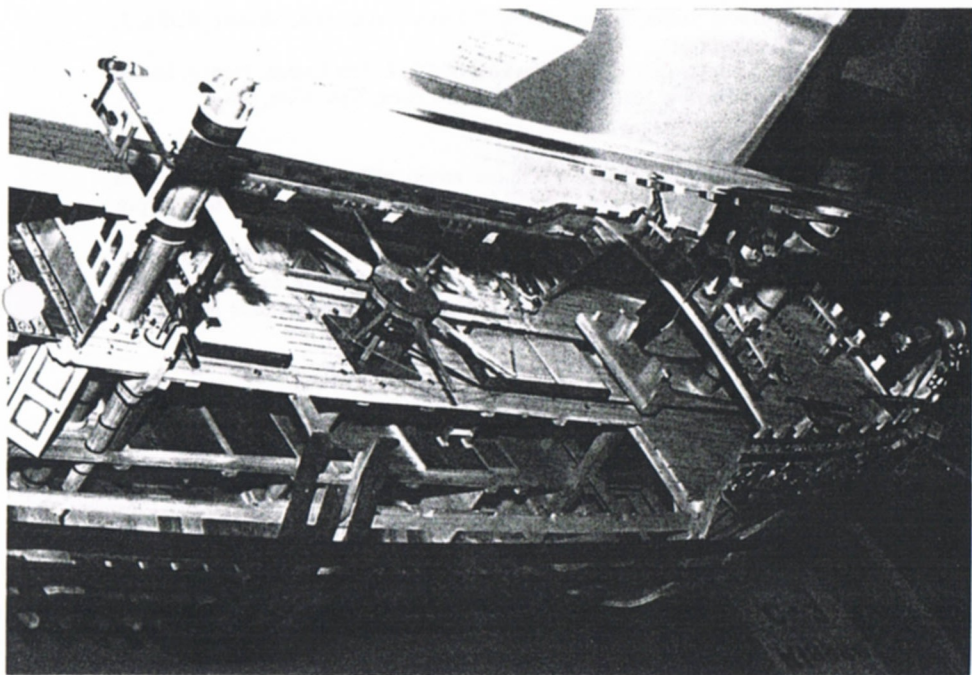
Křížení je vůbec zajímavou specialitou. Střetl jsem se s mimoúrovňovým křížením, kdy odbočení vlevo je spojeno s odbočením vpravo, tedy křížuje se celá čtyřproudá komunikace vč. středového pruhu. Ušetří se tak jeden nájezd. Specialitou je také omezení na 70 km ponejvíce před křižovatkami. Tento zákaz někdy končil křižovatkou, někdy zvláštní cedulí za křižovatkou. V obou případech se jednalo o značené křižovatky. Systém jsem v tom neobjevil.

Závěrem bych se chtěl zmínit o počasí. Mám-li být stručný, bylo ztěžsle. Šlo z extrému do extrému několikrát za den a jít ven bez deštníku se nedoporučovalo, teplotně to bylo od košile s krátkým rukávem po podzimní bundu. Mračna - to byla kapitola sama o sobě, velice fotogenické, ostré přechody světlo - stín, tmavá - světlá, zcela zataženo - zcela jasno během půl hodiny.

Ze soutěže jsem si odvezl kaleidoskop zážitků a pocitů, kladných a záporných, ale každopádně to byla akce zajímavá, poučná a jsem velmi rád, že jsem ji absolvoval a poznal zase něco nového.

Opravené a vypulirované staré město ostře kontrastuje se vzhledem a nepořádkem v novějších částech města. Venkov a menší města vypadají velmi chudě a nic nenapovídají o tom, že se Poláci mají mnohem lépe jak my, jak mi vysvětlovali hoši z LOKu, když se se mnou handrkovali o snídani a já měl často v ústech dražota a zlodějna.

Ing. Vladislav Janoušek
trenér kategorie „C“.



3.3. Seriál Mi ČR - FSR

3.3.1. Čtvrtý závod mistrovství ve Vysokém Mýtě

Společným pořadatelem tohoto závodu byly kluby lodních modelářů Vys. Mýto a Přerov. Chladný poslední srpnový víkend přesto přinesl velmi dobrou účast i boje na trati. 15 juniorských modelů a šedesátka seniorských je dobrý průměr roku.

Jedna jízda musela být v polovině přerušena, když se utrhlá pravá přední bój a trochu nespokojenosti působila i čtvrtá bój, jejíž kotva v bahnitěm dnu jí dovozovala malé posuny, které však závod neovlivnily.

Letos vyjimečně pěkné ceny, odměnění i nejstaršího závodníka a naopak nejméně úspěšného nováčka ve třídě V7,5 motorem tohoto obsahu bylo pěkným vrcholem za již se klubajícího sluníčka. Přesně podle zákona namazaného krajice se soutěžící rozjeli domů již za pěkného počasí.

Výsledky:

FSR V3,5 jun: 1. Viktor Hamera, St.Boleslav, 40 kol/42sec, 2. Tomáš Kyselý, Turnov, 35/-, 3. Lenka Navrátilová, Pardubice, 32/53

FSR V7,5 jun: 1. Zdeněk Zavadil, Slavkov, 58/4, 2. Martin Raška, Přerov, 52/16, 3. Karin Zvalová, Šala, 28/01, 4. (3. z ČR) Tomáš Kyselý, Turnov, 24/-

FSR V3,5 sen: 1. Zdeněk Krajča, Hustopeče, 56/30, 2. Radim Dědina, Brno, 46/04, 3. Ing. Pavel Pinkas, Pardubice, 43/-.

FSR V7,5 senioři: 1. David Štíčka, Přerov, 63/08, 2. David Škvarenina, Slavkov, 61/28, 3. Zdeněk Posel, St. Boleslav, 60/27.

FSR V 15 společ. jun. i sen: 1. Luděk Mátl, Slavkov, 66/08, 2. Petr Lamač, Turnov, 66/09, 3. junior Tomáš Kyselý, Turnov, 56/15, 4. (3. sen.) Petr Lejsek, Vys. Mýto, 55/-.

3.3.2. Poslední závod v Turnově

Tradičně dobře připravené závodistiště ve vhodném areálu příšovických rybářů, se letos nevyhnula nepřízní počasí a finálová jízda sedmapůlek musela být v polovině přerušena pro přivalový déšť s větrem, který hrozil i zničením technického zařízení.

Dobře obsazená soutěž v závěru i trochu zamíchala pořadím v některých kubaturách. Jezdilo se tentokrát v pátek odpoledne (první rozjízdky), a v sobotu dopoledne (druhé rozjízdky) a finálové jízdy v sobotním odpoledni. Tím je umožněno vyhlásit již vítěze v sobotu večer, což je pak spojeno i s vyhlášením celého mistrovství ČR.

Výsledky:

V3,5 jun: 1. Viktor Hamera, St.Boleslav, 49/07 (kola/čas), 2. Lenka Rajnišová, Brandýs n/L., 39/-, 3. Tomáš Raška, Přerov, 36/-

V 7,5 jun: 1. Zdeněk Zavadil, Slavkov, 60/02, 2. Tomáš Kyselý, Turnov, 52/29 3. Michal Bílek, Lázně Bělohrad, 47/23.

V 3,5 sen: 1. Petr Lamač, Turnov, 54/33, 2. Michal Rajniš, Brandýs n/L., 52/32, 3. Martin Kadeřábek, Radčice, 47/13.

V 7,5 sen: 1. David Štíčka, Přerov, 54/31, 2. Václav Žák, Jablonec, 51/08, 3. Bohumil Směták, Přerov, 42/-

V 15: Petr Kuban, Přerov, 63/08, 2. jun. Zdeněk Zavadil, Slavkov, 61/15, 3. Petr Vaněrka, Duchcov, 57/25, 4. (3. sen.) Jiří Polák, Radčice, 50/05

3.3.3. Celkové výsledky mistrovství ČR - FSR V.

Závěrečné zhodnocení a dekorování vítězů letošního mistrovství ČR se uskutečnilo po společné večeři v penzionu Vyskeř, který pro tuto příležitost zajistili pořadatelé posledního závodu z Turnova. Malý sálek pro zhruba 45 osob nestačil a tak byl patřičně „nerván“, ale neubralo to na dobré náladě po tvrdém deštivém zápolení. Jak konstatujeme u světových soutěží, můžeme s určitou radostí uvést zjištění, že i úroveň našich závodníků stoupá. Dalším potěšitelným jevem je, že se objevují další noví junioři (to především), ale i další závodníci senioři. Tak jak se všude říká, že modelářství je pomalu na vymření, věřme, že ne.

VÝSLEDKY MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY:

FSR - V 3,5 junioři:

Poř.	Jméno	Klub	Ra	MB	Du	VM	Tu	Výsled.
1	Hamera Viktor	St.Boleslav	21	21	21	21	21	63
2	Rajnišová Lenka	Brandýs /L	18	18	18	12	18	54
3	Kyselý Tomáš	Turnov	8	10	-	18	12	40
4	Navrátilová Lenka	Pardubice	10	15	-	15	10	40
5	Raška Tomáš	Přerov	-	12	-	10	15	37
6	Raška Martin	Přerov	15	0	-	-	-	15
7	Kolín Jiří	Kraslice	-	-	15	-	-	15
8	Žarorský Zdeněk	Slavkov	12	-	-	-	-	12

FSR - V 7,5 junioři:

Poř.	Jméno	Klub	Ra	MB	Du	VM	Tu	Výsled.
1	Zavadil Zdeněk	Slavkov	18	21	21	21	21	63
2	Kyselý Tomáš	Turnov	15	18	-	15	18	51
3	Raška Martin	Přerov	12	15	-	18	12	45
4	Bílek Michal	L.Bělohrad	-	-	-	12	15	39
5	Raška Tomáš	Přerov	-	12	-	10	-	22
6	Žarorský Zdeněk	Slavkov	21	-	-	-	-	21
7	Dostál Vojtěch	Kraslice	-	-	18	-	-	18
8	Panuška Lukáš	Kraslice	-	-	15	-	-	15

FSR - V 15 junioři:

Poř.	Jméno	Klub	Ra	MB	Du	VM	Tu	Výsled.
1	Zavadil Zdeněk	Slavkov	18	18	21	-	21	60
2	Kyselý Tomáš	Turnov	-	-	-	21	18	60
3	Raška Martin	Přerov	15	21	-	-	15	51
4	Žarorský Zdeněk	Slavkov	21	-	-	-	-	21
5	Havlíček Jiří	Přerov	-	-	-	18	-	18

FSR - V 3.5 senioři (27 účastníků):

	Jméno	Klub	Ra	MB	Du	VM	Tu	Výsled.
1	Štíčka David	Přerov	21	21	15	0	-	57
2	Rajniš Michal	Brandýs /L	3	12	21	4	18	51
3	Krajča Zdeněk	Hustopeče	10	18	-	21	-	49
4	Kadeřábek Martin	Radčice	18	2	12	8	15	45
5	Černý Miloslav	St.Boleslav	15	10	10	5	10	35
6	Posel Zdeněk	St. Boleslav	0	8	18	0	8	34
7	Dědina Radim	Brno	3	4	-	18	6	28
8	Vejvoda Pavel	Bernartice	0	-	2	10	12	24
9	Roušal Vojtěch	St.Boleslav	3	0	8	12	-	23
10	Lamač Petr	Turnov	-	-	-	-	21	21
11	Pinkas Pavel	Pardubice	1	0	-	15	-	16
12	Fišková Hana	Litvínov	12	0	4	0	-	16
13	Růžička Vít	Hustopeče	-	15	-	-	-	15
14	Škvarenina David	Slavkov	8	0	-	6	-	14
15	Hájek Karel	Praha	0	0	6	0	5	11
16	Havránek Miloslav	Litvínov	-	5	-	3	-	8
17	Lejsek Petr	Vys. Mýto	6	1	-	-	-	7
18	Runkas Lubomír	Hustopeče	-	6	-	-	-	6
19	Polák Jiří	Radčice	0	-	5	0	-	5
19	Beneš Bohuslav ml.	Výs. Mýto	5	-	-	0	-	5
21	Beneš Bohuslav st.	Vys. Mýto	0	0	-	0	4	4
22	Rajniš Jaroslav	Brandýs /L	0	3	1	0	-	4
23	Vaněřka Petr	Duchcov	0	0	0	2	2	4
24	Kolář Jan	St.Boleslav	0	-	3	-	-	3
24	Till Václav	Vys. Mýto	0	0	0	0	3	3
26	Smětáková Jana	Přerov	-	-	-	1	-	1
26	Fapšo Jaroslav	Turnov	-	-	-	-	1	1



FSR - V 7,5 senioři (28 účast.):

Poř.	Jméno	Klub	Ra	MB	Du	VM	Tu	Výsled.
1	Navrátil Josef	Pardubice	18	21	21	4	1	60
2	Štíčka David	Přerov	12	2	10	21	21	54
3	Žák Václav	Jablonec /N	8	18	0	12	18	48
4	Směták Bohumil	Přerov	4	15	18	2	15	48
5	Posel Zdeněk	St.Boleslav	0	0	12	15	12	39
6	Černý Miloslav	St.Boleslav	21	8	5	0	-	34
7	Kobrlé Josef	Vys. Mýto	15	1	1,5	10	-	26,5
8	Vlk Leopold	Vys. Mýto	6	12	-	8	-	26
9	Kuban Petr	Přerov	5	4	6	6	10	22
10	Lamač Petr	Turnov	10	6	-	0	4	20
11	Škvarenina David	Slavkov	0	-	0	18	-	18
12	Žarorský Zdeněk	Hustopeče	-	-	15	-	-	15
13	Krajča Zdeněk	Hustopeče	0	10	-	0	-	10
14	Čapek Jan	Turnov	-	-	1,5	5	3	9,5
15	Pinkas Pavel	Pardubice	0	0	-	3	6	9
16	Polák Jiří	Radčice	0	-	8	0	-	8
17	Dvořák Vlastislav	St. Boleslav	-	-	-	-	8	8
18	Roušal Vojtěch	St.Boleslav	2,5	0	3	0	0	5,5
19	Dědina Radim	Brno	0	5	-	0	0	5
20	Lejsek Petr	Vys. Mýto	-	-	-	-	5	5
21	Rajniš Michal	Brandýs /L	1	3	-	1	-	5
22	Kolář Jan	St.Boleslav	0	-	4	-	0	4
23	Vejvoda Pavel	Bernartice	2,5	-	-	0	-	2,5
24	Mátl Luděk	Slavkov	-	-	-	-	2	2

FSR - V 15 senioři (19 úč.):

Poř.	Jméno	Klub	Ra	MB	Du	VM	Tu	Výsled.
1	Mátl Luděk	Slavkov	0	21	18	21	12	60
2	Kuban Petr	Přerov	12	8	21	12	21	54
3	Štíčka David	Přerov	21	18	12	1	8	51
4	Polák Jiří	Radčice	8	-	15	6	15	38
5	Lejsek Petr	Vys. Mýto	18	4	-	15	4	37
6	Vaněrka Petr	Duchcov	2	12	5	4	18	35
7	Fapšo Jaroslav	Turnov	15	2	-	10	4	29
8	Kadeřábek Martin	Radčice	10	6	10	8	2	28
9	Lamač Petr	Turnov	4,5	5	-	18	4	27,5
10	Jakubec Jan	Turnov	0	10	-	3	10	23
11	Kobrlé Josef	Vys. Mýto	4,5	0	6	5	-	15,5
12	Runkas Lubomír	Hustopeče	-	15	-	-	-	15
13	Žarorský Zdeněk	Slavkov	6	-	8	-	-	14
14	Čadek Milan	Turnov	0	0	-	2	6	8
15	Kyselý Petr	Turnov	1	3	-	-	-	4
16	Havránek Miloslav	Litvínov	0	1	-	0	-	1

3.4. Mistrovství ČR F1E, F3E, FSR-E

Ve dnech 21.-23. 8. se uskutečnilo mistrovství republiky výše uvedených tříd, které pořádali náhodští modeláři v novém areálu v Dolní Radechovce u Náchoda. Protože trať byla již připravena a většina soutěžících přijela již ve čtvrtek a tak se ladilo a trénovalo až do pátečních odpoledních hodin.

Soutěž byla zahájena třídami F1Ea F3E. Třída F1E u nás léta stagnuje, ale zásluhou pražských modelářů dosahujeme světových výsledků. Zde na nám ukázal jen ing. Švorčík pěknou jízdu modelu přes Kg. Je velická škoda, že tato třída upadá, protože zde se ukazuje opravdový pilot F1.

V sobotu v nárazovém větru adešti se rozjekly soutěže ve všech třídách naplno. Výsledky byly ovlivněny počasím a tak se stalo, že v jedné jízdě foukal silný vítr - výkony byly průměrné, v druhé cojižděce nefoukal vítr skoro vůbec - výsledky byly na světové úrovni. Důkazem je výkon 30 kol Michala Kneyse ve třídě FSR-Eco.I přesto, že počasí závodům moc nepřálo, výkony byly poměrně slušné. Rozhodčí I. Kneys, který celou soutěž řídil, nemusel udělit ani jednu žlutou kartu. Veškeré závodní výkony se vkládaly do počítače, takže výsledek celé jízdy byl znám chvilku po skončení rozjízdky. Celkově všechny výsledky se nechají srovnat se světovými výkony i když byly ovlivněny počasím. Dále je potěšitelné, že se na mistrovství objevují nové tváře, v FSR-400 Martina Šebestová z Náchoda (4. místo), ve FSR -Eco Soňa Darvašová (2.m.) Zdeňka Sršňová (3.m.) , a Jan Sršeň (4.m) , všichni z KLoM Dvůr Králové.

Pochvalu zaslouží náhodští modeláři, kteří pod vedením p. J.Linharta vše dobře připravili, za což jim všichni děkujeme.

Co se používalo a co bylo k vidění?

Motory na mistrovství byly k vidění Pletenberg, Lehner, Mabuchi 500BB Copmpetition, bezkomutátorové motory LRP.

Baterie se používaly Sanyo 2000 počítačem vybírané do jednotlivých sad

Loďní šrouby u tříd FSR-Eco se používají od fy Graupner, kovové z berliové bronze, ve třídách MONO a HYDRO třílísté plastové od stejné firmy.

Loďní trupy ve třídě FSR-Eco dominují trupy maďarského modeláře Kukoreliho, jež nemají v současnosti žádnou konkurenci. Trupy L.Macháně zase ovládly třídy MONO a HYDRO. Model ze stavebnic v současné době nemá šanci. Ve třídě HYDRO 3 model J. Němce hodně připomínal modely italských závodníků, které byly vidět na letošní elektrotregatě v Praze.

Josef Darvaš



Výsledky:

MONOI: jun: 1. L. Macháň, 31/36 (kola/čas), 2. L. Linhart, 30/4, F. Šebesta, 22/7 (celkem 4 účastníci)

sen: 1. P. Hýnek, 34/15, 2. M. Kneys, 33/18, 3. M. Vaňouch, 33/35 (7 úč.)

MONO 2: 1. P. Hýnek, 34/15, 2. M. Vaňouch, 34/21, 3. P. Škábá, 33/14 (7 úč.)

HYDRO1: jun: 1. J. Petrle, 26/7, 2. F. Šebesta, 26/29, 3. J. Mašek, 26/36 (3 úč.)

sen: 1. Z. Fišer, 30/16, 2. V. Šebesta, 30/19, 3. J. Balcar, 29/26 (5 účast.)

HYDRO 2: jun: 1. F. Šebesta, 30/24, 2. L. Linhart, 29/16, 3. L. Macháň, 27/8 (3 úč.)

sen: 1. J. Dvořák, 31/12, V. Švorčík, 20/0, 3. P. Doležal, 19/10 (5 účastníků)

HYDRO 3: 1. V. Švorčík, 31/20, 2. Z. Fišer, 31/24, 3. J. Němec 28/14 (6 úč.)

FSR-E 400: jun: 1. F. Šebesta, 35/17, 2. L. Linhart 33/10, 3. J. Vít 32/11 (4 úč.)

sen: 1. J. Balcar, 36/19, 2. J. Pubec 35/15, 3. J. Martínek 34/14

FSR-Eco standart: jun: 1. L. Linhart, 48/7, 2. F. Šebesta, 46/15, 3. M. Darvašová, 46/18 (6)

sen: 1. V. Šebesta, 53/7, 2. J. Pubec, 52/21, 3. M. Šafář, 49/12 (7 úč.)

FSR-Eco expert: jun: J. Petrle, 45/15, 2. S. Darvašová 39/13, 3. Z. Sršňová, 33/22 (4 úč.)

sen: 1. M. Kneys, 58/21, 2. V. Švorčík, 55/0, 3. Z. Fišer, 55/14

Mistrovský závod pro rychlostní modely se spalovacími motory se uskutečnil 27.6. v Jablonci s účastí 18 modelů ze šesti klubů.

Výsledky:

F1 V - 3,5 (5 účastníků): 1. Ing. Martin Kadeřábek, Radčice, 17,00, 2. Vítězslav Škoda, Praha 18,4, 3. Karel Hájek, Praha, 19,6.

F1 V - 7,5 (7 úč.): 1. Jiří Polák, Radčice, 19,3, 2. Petr Lamač, Turnov, 19,6, 3. Václav Žák, 19,7.

F1 V - 15 (6 úč.): 1. Vítězslav Škoda, Praha, 15,3, 2. Ing. Martin Kadeřábek, Radčice, 15,8, 3. Jiří Polák, Radčice 16,6.



3.5. 4. soutěž seriálu NS

V sobotu 5. září se konala soutěž lodních modelářů započítávaná do seriálu NS v Dolní Radechové pořádaná klubem Dvůr Králové n/L.

Soutěžící byli tentokrát velmi disciplinováni a poslali své přihlášky včas, takže odpadla zdoluhavá prezentace a začalo jen se čtvrt hodinovou prodlevou. Pořadatel připravil dvě tratě, na jedné se jezdily třídy F2-Ž a F2A, na druhé F2B, F4A,B a parníky. Soutěž začala prvními dvěma jízdami F2-Ž, kde se pěknými jízdami dostal do čela Jan Urbanský (97a 100) následován svým bratrem Tomášem (97 a 91 a Monikou Darvašovou (91 a 97). Ve třetí jízdě potvrdil Jan výbornou formu a 97 body celou soutěž vyhrál. Ke změně nedošlo ani na 2. a 3. místě. Ve třídě F2A jun dosáhl pěkného výsledku Jan Sýkora 284, naopak zklamal Lukáš Grňa (mistr republiky), který skončil až na pátém místě a aby se neporušila rodinná smůla jeho otec v seniorech měl rušení, nezajel ani on a skončil. za Romanem Brychtou. Je velice odvážné od soutěžících, kteří věnovali stovky hodin mravenčí práce k vytvoření nádherných maket a pak jedou na frekvenci 27mhz, kde funguje kdejká občanská radiostanice.

Na druhé trati se rozjela třída F4A juniorů, kde se nenechal zaskočit Jan Červíček žádným ze svých soupeřů a dvěma čistými jízdami suveréně vyhrál před Jakubem Jeriem a Lucií Sýkorovou. V téže třídě seniorů se odehrávaly opravdové boje. Tato třída se začíná slibně rozvíjet, 11 přihlášených je toho důkazem. Zvítězil Karel Kyncl (200), druhý byl Josef Navrátil ml. a třetí Roman Brychta, který zvítězil ve třídě F2A.

Ve třídě F2B na prvním místě jako vždy Zdeněk Horský se svou Nanuchkou, je to již jeho čtvrté vítězství v seriálových soutěžích, takže se stane i mistrem republiky, blahopřejeme. Velkým překvapením se stal andruhým místě Josef Darvaš, který s nejhorším bodováním za (79bodů) za stíhač ponorek, zato stovkou 98 body v jízdách překvapil hlavně sám sebe. třetí místo obsadil Jan Červíček.

Všechny zaujal i start parníků. Do soutěže byly přihlášeny dva modely - Jiřího Špinara Stadt Zürich a Jiřího Voráčka Lazy Duck. Detailně propracovaný parník Jiřího Špinara nebyl dokonale zaježděn a tak při silnějším větru se loď naklonila ke straně, boční koleso vyjelo z vody a loď ztratila rychlost. Přesto při klidnější vodě byl krásný pohled na jízdu obou parníků umocněnou stoupajícím kouřem z komínů. Zvítězil Jiří Špinar lepší stavbou. Velká publicita přilákala do areálu velké množství diváků, dokonce i místní kabelovou televizi a Český rozhlas. Doufáme že další ročník této soutěže se pojede již na vodě ve Dvoře Králové nad Labem.

Josef Darvaš

Výsledky:

F2A: jun: 1. Jan Sýkora, 284 bodů, 2. Jan Urbanský, 279, 3. Petr Kubiček, 278 (6účast.)

sen: 1. Roman Brychta, 287, 2. Ivan Grňa, 267,33, 3. Viliam Hoblák, 248 (4 úč.)

F2B. 1. Zdeněk Horský, 284, 2. Josef Darvaš, 177, 3. Jan Červíček, 272 (8 úč.)

F4A: jun : 1. Jan Červíček, 200, 2. Jakub Jerie, 195, 3. Lucie Sýkorová, 193, (4 úč.)

sen : 1. Antonín Kyncl, 200, 2. Josef Navrátil ml., 195, 3. Roman Brychta, 190, (11)

F4B : 1. 1. Anthová Beata, 255, 2. Ivan Grňa, 99 (2 úč.)

DS : 1. Jiří Špinar, 348, 2. Jiří Voráček, 331 (2 úč.)

F2 žáci: 1. Jan Urbanský, 286, 2. Tomáš Urbanský, 284, 3. Monika Darvašová, 282.

4. Různé zprávy

4.1. Recenze knihy „MYS HORN“

Před několika týdnů jsem za 245 korun koupil knihu od anglického jachtaře Robina Knx-Johnstona MYS HORN, dějiny mořeplavby, vydané nakladatelstvím TRANGO PUBLISHERS s.r.o., Dolní náměstí 319, Vsetín. Text přeložila Libuše Burianová-Hasenohrlová.

Knihy má perfektní obálku s barevnými fotografiemi plnoplošného jachtaře na straně přední a třístěžňový bark se západem slunce na straně zadní. Na záložkách včelá doporučení.

Protože to byla po delší době kniha „k věci“, moc jsem neváhal a tuto koupil.

Zaujala mne už od prvopočátku. Má obsah vpředu, což je v pořádku, ale v pořádku není název kapitoly 6.: Lov VERLYB a obchodování. To nic, řekl jsem si, hloupý překlep.

O pár stran dále narážím na jméno GONDWANALAND, překladatelkou ponechaný v originále v pasáži o vzniku světadílů. Já se pamatuji, že na škole jsme tuto věc označovali termínem prapevna Gondwana.

U „námořních pokynů vydaných admirálitou“ popisujících Patagonii jsem si říkal, že by bylo lépe použít asi termín „plavební příručka a čtěl v klidu dále.

Ovšem označení Drakeova průlivu jako Drakeova cesta v kapitole třetí a jako Drakeův kanál kolem mysu Horn v kapitole čtvrté mě už začaly vadit. Při Drakeově nájezdu do Panamského průlivu v roce 1573 jsem sáhl po podrobném atlasu světa. Průliv jsem nenašel. Nevím také, kam zatřídit „biskajské lodě“, se kterými se Drake utkal při počátku své slavné cesty. V kapitole třetí, věnované této plavbě jsem se dočetl, že zajal „španělský trojstěžník Manilské galeony“, který je v kapitole 6. uváděn jako „Manila Galleon“. Přitom existuje u nás velmi pěkná kniha o této plavbě od D. Wilsona - Pirátova plavba kolem světa - zde se mohla překladatelka poučit. I o této plavbě se ale učí už ve škole.

V kapitole čtvrté v pasáži týkající se plavby holandských lodí Endracht a Hoorn v roce 1615, se dovidáme, že při plavbě kolem mysu Horn pocítili silný náraz a kolem lodí viděli krvavou stopu. Když loď převrátili na bok, našli do kýlu zabodnutý kel zubouna jednorožce. Obří zub prorazil tři vrstvy pažení. Nesetkal jsem se s pažením na kýlu ani v jedné vrstvě. A co zuboun - vzhledem k velikosti by to mohl být tak narval jednorožec o váze asi 1,5 tuny. Docela humorná je pak informace, že se námořníci rozhodli oškrabat z kýlu plevl.

Ovšem za jednu z perel v této části knihy považuji následující text: „...jenomže v tu chvíli se nám vitr opřel do hlavní plachty a rozdrpil ji, přestože byla na půl skasaná a na palubu si lehl, kdo měl ruce a nohy, takže byla plná a všichni se snažili plachtu stáhnout, nic se nám nedařilo, až nám nezbylo nežli seříznout horní provazec a nechat ji padnout na palubu. Nedovedu si popsaný děj dost dobře představit.

Po tomto sdělení mě pak „španělská výběrčí galéria Nuestra Señora de la Cabadonga“, které byly nejspíše galeonami, nechaly zcela klidným.

Dolar jako měna byl Kongresem uzákoněn r. 1792, 1. ražba by la v r. 1794, takže cena 4 dolary za krysu vr. 1731 na str. 79 - nevím.

Jakou známku by hodnotili učitelé přírodopisu na ZŠ informaci z již zmiňované VELRYBÍ kapitoly o tom, že „předmětem zájmu byli hlavně vorvaní, kytovci a velryby grónské“ si netroufám odhadnout. O dále v textu „zaznamenaných 39 velrybářských soupřavách u chilského pobřeží v roce 1792“ jsem si jen pomyslel, že se asi jednalo o výpravy.

V této kapitole jsem si také musel zvyknout na fakt, že překladatelka bark označuje termínem bárka, ať je tento bark sebevětší. Když v téže kapitole „obvzlášť silná vlna zasáhla vyduřinu na zádi a přerazila držák kormidla“, dospěl jsem k závěru, že četba tohoto překladu z pera výšeuvedené paní mi připraví mnoho zajímavých chvil a nepřekvapilo mě, že loď Essex obeplula mys Horn se skloněnými stěžni, jak bývalo zvykem, ani že na jiné lodi kasali plachty aby zmenšili jejich objem. Když byl ovšem v roce 1830 nahrazen 60ti tunový škuner, provádějící zásilkovou službu kolem chilského pobřeží, sedmitunovým kolesovým parníkem, svou představivost jsem už namáhat musel.

Řada zajímavých termínů, které potěší především milovníky kliprů, je v kapitole 7. - Rychlé plachetnice: Ve vzorci $(D-3/5\dot{S}) \times \dot{S} \times 1/2\dot{S}$, to celé děleno 94, hodnota D znamená délku od nosného trámu na přídi k zadnímu členění. Že by to snad byl přední a zadní vaz?

Dalším faktorem, který ovlivnil nové stavitelství, bylo čtvereční dělení přepážek. Suchých doků bylo málo a téměř všechny přístavy byly vystaveny přílivu, proto byly všechny lodě konstruovány tak, aby... mohly sedět na suchu, s plochým dnem a hranatou střední přístavbou. Trup byl ze dřeva, většinou zpevněný klíny. (str.126)

Nyní něco ke kliprům:

Trupy měli delší, přední palubu špičatější než zaběhnuté lodi, jehlancovitý stěžně, ...str 128 Flying Clod měla celkovou délku 225 stop (výšku ponoru 209 stop), šířku 40 stop a 8 palců, nad hladinou 20 stop. (str 129)

Zoung Americce kromě zlomené čelní čnělky vítr očesal téměř všechny vrcholové stěžně a po jedenácti týdnů pluli s polovičkou stěžňů. Jediné co mě opravdu překvapilo, bylo, že tato loď přestala brázdit moře roku 1886, kdy plula pod rakouskou vlajkou pod jménem Miroslav. Pohřešili ji na cestě z Delaware do Fiume. (str 131)

U kliprů se z mělčího podpalubí stala norma a stěžně a ráhnové trámce byly z kovu. (str.132)

Glory of the Sea z roku 1869.... jediný nadkošový stožár nesl křížovou vrcholovou plachtu (str.134)

Čtyřstěžňová ocelová bárka Nord neměla žádnou střední nástavbu, ale 40 stop dlouhý můstek a 37 stop zábradlí. (str137)

Ale dosti plachet, věnujme se nyní páře.

Parníky začaly pracovat úsporněji, teprve když byl sestrojen třífázový motor. Jakmile byla roku 1870 vyrobena dostatečně pevná ocel, objevil se motor, v němž pára prošla jedním pístem a byla vytlačena do druhého a většího a tím rovněž poháněla. U třífázového motoru procházela pára s počátečním tlakem 125 liber na čtvereční palec třemi potřebně velkými písty a poháněla je při stejné teplotě vyšším počtem koňských sil. (str.139-140)

V následující kapitole „Provedli jsme všechna bezpečnostní opatření, která námořníci znají, od uvolnění lan u kormidla až k pevnému sešněrování těch, co drží čelní trámy.

Ke kapitole 9., kde zavedením výkonného třífázového parního motoru...protože řada lodí byla přebudována na bárky, čtyřhranné plachty nahrazeny vratiplachtami, osádky omezeny a výdaje tak sníženy jen podotýkám, že i vratiplachta stejně jako klasická ráhnová plachta má 4 rohy. Nad pštistěžňovou bárkou Potosi, pštistěžňovou lodí Preussen a přidavným třífázovým parním motorem u Marie Rickmers jsem se jen poušmál. Musí být nepříjemné, když podřiznutý čelní stěžněň tloukl do vazního trámu pod kýlem.

V 10. kapitole věnující se I.sv. válce u mysu Horn, jsem se poučil, že Leipzig zeskadry von Specho si plnil bedňáky uhlím a že bitva začala v 19.00 při síle větru číslo 6 a na ploše 12 300 yardů.

V kapitole 12., popisující II. sv. válku ve zmiňované oblasti se dovidáme na str. 215, že kapesní bitevní loď byla poháněna dieselovým motorem (i když jich bylo 8 spřažených po dvou), ale na str. 217 „nepostradatelný zbytek mužstva v 6.15 odpoledne vyvedl pod parou Graf Spee z přístavu“. Kdo koho, kdo byl pod parou? Námořníci nebo ty siesehy?

Na téže straně se také dovidáme, že bitevní loď Renown se zásobila uhlím v Riu, že v Durbanu nabíraly uhlí dva další těžké křižníky a letadlová loď Eagle. Cudáci piloti - toho kouře!

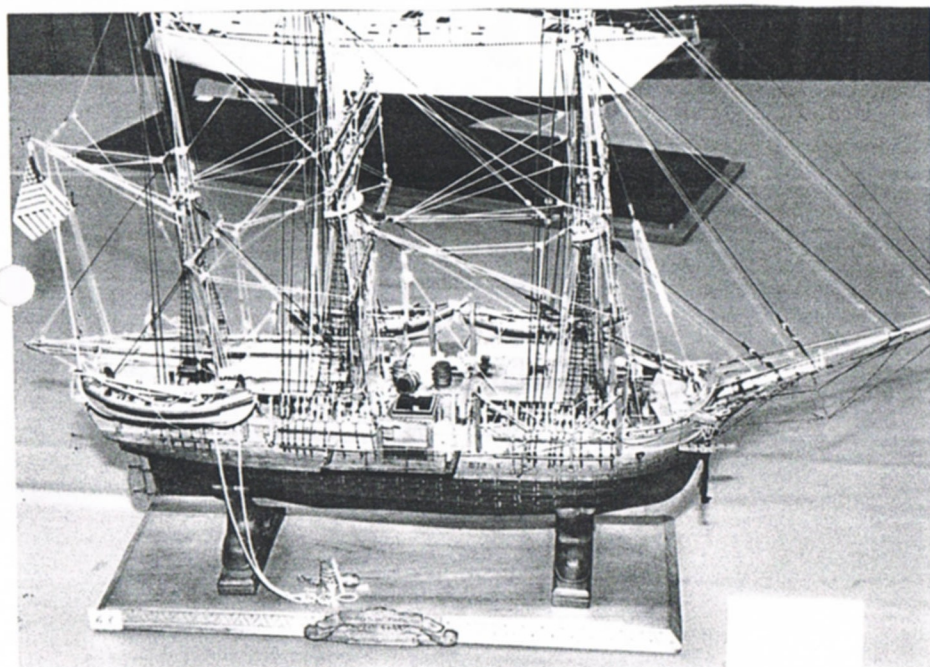
Když jsem knihu pročítal apodtrhával si „odborné termíny“ tužkou, uvažoval jsem o tom, že knihu prostě zahodím. Nevyužil jsem ani nabídku mé knihkupkyně, že knihu mohu vrátit.

Dospěl jsem k závěru, že si ji uschovám jako odstrašující příklad. Nemám už ale odvahu využít nabídky nakladatele ve formě vloženého korespondenčního listku na zaslání kompletního katalogu knih zdarma, (knihy mimo jiné o mořeplavbě, cestování a historii) a něco si objednat.

Ale abych jen nekritizoval - z 6ti černobílých fotografií v knize otisknutých je 5 velmi hezkých.

Každopádně přeji všem příjemné chvíle s touto knihou, pokud si ji přece jen zakoupí

Ing. Vladislav Janoušek, Hodonín



4.2. Nabídka firmy CONSTRUCTO.

Italská dřevařská firma Constructo jako doplněk své výroby ve snaze podporovat ušlechtilé zájmy především mladé generace vyrábí a dodává na trh stavebnice modelů lodí převážně „řečeno mluvou pravidel Naviga“ pro třídy C. Stavebnice umožňují stavbu modelů klasickým stavebním postupem. Předpracované a i zcela hotové detaily jsou výhodné pro poměrně rychlé postavení kvalitně vyhlížejícího modelu a je možno je všude doporučit pro začínající zájemce o stavbu stolních modelů.

Firma má nyní zastoupení i v ČR a nabídla pro organizované modeláře a hlavně kluby lodních modelářů možnost nákupu těchto stavebnic za obchodní ceny, tedy bez DPH. Tyto ceny vzhledem k vysoké předpracovanosti stavebnic jsou velmi příznivé. V tomto čísle a v příštím Vás v průřezu seznámíme se škálou těchto stavebnic a cenovými údaji.

Zájemci - kluby i organizovaní jednotlivci mohou objednat tyto stavebnice u tajemníka KLoM ČR p. Lejska, který potvrzené objednávky předá zastoupení firmy v ČR a obdržíte stavebnice za ceny bez daně dobírkou.

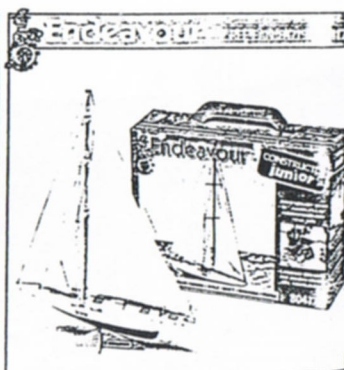
Stavebnice jsou rozděleny dle složitosti do tří skupin - nejjednodušší „JUNIOR“, středně složité „UNIVERSAL“, oboji mají jako základ plný trup a složitější s označením „ATLANTIS“ - to je již klasická stavba i lodního trupu.



- Nine corners.
- Vang Bar.
- Drifter Vang.
- Kraggsell.



	CM	INCHES
LENGTH	24.5	9.75
ALD-HEIGHT	15.5	6
ANCHOR-WIDTH	14	5.5



- Two poles x 175 cm.
- English Tack.
- Tacke Angles.
- English Jack.



	CM	INCHES
LENGTH	24.5	9.75
ALD-HEIGHT	31	12
ANCHOR-WIDTH	8.5	3.35

Ceník jednotlivých nabízených stavebnic:

kod	název	množství ks	nákupní b.DPH
	katalog		73,80
80415	tug boat		459,00
80416	viking		459,00
80417	endeavour		459,00
80418	schooner		459,00
80419	santa maria		459,00
80420	bounty		459,00
	SERIE UNIVERZAL		
80605	J.S. elcano		2 116,00
80611	eagle		2 116,00
80612	santa maria		1 860,00
80614	malorca		1 410,00
80615	flyer		1 410,00
80616	union		1 410,00
80617	la confiance		1 508,00
	SERIE ATLANTIS		
80815	river queen		3 046,00
80816	elidir		1 732,00
80817	bounty		3 880,00
80818	elbe		1 925,00
80819	mayflower		3 752,00
80805	andraitx		
80820	neeltje jacobae		1 539,00
80821	cutty sark		3 431,00
80822	enterprise		3 207,00
80823	san mateo		4 233,00

80824	pandora	4 297,00
80825	la camaret	2 340,00
80826	halifax	3 014,00
80827	amarica	2 340,00
80828	princ de neuf.	3 720,00
80829	lady smith	2 533,00

Serie Atlantis

San Mateo



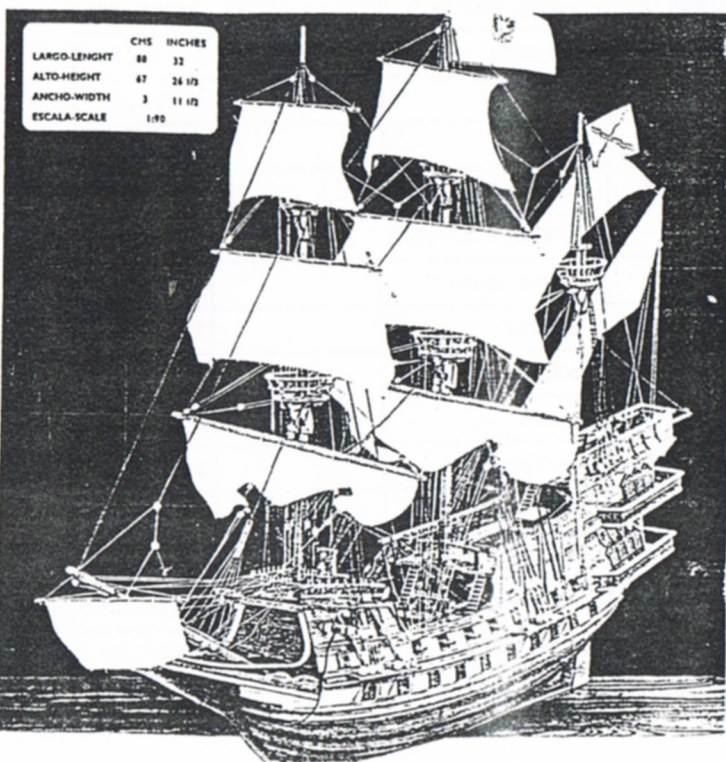
REF. EAGL 842191/4808232

Galeón Español de 800 toneladas del s. XVI época de Felipe II, perteneciente a la carrera de las Indias. Un ejemplo típico de nuestra cultura y característico galeón, armado de la góndola, mezclado con la nave de comercio híbrido de carga y guerra.

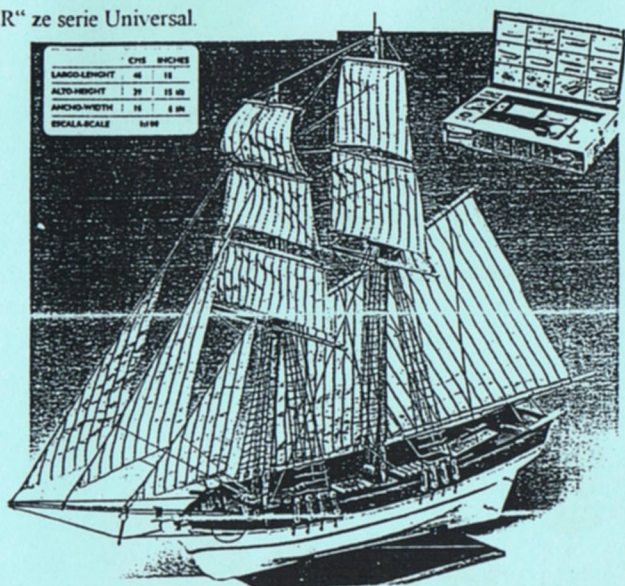
An 800 ton, sixteen century Spanish galleon from the reign of Philip II, belonging to the Indies run. A typical example of the famous and characteristic Spanish galleon, deriving from the galleon, was a cross between a cargo ship and a fighting ship.

Galeón español de 800 toneladas del XVI^{ème} siècle, sous le règne de Philippe II. Navire typique pour la route des Indes. Ce galeón espagnol-typique, dérivé de la góndola, présente à la fois les caractéristiques d'un navire de transport et de combat.

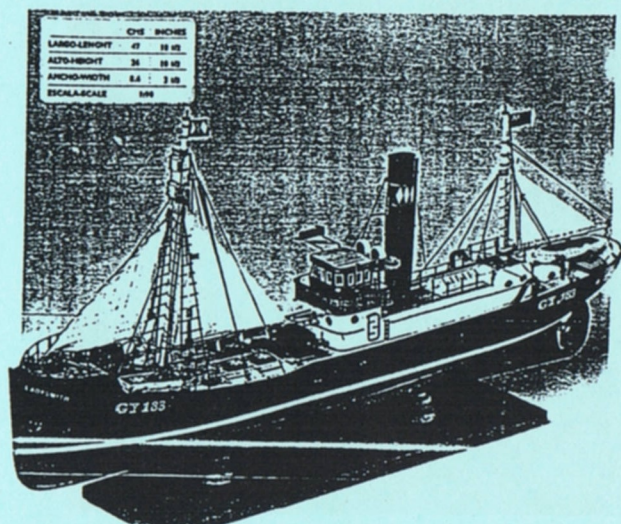
Ein spanische 800 Tonnen-Galeone, des spanisch von Handelschiffen derart. Ein Zwischenstadium zwischen Fracht- und Kampfschiff.



„FLYER“ ze serie Universal.



„Lady Smith“ z řady Atlantis



Jubilejní FSR v roce 1999 se pojedou v Hannoveru

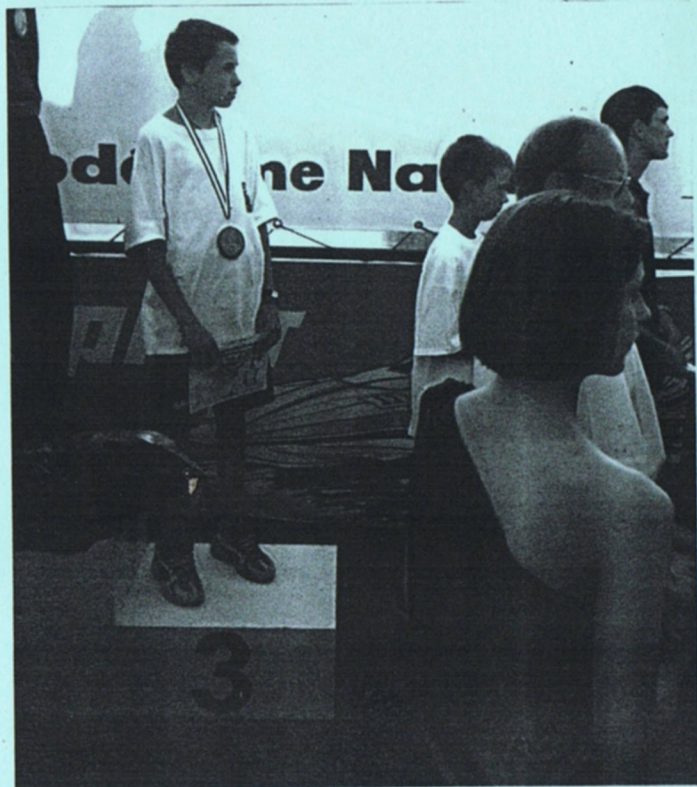
Na oslavu 40 let klubu lodních modelářů v Hannoveru zve i naše modeláře na

„JUBILEJNÍ MEZINÁRODNÍ REGATTU _ FSR „ modeláři tohoto klubu.

Závod se koná ve dnech 18. - 19. 9. 1999 ve třídách FSR V3,5, V7,5, V15 a V35

Přihlášky na adresu: Frank Werner, Hermenweg 21, 304 19 Hannover

do 31. 07. 1999.



„Bronzový“ junior FSR V15 z MS ve Francii Zdeněk Zavadil z KLM Slavkov