

INFORMAČNÍ LISTY SAM 95-BOHEMIA



Č.2 BŘEZEN-DUBEN 1993

Vychází 1x za dva měsíce v polovině 1. měsíce.

Zdarma pro členy SAM 95.

Zodpovědný redaktor : Rad. Čížek
Žilinská 160
273 01 Kam.Žehrovice

Stanovy

letecko-modelářského sdružení (klubu), zabývajícího se stavbou a létáním historických modelů.

1. Název sdružení :
SAM 95 - Bohemia

2. Sídlo sdružení :
Letiště Aeroklubu Kladno
u Dobré, okr. Kladno

3. Cíl činnosti :

Propagovat létání s historickými modely, organizovat soutěže pro tento druh modelů a setkání členů. Seznamovat s historií československého i světového modelářství členy i mládež a to jak formou přednášek, tak i pomocí "Informačních listů, rozesílaných členům zdarma. Jde o účelové využití volného času s možností prohloubit si znalosti konstrukční, poznatky a aerodynamiky malých rychlostí a fyzikálních zákonů souvisejících s letadly.

4. Orgány sdružení a způsob jejich ustanovování :

Sdružení řídí pětičlenný výbor v čele s prezidentem (předsedou), viceprezidentem (místopředsedou). Výbor má dále sportovního referenta s funkcí redaktora, pokladníka. Výbor doplňuje pátý člen s funkcí člena revizní komise. Uvedené orgány jsou voleny přímou volbou členy sdružení jednou za dva roky při příležitosti sjezdu (sněmu). Přípravný výbor bude pracovat nejdéle 1 rok. Do té doby musí dojít k řádné volbě.

5. Ustanovení o organizačních jednotkách :

Sdružení má formu sportovního klubu a nebude mít dílčí organizační jednotky.

6. Zásady hospodaření :

Sdružení nebude provádět výdělečnou hospodářskou činnost. Jediným zdrojem příjmu budou členské příspěvky stanovené ve výši, aby pokryly náklady s tiskem "Informačních listů" a jejich distribucí poštou. Pohyb financí sdružení bude podchyten pokladní knihou, kterou povede pokladník sdružení. Kontrolu hospodaření bude zajišťovat dvoučlenná revizní komise, která je součástí výboru.

7. Práva a povinnosti členů :

Práva členů:

- Volit a být volen do výboru a funkcí sdružení 1x během dvou let, pokud by z nutných důvodů nebylo toto období zkráceno.
 - Dostávat zdarma nejméně 6x do roka výtisk "Informačních listů".
 - Zúčastňovat se soutěží a sjezdů organizovaných sdružením SAM 95 - BOHEMIA.
 - Používat na svých modelech i ošacení znak sdružení SAM 95- BOHEMIA.
- Povinnosti členů:
- Uhradit do konce ledna každého roku (nejpozději) roční členský příspěvek, aby byla zabezpečena úhrada tisku a distribuce "Informačních listů".
 - Propagovat činnost sdružení a získávat nové členy i z řad mládeže.
 - Řídit se platnými ustanoveními pro sportovní činnost (viz stavební a soutěžní pravidla) a pro provoz radio stanic pro řízení modelů letadel podmínkami povolujícího orgánu - Radiokomunikací Praha. To platí i o včasné obnovování platnosti těchto povolení.
 - Užívat na svých modelech registrační číslo: SAM 95 + přidělené evidenční číslo.

Tolik ke stanovám, které byly schváleny Ministerstvem vnitra České republiky a registrovány pod číslem VSC/1 16455/92 R.

Slovo redaktorské . . .

Snaha představit se Vám číslem 2 trochu v lepším světle tu byla. Úplně se to nepovedlo, nejsme profesionálové. Jistě: grafická úprava se ještě dá v mnohém zlepšit. Pokusíme se v každém dalším čísle, byť o malý krůček. Jedno věřte: na malém prostoru se hůře operuje. Touto dobou už začínám dělat na čísle 3. Do č. 2 se už nevešly "Profily měsíce" a dokonce ani Adresář. Je sice připravený, ale do č.3 připišeme další adresy. Zkoušíme dát do každého čísla jednu povídku, myslím, že je to únosné. Legráčky, které jsme prožívali byly neopakovatelné. Podělte se s námi. Něco potěšitelného: Snad se povede dát dohromady plánek "Luňáka" z roku 1949: Je kompletní plán křídla, hlavičky a přepážek trupu vč. ostruhu. Máme i polovinu výškovky in natura! Jen bokorys trupu dosud chybí. Nevíte o něm?

Nechtěl jsem urgovat opozdilce, kteří si dosud nezaplatili příspěvky 1993. Musíme reagovat stejně, jako SAM 27: Nemáš dosud zaplacen? Nebude pro tebe žádné číslo 3 IL. Kdo snad má už dnes obavy, jak se hospodář, mohu ujistit, že máme perfektní účetnictví. Na konci roku vám bude předložen "počet". Připravuje se k postupnému otištění: větroň Dr.G.Benedeka, "FIDO" Dr.Tröbse z SRN, italský motorák, člunek: "Co s Wakefieldy". Ale už bude čas, abyste přišli s vlastními náměty. Snad dostaneme i nějakou zprávičku ze Švédska, jak se létá tam na severu. Spojení je již s Itálií, už došli použitelné podklady. Co víme o Australských SAM? Dosud nic, ale napíšeme jim, ať se pochlubí!

Pozor: SAM 78 stanovil na schůzi předsednictva v Hradci limitní rok pro "historiky" - 1952 - vezměte to na vědomí zúčastníte-li se soutěží SAM 78.

Pochlubit se co stavíte, je potřeba, abychom průběžně o sobě alespoň trochu věděli. Nebo co sháníte. Zkušenosti?

Káně cup 1993

Pro další rozšíření možností soutěžení v sezoně 93 přichází výbor SAMU 95 s myšlenkou uskutečnit soutěžní seriál nazvaný Káně cup.

Bude to seriál pěti soutěží odlétaných v období květen - září z nichž 3 nejlepší výsledky u každého účastníka se budou započítávat do celkového výsledku. Seriál bude přístupný všem modelářům organizovaným v SAMU 95 i 78.

Jedinou podmínkou účasti v seriálu je vlastnit model Káně v jakémkoliv RC úpravě odpovídající pravidlům ARC.

Smyslem tohoto omezení na jeden typ je vytvořit pro účastníky alespoň částečně srovnatelné soutěžní podmínky a prověřit tak plachtařskou zdatnost pilotů.

Soutěžní pravidla jsou shodná s ARC s těmito odchylkami:

- šířka 150 m
- pracovní čas 8 minut
- letové maximum 5 minut
- přistání do čtverce 25 x 25 m - 50 bodů

Létají se 4 starty, 3 nejlepší se počítají.

Datумы konání jednotlivých soutěží seriálu byly vybrány tak, aby pokud možno nekolidovaly s jinými soutěžemi a jsou následující:

9.5., 13.6., 11.7., 15.8. a 12.9. vždy v 8.30 hod na letišti Kladno.

Přihlášky na místě, pro členy SAM 95 jsou vklady nulové, pro ostatní 10,- Kčs.

Pro vítěze celého seriálu je připraven putovní pohár, pro ostatní pocit, že si během léta pěkně zalétali.

Pozvánku na Káně cup uveřejňujeme snad s dostatečným předstihem, aby i průměrně líný stavitel historických modelů mohl 9. května nastoupit s novým Kánětem.

Chtěli bychom tímto manifestačním sletem Kánět, jedním z nejpopulárnějších typů konce čtyřicátých let vzniklých v Žehrovicích nejen popularizovat SAM, ale hlavně oslavit 50té výročí vzniku modelářského klubu KŽ, které připadá právě na letošní rok.

Takže se těšíme na účast - výbor SAM 95

ZE SVĚTA I Z DOMOVA ...

Co vás zajímá?
Čím sem přispějete?

SAM 78

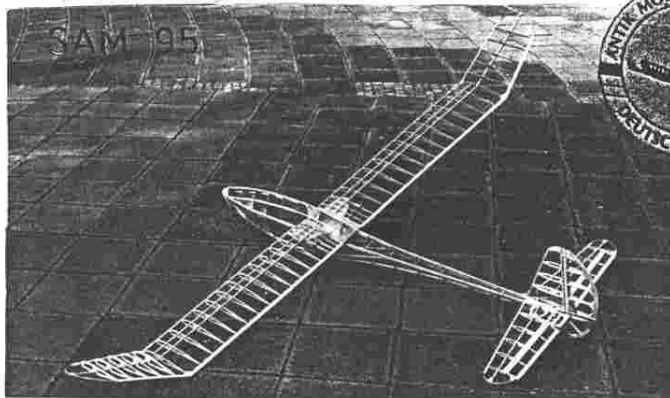


Vít Lacina /SAM 78/ z Rosic u Brna je každoročním účastníkem při létání historiků na kladenském letišti. Létá s pěkným Delfínem /Čížek-1949/ volně a velmi úspěšně.

SAM 95



Vláša HORÁK - KŽ, SAM 95 létá RC Sokola II, který byl postaven jako volný již v roce 1950. Model je ovšem po důkladné generálce. Má celý nový potah a novou výškovku. S ohledem na nutné přepracování na RC se starou opravu nevyplatilo.



Fritz Söltner z Norimberka je víc než starý známý - hlásil se k Čs. repre družstvu již při MS volných modelů ve Finthen v roce 1955. Dnes představuje svůj větroň v kostře. Prozradíme, že má i "Delfína" pro kat. ARC. A přijede si zalétat na "Kladno" již 22.5.1993. Tešíme se!

Mirek Kasal /SAM 95/ děluje plovanskou chasu, nikdy na kladenském letišti při soutěžích nechybí. Létá RC Káně ale především volně Sokola II. A dobře.

SAM 78



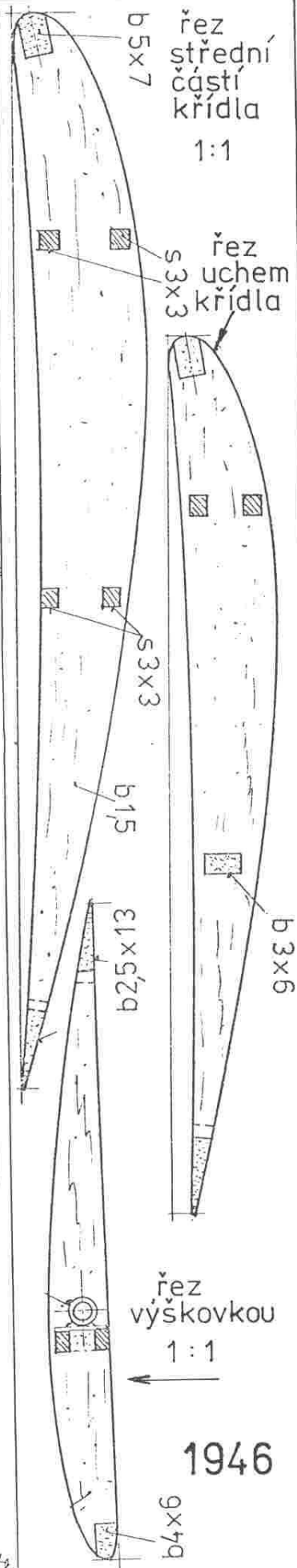
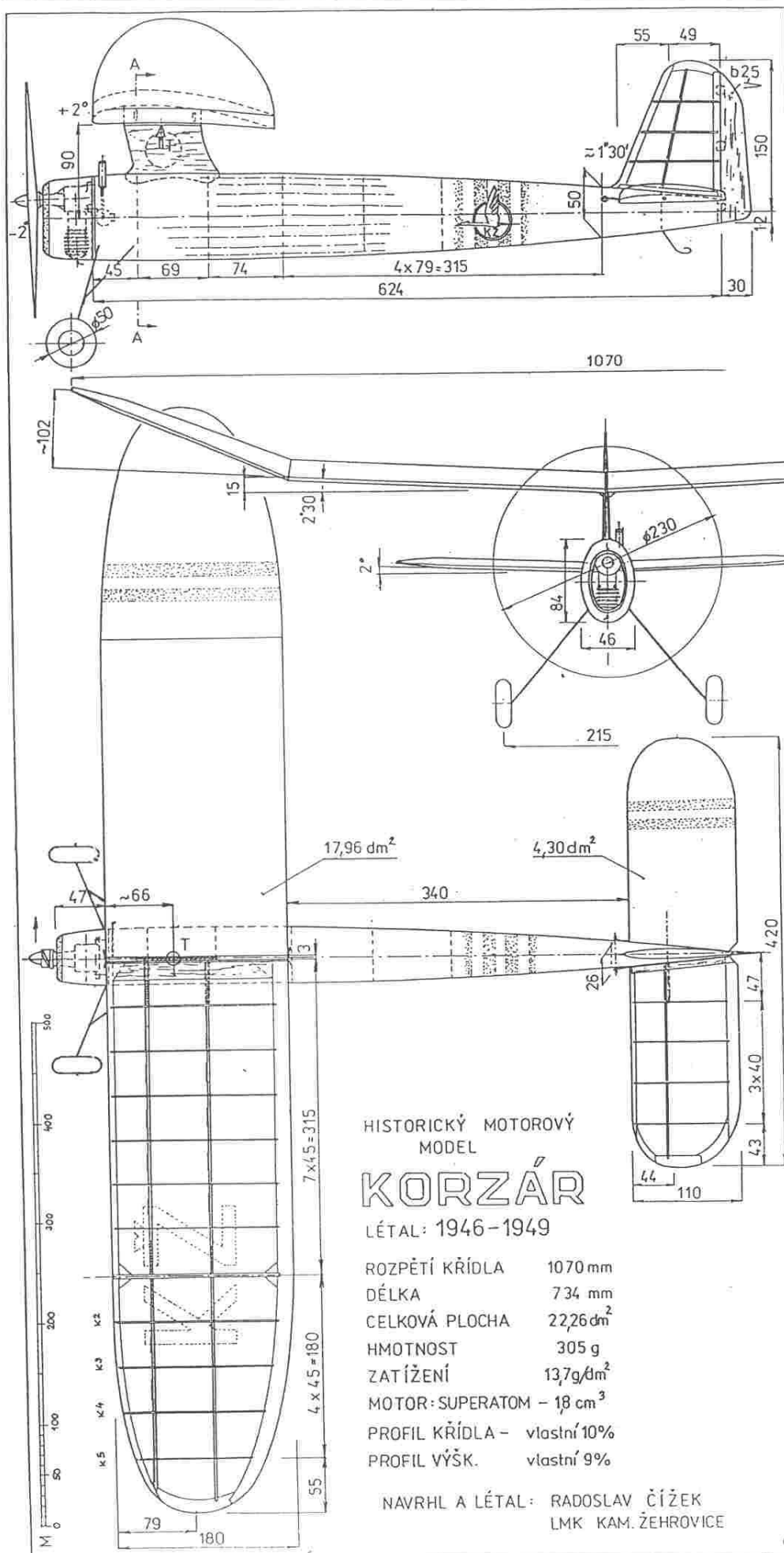
SAM 27

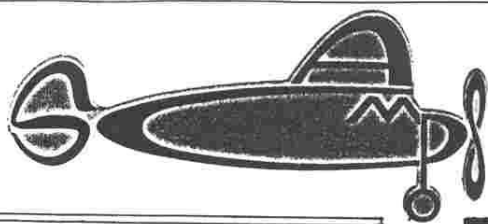


Don Bekins z Kalifornie-USA - se rovněž přihlásil za člena SAM 95. Velmi pomohl při jeho ustavení. Je členem SAM 27 - "Severná Kalifornie" a rovněž redaktorem jejich časopisu "Antique Flyer". Je čtyřnásobným "mužem roku" titulem, který se uděluje za získání největšího počtu bodů za umístění ze všech létaných kategorií vybraných soutěží SAM. Nebyl by problém uveřejnit jeho fotku třeba 20x. Pokaždé na ní může být s jiným modelem. Doma v hale mu visí od stropu model vedle modelu a řada dalších je složena v jeho dílně. Doménou jsou motoráky - od velkých majetkových ptáků s "desítkami" až po malé 1/2A Texaco na Coxu. To všechno samozřejmě na RC. Na obrázku je s výborným a vítězným modelem "Lanzo Bomber" na soutěži SAM 51 ve Woodlendu v září 1992. Všimněte si té parádní - podotýká modelářská vzletová dráha. Welcome dear Friend to the "95 th".



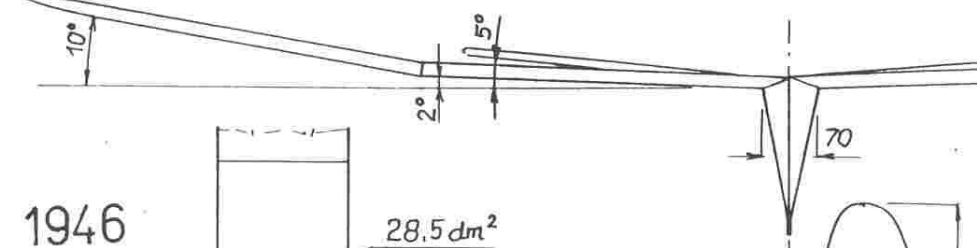
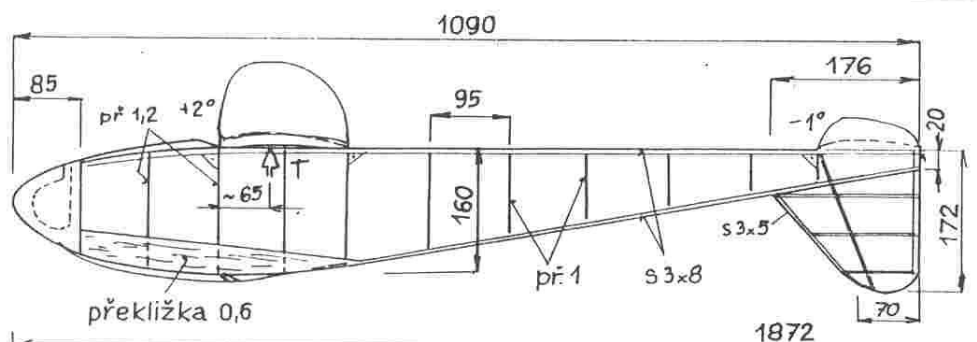
Wolfgang Ilg je jedním z prvních, kdo se přihlásil do naší "pětadevadesátky". Motorák se jmenuje "Motýl sokol". Je ze Schwäbisch Hall z Německa a měl by se ukázat na kladenském letišti 22.5.



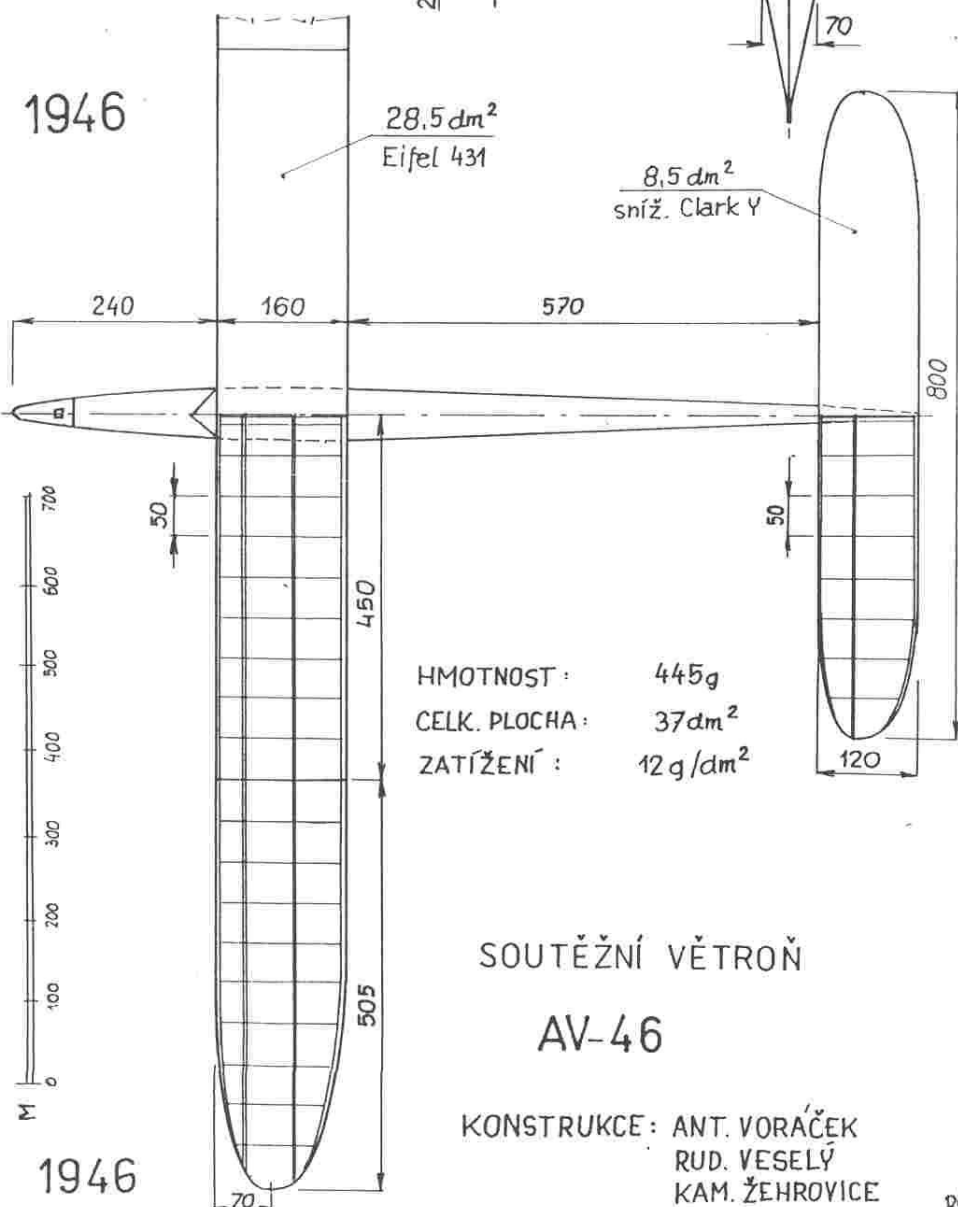


To není karikatura modelu, jak by se snad na první pohled mohlo zdát, ale znak klubu SAM:

"Southern California Aircraft model plane". Když se pozorně podíváte, všechna začáteční písmena na obrázku určitě najdete. Ta směrovka - to je přece vyložené "S" jako "southern" - tedy jižní, že ano?



1946



HMOTNOST : 445g
CELK. PLOCHA : 37dm²
ZATÍŽENÍ : 12g/dm²

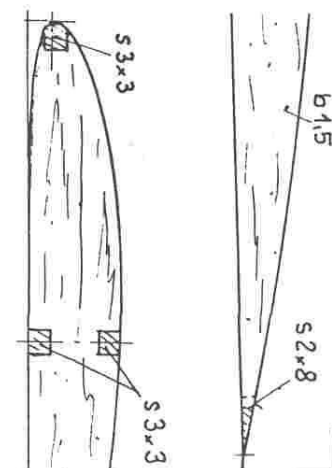
SOUTĚŽNÍ VĚTROŇ

AV-46

KONSTRUKCE : ANT. VORÁČEK
RUD. VESELÝ
KAM. ŽEHROVICE

x	0	1,25	2,5	5,0	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y	3,0	5,0	5,78	7,10	8,10	8,90	10,45	11,40	12,30	12,30	11,50	10,0	8,00	5,70	3,0	1,52	0,0
y	1,0	1,16	0,58	0,14	0,0	0,30	0,82	1,50	2,50	2,80	2,50	1,80	1,20	0,80	0,40	0,14	0,0

profil výškovky





Motorový model "Korsár".

"Korsára" jsem postavil koncem léta 1946. To byla doba "Superatomů" a jaký jiný motor jsem tam měl dát? Záměr byl docela obyčejný - postavit si něco pro polétání, něco lehkého co se bude snášet k zemi pomalu jako perličko. To se mně povedlo, "Korsár" byl vysloveně "papírák" a klesání bylo velmi malé. To vedlo také k tomu, že se model při přistání nepoškodil.

Křídlo

bylo dvounosníkové s dvojím lomením, uprostřed dělené. Profil blízky MVA 301. Lišty nosníku smrk, stojiny překližka 0,8mm. Vše ostatní balsa. Obě poloviny křídla se navlékaly na překližkové spojky, které byly protaženy překližkovým vylehčeným baldachýnem, zalepeným do hřbetu trupu. Aby baldachýn nepružil, byl potažen oboustranně balsou 1,5mm. Obě poloviny křídla byly k sobě přitaženy gumovým očkem namotaným kolem háčků na obou polovinách křídla. Ty byly jak na náběžné, tak na odtokové liště křídla.

Trup

měl průřez symetrické elipsy. Přepážky z překližky 0,8mm vzadu, 1mm v přední polovině. Motorová byla z letecké 3mm překližky. Trupové podélníky byly z lišt 2x3 a 1,5x3 mm. Podvozek z ocelového drátu o 2mm se nasouval z obou stran trupu bukovými špalíky. Kola byla pouze celuloidová s překližkou 0,8 mm zesílenými disky. Směrovka byla postavena jako nedílná část trupu, balsaovou seřizovací "klapku" bylo možné přiklápět na hliníkových plíščích.

Výškovka

byla dělená, navlečená papírovými trubičkami na kulatém bambusovém kolíku o 4mm, který byl zalepen v trupu. Přihýbáním hliníkových drátů na náběžné a odtokové liště se seřizoval úhel nastavení.

Potah

jaký jiný tehdy, než "Kablovkou", tedy světle hnědý. Připomínám, že "Kablovka" měla několik různých odstínů hnědé. Aby nebyl model tak smutný, byl vylepšen červenou a bílou barvou. Trup včetně kýlové plochy byl červený, rovněž i čelo krytu motoru. Červené byly i 2cm široké pásy na pravé polovině křídla shora a totéž obráceně zdola. Bíle byl natřen kryt motoru, 3 bílé pásy přes trup. Na obou bocích trupu byl přes tyto pásy znak LMK KŽ. Bledé modré bylo velké KŽ na zlomu křídla. Bylo na levé straně křídla při pohledu na křídlo shora i zdola. Bílá byla i klapka směrovky.

Soutěžně se dostal "Korsár" na scénu až v roce 1947 v Klatovech. Šlo o "zemské mistrovství" (tehdy: Čechy, Morava, Slovensko), šlo o postup na "Celostátní", které se létalo v roce 1948 v Bratislavě. Tehdy se létalo na poměr doby kluzu k době chodu motoru. Málem jsem s "Korsárem" vyhrál, ale nestalo se tak, prý "zapomněl" měřit. Tak jsem musel start opakovat, ale ten už nebyl tak vynikající, na postup nestačil. Zřejmě by to byla příliš velká opoždělost pozorovat takové modelářské eso, jakým tehdy byl můj pozdější dobrý přítel Jarda Brož starší.

B. Čížek

Sportovní kalendář 1993 - historické modely

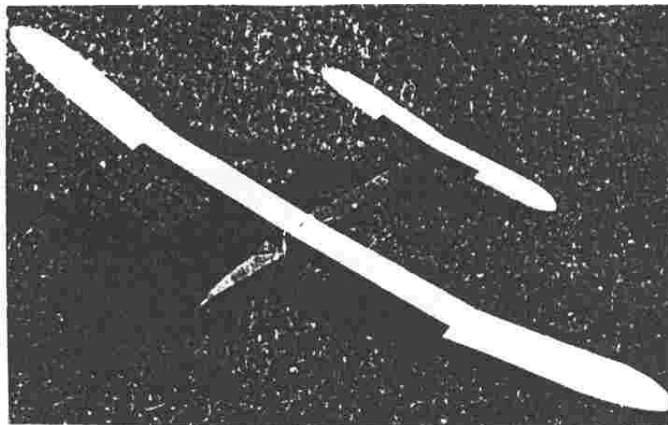
Ve Sportovním kalendáři Československého modelářského svazu pro rok 1993 najdete tyto soutěže:

- | | | | |
|--------|--------------|------------------|------------------------|
| Č. 379 | - 17. dubna | - letiště Sazená | - kateg. A, B, C |
| | | | LMK Praha 4 |
| Č. 330 | - 22. května | - letiště Kladno | - ARCm CRC, BV1 |
| | | | LMK K.Ž. |
| Č. 331 | - 28. srpna | | |
| | 29. srpna | - letiště Kladno | - Av, Bv, Cv, ARC, CRC |
| | | | s mezinár. účastí |
| | | | LMK K.Ž. |
| Č. 186 | - 25. září | - letiště Kladno | - LMK Prahy 6 |

Je pravděpodobné, že bude ještě něco navíc, to bychom oznámili v Č. 3 Informačních listů SAM 95.

S omluvou prosíme, abyste si doplnili do sportovních a stavebních pravidel:

- Kategorie AV - 1. Specifikace, stať "povolené odchylky" (najdete na str. 3, Č. 1 Inf. listů):
- Je povoleno ovládat směrovou klapku od vlečného háčku pro vlek a kroužení. "Krouživý" háček však povolen není



Soutěžní větroň AV - 46

V roce 1946 byl uspořádán "Aerovkou" - továrnou na letadla druhý poválečný ročník tradiční soutěže v Kyjích, východně za Prahou. Této soutěže jsme se chtěli účastnit a tehdy 17letý Toník Voráček (dnes Ing. Ant. Voráček v.v.) za přispění Rudolfa Veselého nakreslil a postavil tento větroň. Také R. Veselý si postavil stejný model. Od sebe se lišily jen zbarvením.

Z dnešního pohledu a zkušeností by se dalo lecos vylepšit, především by to chtělo hlubší křídlo a lepší profil. To jsme ale tehdy ani moc nezkoumali. Model ale létal celkem dobře, stavebně byl velmi jednoduchý a pevný. Také proto jej zveřejňujeme.

Trup a směrovka.

Trup se stavěl "na hřbetě" - 2 listy 3x8 byly špendlíky zajištěny v obryse trupu přímo na plátnu. Přepážky se na ně nalepily spodkem nahoru a trup byl uzavřen ve vrcholu opět lištou 3x8. Současně byla slepena v této poloze i směrovka. Přepážky před křídlem a předem opracovaná hlavice se k trupu přilepily dodatečně po vyjmutí ze šablony. Překližková přistávací lyže sloužila také k propojení předních přepážek a hlavice. Spodek trupu v místě přistávací lyže byl oboustranně vyplepen překližkou 0,6 mm jednak pro vlastní vyztužení, ale i proti protržení potahu.

Křídlo.

Bylo lomeno do "W", obě poloviny se spojovaly uprostřed volnou vložkou z překližky. Konce křídla byly aliptické, koncové oblouky z pediku o 4mm. Připojení ke křídlem je v měřítku 1:1. Obě poloviny křídla byly drženy u sebe gumou omotanou kolem drátěných háčků na náběžné i odtokové liště. Obě "uší" měly mírný negativ. Žebra byla z 1,5 mm balsy. Křídlo se k trupu přivazovalo gumou.

Výškovka.

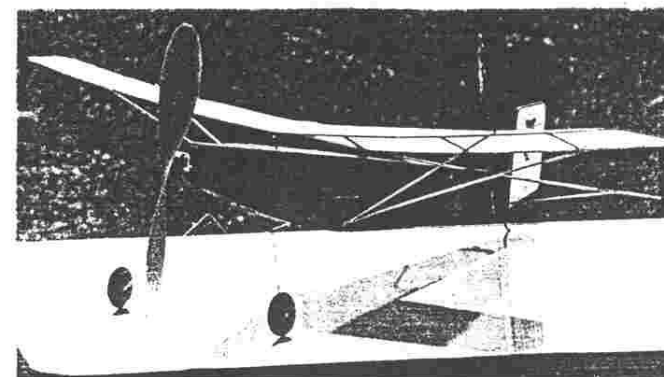
Byla stavěna v celku, spojení obou polovin výklížkem ze 3mm tlusté překližky. Střední žebro ve zlomu, kterým byl výklížek provléknut bylo z balsy 3mm, ostatní žebra z balsy 1,5mm.

Potah.

Papír "Kablo", lakován čirým vypínacím lakem. Trup natřen potom modrým lakem. Střední část křídla od náběžné po 1. nosník byla modrá, obdobně i výškovka.

Oba uvedené modely se umístily na soutěži Aero 1946 někde uprostřed výsledkové listiny.

MLL-1 z r. 1935 - TO JE PARÁDA!



Pavel Lanštíak z Brna postavil před časem gumáčka MLL-1 z roku 1935. Model je slepen z opravdových kulatých špejlí, které získal v r. 1945 od Zdenka Husičky.



Eut TILESTON z Kalifornie nechýbí skoro na žádné soutěži historických modelů a už vůbec ne tam, kde se létají samokřídla. Postavil také maketu Warermonova letadla "Arrowbile" pro kategorii 1/2 A Scale Texaco a zvítězil s ní v září 92 na soutěži ve Woodlandu, blízko Sacramento. I v silnějším větru létal model velmi dobře.

Speciální soutěže historických motorových RC maket v USA

Jako zajímavost předkládáme hrubá pravidla soutěží motorových RC maket tak, jak se létala v roce 1992 na mnoha soutěžích tohoto druhu v USA. Autorem se SAM 48 z Grand Islandu ve státě New York. Měl jsem možnost takové soutěže vidět a mohu říci, že jde spíše o polomaketu, ale v dostačující tvarové shodnosti. Pravidla mají tyto základní body:

- Model má být zmenšenina motorového, člověkem pilotovaného letadla z doby před rokem 1943. Model musí být schopen vzletu ze země (R/O/G.). Motorizované větrone se nepřipouští.
- Nejmenší zatížení na 1 dm² křídla: u jednoploš. = 23,5 g víceploš. = 17,6 g
- Model má být poháněn žhavičkou Cox. 049/0,8 cm³/ bez regulace otáček. Diesel se nepřipouští. Komerční palivo. Obsah nádrže max. 8cm³. Vrtule max. o 203 mm.
- Přestože modely nejsou hodnoceny ve smyslu souhlasu se vzorem, je žádoucí přiměřené úsilí udělat realistické zbarvení a označení.
- Pro stavbu má být použita balsová a překližková struktura. Polystyrén nejvýše na detaily. Třípohledový plánek je potřebný pro ověření. Vůdčí myšlenkou je, že se model musí podobat letadlu tehdejší doby.
- Letová pravidla jsou stejná, jako SAM 1/2 A Texaco. Pro 2 oficiální lety jsou povoleny celkem 3 pokusy. Letové maximum je 15 minut. Let do 40 s se počítá automaticky jako pokus. Let pod 40 minut je rovněž pokus, pokud jej soutěžící neprohlásí za let platný.

Jak jsem "koupil" tak dávám: podle SAM Speaks USA.

A vidíte, zdánlivě jednoduchá a odzkoušená pravidla, ale zase bych řekl, že se nehodí pro nás. Nemáme sice Coxy, ale šlo by to na jiný motorek, RC modely nepotřebují veliký prostor pro létání. Je tu zase ten nešťastný limit 1943. Zatím co v USA se vesele létalo, u nás byla doba, kdy se letadélka nejen nestavěla, ani se nemohlo létat. A ruku na srdce: jako bychom to po válce všechno chtěli dohnat a nové a nové krásné stroje vznikaly jak houby po dešti. Takže takové stroje bychom jistě při našich obdobných pravidlech za hlavu nehodili. Ale upřímně řečeno: i naši modelářští přátelé z USA si "odkrojili" celou řadu velmi zajímavých a atraktivních typů. Víte, ono řekněme 40 let je tolik v letectví, že je to opravdu historie.

Jistě se za čas k této problematice vrátíme, ale: nebyly by zatím pro nás aktuálnější makety na gumu?



Jedna z mnoha podob "Dědky" Vlacha. Zde s lyžujícím motorákem na tehdejších žehrovských pláncích. "Děd" létal velmi dobře nejen větrone a motoráky, ale i Wakefieldy, létal sportovní upoutané modely a makety a byl velký fanda na teplovzdušné balony. A pokud si dobře všimnete odznaků na jeho klopě, nejde o nic menšího, než poctivě vydržené plachtařské "čéčko". Vylétal si ho na "Krajánku". Byl také samozřejmě u prvních pokusů s rádiem. Létal prostě vše!

Jak jsme proháněli "DĚDKA"

Myslím, že tak dva roky po válce přitáhli kluci do klubu KŽ "Dědka". Měl rovných 30 let a kluci jen polovic a to ještě jen někteří. Tak mu slušně říkali pane Vlach. Měl samozřejmě i druhé jméno a to bylo Josef. Takový modelářský samorost, tvořil lepeňák za lepeňákem v malém domku v malé vesnici jménem Honice. Abych Vám to upřesnil - k památnému svatováclavskému dubu ve Stochově to měl něco přes 100m. V domku měl velké množství létajících strojů všech druhů. Mohl je v klidu vytvořit, protože žil sám s včáčkem a ten mu do toho zásadně nemluvil. Kolem něho se motali místní kluci: Franta Dvořák, Franta Kratina a Mirek Peterka. Ti ho nakonec přesvědčili, že mu bude ještě líp v naší partě. Dědek měl celou řadu soutěžních úspěchů. Nejen v motorákách, ale i gumákách a na Celostátní 1949 v Medláncích obsadil s "Luňákem" krásné 3 místo v seniorech. A to je přece slušné, ne?

V roce 1952 jsme byli jako podružně vedení i při závodním klubu SONP Kladno, většina nás tam byla zaměstnána. Ten nám nakonec uhradil cestovné na "Velikou zimní", co se létávala tou dobou na otrokovickém letišti u Zlína. Nosili jsme tam odtud trofeje za první, druhá a třetí místa. Ale také tradičně namrzlé uši a nosy. Ale dobře se na to vzpomíná: oni vymysleli hezká pravidla pro soutěže družstev:

Družstvo mělo 5 členů a k dispozici pracovní čas 30 minut. V této době mohli členové družstva odlétat libovolný počet letů. Do výsledku se započítal každému nejlepší čas. Byli jsme velmi dobře vybaveni. Dvořák, Kratina, Vlach a Cimbur měli větrone "Sokol II" o rozpětí 2,7m. Modely vážily (dnes by se řeklo, že měly hmotnost) jen málo přes 1.000g. Já létal ještě s neokoukaným větrone "ŽEHROVICE" taky "II". Dohromady to znamenalo 5 es v rukávu. A bez nadsázky, něco jsme s nimi i uměli. Přesto to chtělo taktiku. Nás 5 nás odlétalo po jednom letu, aby byl zápočet. A potom šlo o to, napravit vždy ty nejslabší lety, byť z těch dobrých. Já si nezáležel vůbec. Chytil jsem na sněhu nějakou "nulu", ne moc, ale vydalo to na fantastických 4,5 minuty. Tak jsem "Žehrovice II" odložil a nastala mela kolem ostatních Sokolů. Jména Cimbur jako obyčejně zaskočel po třetím kole, že už nikam nemůže, ale byl sborově okřiknut: "musíš!". Až se i on přeplazil celých 15 sekund přes 3 minuty. Zbýval "Dědek", který se přes ně opět nedostal. Tak "Dědek" zůstal trvale u šňury, kluci vytvořili štafetovou návratovou službu a jelo se. Mezitím ještě dva vylepšili časy svých Sokolů, ale Dědek měl samozřejmě zelenou, kdykoli se jeho model vrátil na start. Asi už to byl šestý vlek a časoměřiči pozorně sledovali vypršení našeho času. To se stalo právě pár vteřin (ani sekundy jsme tehdy ubožáci neměli) po vypnutí Dědkova Sokola. Takový let se samozřejmě musel doměřit. A Josef letěl snad 20 vteřin přes kýžené 3 minuty, které jsme si dali jako nejmenší čas. Snad jen s výjimkou, když mu někdy později "chytil saz" jsem neviděl nikdy Dědku tak vyřízeného: upocený, brunatý v obličej a snad i oči mu trochu povylezly. Ale bylo vyhráno, nalétali jsme jak dokazují staříčké zažloutlé záznamy celkem přes 20 minut a to na vítězství bohatě stačilo.

"Dědek" Vlach už je bohužel dlouhou dobu v nějakém modelářském nebi, je-li jaké a určitě si tam smolí nějaké lepeňáky. Kdyby tu byl ale s námi, určitě byste se s ním potkali na prvním klání historiků a sotva jen v jedné kategorii.

R. Čížek



AV-46

ještě jinak...

č. 2 do tisku - 2.3.93

Repa