



# INFORMAČNÍ LISTY

# 23

## BŘEZEN (3) 1996/2

Vychází 7x do roku pro členy SAM 95 zdarma

**Prezident: Jiří BALEJ**

Libušina 194, 273 09 Kladno-Švermov

**Pokladník: Vladimír KOSTEČKA**

K Jordánu 114, 273 01 Kam. Žehrovice

**Redaktor a sport. referent:**

Radoslav ČÍŽEK

Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice

**Spolupráce: Jana BALEJOVÁ**

Jiří BALEJ

### Úvodem k číslu 23

Nejsme rádi, když na stránkách I.L. něco slibíme a potom to nejdě, at už z jakýchkoliv důvodů splnit. Je potřeba ale rozlišovat, pokud je to vyhádkové věci redakce, nebo předsednictva SAM 95, nebo zda splnění je podmíněno jinými okolnostmi. A tento případ nastal. Jde o nový adresář našeho klubu. Udělat nový adresář při stálé kontrole stavu členů nemá sice tak velký problém. Nastane-li však situace jako letos koncem ledna, kdy nebylo jasno, zda kolem 20 členů hodlá v SAM 95 zůstat, či ne, je vše zablokováno. Troufám si říci, že ne u všech členů je vztah k dění dobrý. Je bud dobrý, to znamená, že jsou respektovány základní potřeby k dobrému fungování klubu, nebo ne. Nic mezi tím. K dobrému vztahu se počítá i to, že se člen, který z jakéhokoliv důvodu se chce členství vzdát, napiše korespondák, že končí. To je fér. Některí členové jsou až moc uzkostliví, jako že bydli daleko, že nemohou přímo pomocí tak. Tak to nemí. SAM 95 členy nerozděluje na ty, kteří aktivně létat a ty druhé. Je ale logické, že chce-li někdo dostávat časopis, musí mít zaplacené příspěvky, jinak to nejde, protože časopis i poštovné je zdarma.

Dnes v polovině března dosud nezaplatilo příspěvky 1996 6 bývalých členů. Ano, bývalých, na jejich adresy už toto číslo I.L. zasláno nebude. Je to výlučně letošní výjimka, že čekáme déle. Musíme pro budoucí čas počítat, aby vše bylo v pořádku (zaplacení příspěvků, nebo ohlášení) do 20. ledna každým rokem, aby bylo jasno, kolik výtisků se má tisknout a kam se už nemají poslat.

Máme sice obsazeno až členské pořadové číslo 112, ale zaniklá čísla znova přidělujeme. Skutečný stav byl ještě nedávno minus 10, ale dnes už jen minus 5. Adresář začneme otiskovat počínaje číslem 24 v rozsahu dle místa v každém čísle.

Saznáme se, abyste dostali pořádka za těch 7 a půl týdne I.L. včas. Tuto práci děláme rádi, protože si myslíme, že je užitečná i že vás potěší. Jíž několikrát se stalo, že jste číslo nedostali. Jen výjimečně byla vina u nás, něco určitě ztratila pošta. Jen asi ve 4 případech nám bylo sděleno, že jste se přestěhovali, nebo že ulice, kde bydlíte už se dávno jmenuje jinak. Nemáme jistotu, že naše staré adresy sedí. Podívejte se na to, pomožte!

R. Čížek, J. Balej, J. Balejová

### NEPŘEHLEDNĚTE !

#### 1) Upravuje se povinnost ředitele soutěže takto:

Za zajistění a průběh soutěže plně zodpovídá její ředitel. Je povolen, aby i létal za předpokladu, že průběh soutěže je zabezpečený jeho znalými pomocníky.

#### 2) Volné modely BV doplňte si:

Kategorie BV 1a, BV 1b - max. hmotnost svazku 20g. Je-li hmotnost svazku podle plánu vyšší než 20g, model létá ve vyšší kategorii tj. BV 2a, příp. BV 2b, bez ohledu na jeho rozpětí.



### DKOBNÉ ZAJÍMAVOSTI ZE SVĚTA.

\* S potěšením konstatujeme, že bulletin č. 81 z února 1996 australského SAMU 1778 "Duration Times" přetiskl z našich I.L. nejen trippohledový plánek motoráka R. Čížka "LIMAU" z roku 1942, ale i 4 fotky tohoto modelu. Po USA se tedy zalíbil i v daleké Austrálii.

V témež čísle najdeme i plánek italského větroně "TURBINA" I-MACE-38. Je to pěkný macek, má rozpětí 3,5m, délku 1,87m, celkovou plochu více než 110 dm<sup>2</sup>. Také bude stát časem za otisknutí.

### SOUTĚŽE - SOUTĚŽE - SOUTĚŽE

\* **SOUTĚŽ V 01** (volné modely) se dne 17. března na kladenském letišti nekonala pro vysoký sníh a mimo letiště pod ním skrytou oranicí. Běhání v takovém terénu je nejen obtížné, ale i nebezpečné. Zdravé kotníky upotřebíte i na dalších soutěžích.

Náhradní termín je

**neděle 14. dubna 1996 od 9.00 hodin.**

Ti, kdož se včas přihlásili, dostali odložení pisemně. Pokud jste někdo vyzrazil 17.4. na kladenské letiště se zeptat "kde hrajete", potom závada není u pofadatele. Kdo se přihlásil, je to veden. Ostatní se mohou přihlásit do 7. dubna.



#### \* MK Plzeň-Bory pořádá

**v sobotu 20. dubna 1996 na letišti Plzeň-Letkov**

soutěž historických rádiem řízených větronů kategorie ARC. Léta se podle pravidel SAM 95, tedy 4 lety. Máte možnost se přihlásit u tajemníka této akce na adresu: Jaroslav Vaníček, Na Roudné 1, 301 12 Plzeň nejpozději do 10. dubna. To patří k dobrému mravu.

Soutěž se láta údajně za každého počasí. Je to dost resolutní rozhodnutí vzhledem k situaci, že neumíme poručit větru, desti (sníh snad už padat nebude). Z dějepisu je známo, že chytřejí to zařizovala chasa z Drozdova: obětovali vzdály bilou slepicí, větrnou jím to výšlo a vstoupili tim do modelářských dějin. Ale to už je hrozně moc dávno. Taky nakonec - kde dnes sehnat bilou slepicí leghornku? Presto ale přijďte. Jarda už si doufajme vybral kvotu špatného počasí loni. A nezapomeňte se včas přihlásit!



**\* SOUTĚŽ C 01** (dle sport. kalendáře SMČR č. 753) se láta na kladenském letišti den poté plzeňské -

**v neděli 21. dubna 1996.**

Jde výhradně o rádiem řízené motorové modely kategorie: CRC 1, CRC 2, CRC E, CRC show, 1/2 A Texaco.

Soutěž organizuje: Radoslav Čížek, Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice.

Nutno se přihlásit nejpozději do 14. dubna korespondenčním listkem. Nutno udat: kategorii (viz I.L. str. 8, č. 22), kanál vysílače, typ modelu, typ a obsah motoru.

Vklady: platí se až na místě a to za každý model. Nebude-li v některé z uvedených kategorií nikdo předem přihlášen, kategorie se nelétá!

Vzlety modelů kategorie: CRC 1, 2, E, 1/2 A Texaco z ruky, pokud nebude vhodný terén tak i CRC show z ruky.



**\* SOUTĚŽ A 01** (v kalendáři SMČR má číslo 756). Jde o kategorii rádiem řízených větronů ARC. Léta se:

**v neděli 19. května 1996 od 9.00 hodin na kladenském letišti**

Soutěž řídí: Vladimír Kostečka, K Jordánu 114, Kam. Žehrovice

Přiblížky korespondenčním listkem výhradně na něho do 10. května. Uvedte název modelu a frekvenci vysílače. Vklady se platí na místě za každý model zvlášť. Tato kategorie má již dobrou tradici a věříme, že i letos bude dobré obsazena, přijedou i členové SAM 95 ze SRN.

Redakce I.L. počítá s expedicí č. 24 k tomuto datu a členům bude číslo vydáno přímo na letišti.

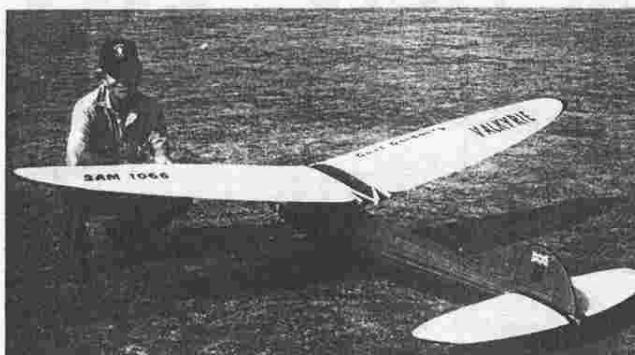


### SHÁNÍTE - NABÍZÍTE

\* **Milostav Müller**, Na Ptákách 743, 551 01 JAROMĚŘ - shání plánek modelu na gumi - "MOSKYT II" - můžete někdo vypomoci?

\* **Oldřich Zatloukal**, 781 21 Prosice čp. 48 - koupí kompletní ročníky "Letecí Modelář" 1980-1988, dále č. 2/68, 7/72, 2/78. Dále modelářské plánky (hlavně upoutané modely) a modelářskou literaturu.

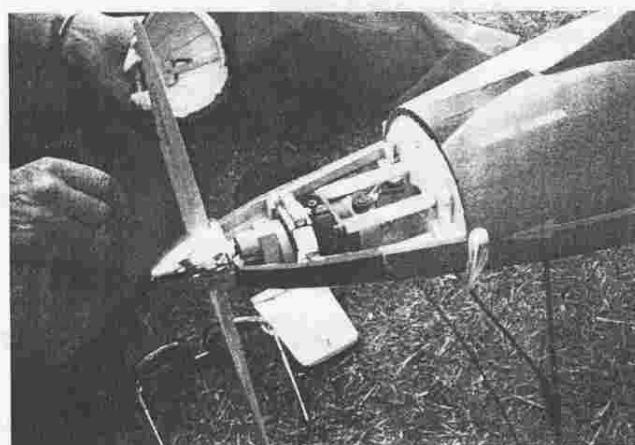
\* Sponzor jedné z našich soutěží **Richard Metz** (Milady Horákové čp. 2065, 272 01 Kladno 2, ☎ 0312 - 71457) oznamuje, že zašpínete-li koberec modelářskou činnosti (samořejmě ne vylitím laku!), není jic jednoduššího, než si ho nechat vyčistit od M+H servis, který zastupuje. Za 1m<sup>2</sup> = 9,- Kč.. Čalouněný nábytek dle složitosti a dohody.



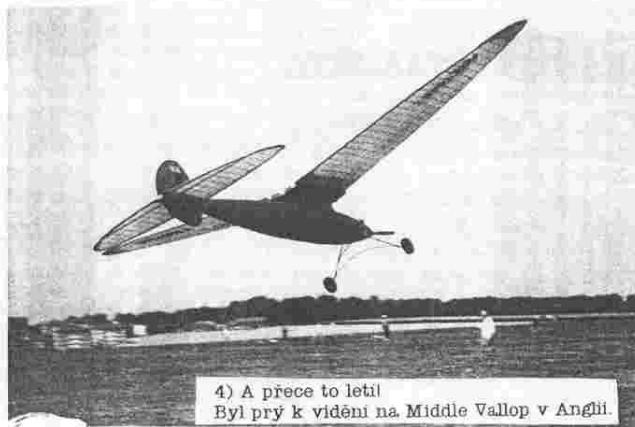
1) Znovu a znovu obrovská **VALKYRIE** od Carl Goldberka. Je to vynikající kousek. Něco se vám nezdá? Podívejme se blíže.



2) To je VALKYRIE s benzínovým motorem, tak jak původně létala, že?



3) Aha, tady je ta zrada! Válec motoru, to je jen maketa, večně kabelu ke svicce. A když se podíváme dovnitř předku trupu, najdeme tam solidní elektromotor. Tak to tady ještě nebylo! Tedy takový obrovský brus na elektriku.



4) A přece to letí!  
Byl prý k vidění na Middle Wallop v Anglii.



- Jediná amazonka v SAM 95. juniorka Lenka Fialová ze Slaného s modelem A2 - "MÝVAL" od Mírka Rohleny. Lenka létá v LMK Slaný také A3 a ve sportovním žebříčku 1995 se umístila výkonom 729 na 20. místě ze 48 soutěžících.

† † †



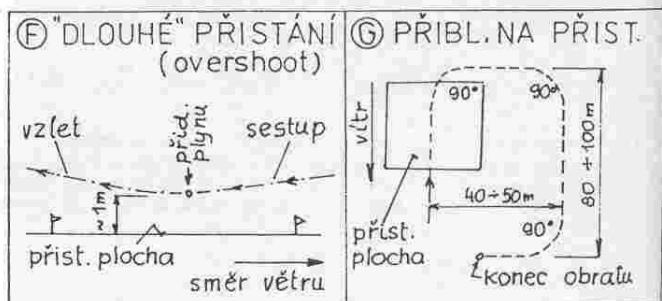
- Modely maket na motorky Cox 0,8 jsou v USA velmi oblíbené. Tento "FAIRCHILD 24", který vypouští Ent Tileston je ale elektra. Pohledně a velmi zajímavé.

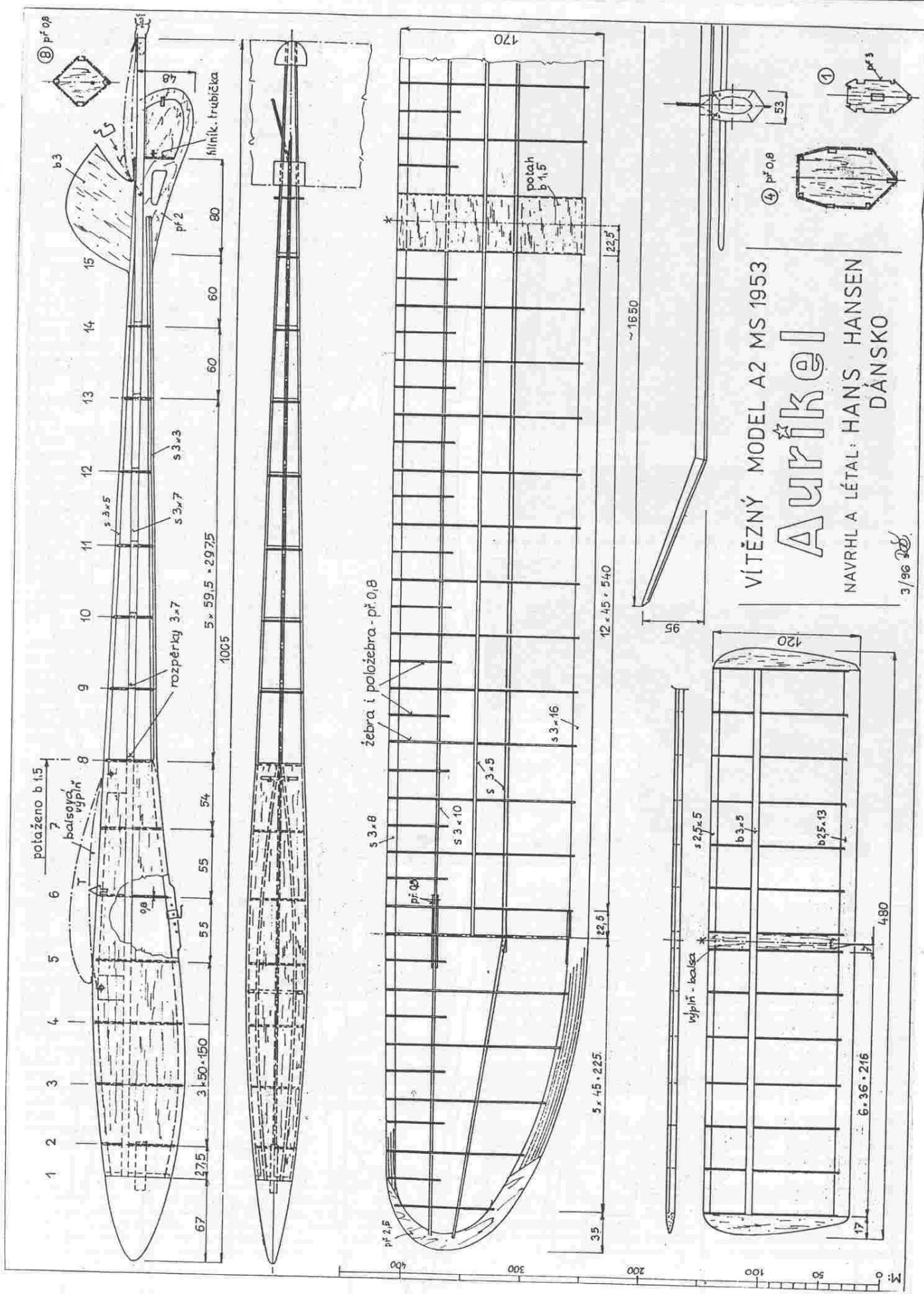
三三三

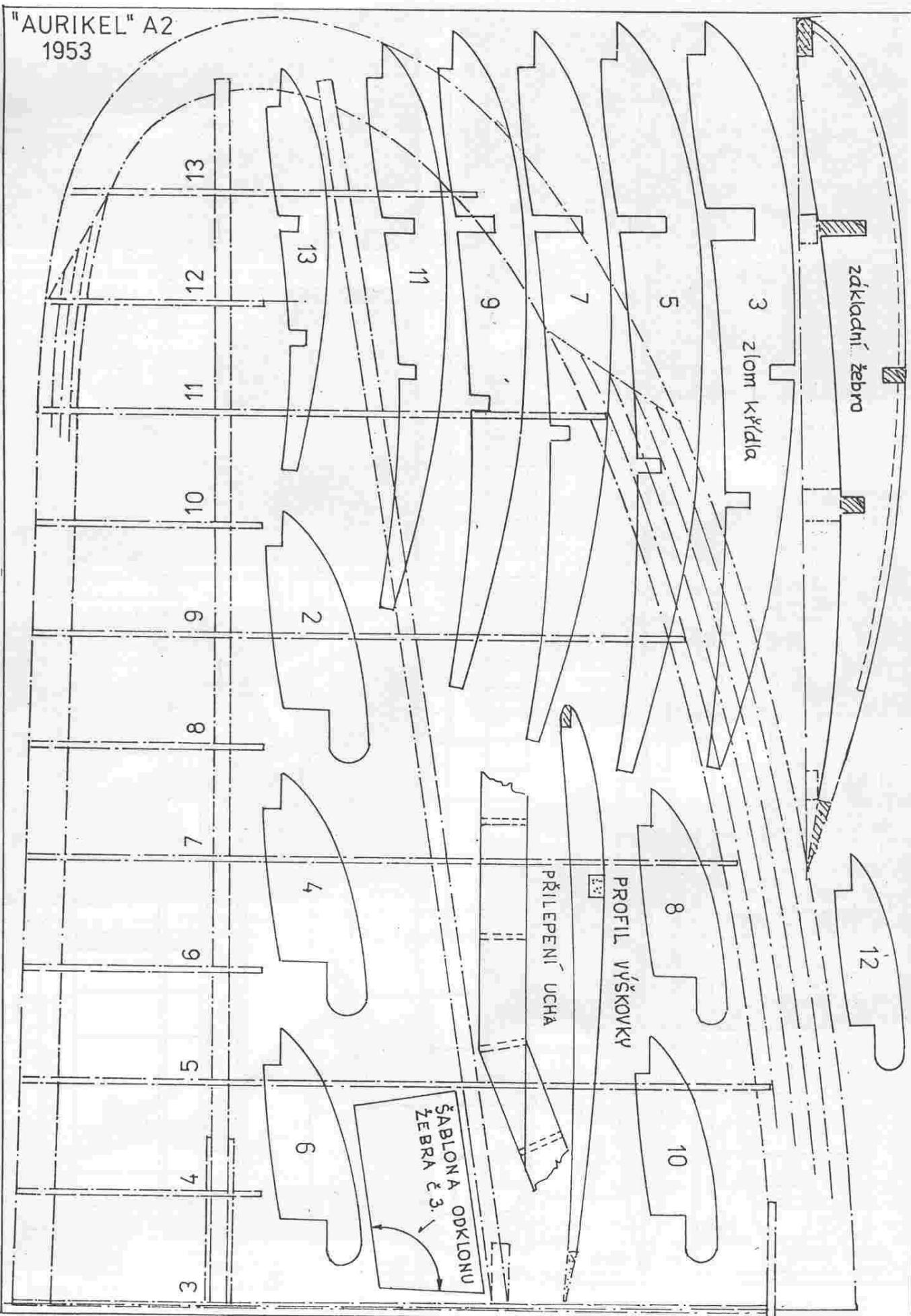


- Větron klasických tvarů I-Rod z Itálie v podání Paolo Soabeho v RC úpravě (SAM 62 ITALY).

Obraty CRC show - dokončení k straně 6







**VÍTĚZNÁ A2 - MISTROVSTVÍ SVĚTA****1953****OY 3 "AURIKEL"**

Bývalo zvykem, že vždy další MS se konalo v mateřské zemi vítěze předchozího mistrovství. Tak se stalo, že po vítězství Jugoslávce Bory Gunice v Grazu se letalo 4. MS větroňů v Lesce-Bledu ve dnech 21.-24.8.1963.

Můj pozdější přítel Hans Hansen z Dánska (bohužel již nežije), byl jediný kdo dosáhl ve všech 3 kolech maxima s 55 soutěžících. Zřejmě šlo o pětiminutová maxima, protože výsledek byl 3x300=900s. Na jak dlouhé sňúre se vlekal se mně již nepodařilo zjistit. Po 42 letech se nemí čeho chytit. Svým prvenstvím a plným počtem bodů pomohl Hansen také k vítězství dánského družstva.

Mám za to, že se mnou budete souhlasit, poctitám-li "Aurikel" mezi modelářské evergreeny až má tak daleko k dnešním "letajícím tyčkám FIA" - nebo snad právě proto. Abych zdůraznil, že si to zaslouží, přikládám do hry i svoje polínko tím, že jí rozkreslím více, než je obvyklé. Nepůjde to ale najednou, to by bylo pro naše IL příliš tučné sousto. Dnes máte k dispozici trippohledový obrázek podle kterého si plánek můžete překreslit na stavění. Jako výpomoc máte další stránku s detaily ve skutečné velikosti, včetně "ucha", profilu křídla i výškovky. Takže chcete-li si "Aurikel" postavit, můžete ihned začít. K tomu tento text a památnou fotku od anglického Rashbrooka i s pohárem. S detaily na trup se potkáte v další, cisle.

**Řechněme si něco o koncepci a stavbě:****Trup**

- Je v přední části sedmiboky, postavený ze smrkových listí 3x8, 3x6 a 3x3. Za křidlem, kam je staženo sedlo je trup na koso postavený čtyřhran. Spodek trupu je doplněn na spodní části ostruhou a překližky 3mm. Blízko před těžistěm je ostruha rozšířena pro uchycení posuvného háčku pro vlek. Předek trupu je zakončen dvoudílnou (slepennou) hlavici nasazenou na krátký kolík z listy 4x10 a přilepenou k přepážce č.1. Vršek trupu až po odtokovou hranu křídla je plochý a tvorí sedlo pro křídlo. To je připevněno gumou ke kolíkům procházejícím trupem. Celá tato partie trupu je potažena 2mm balsou. Trup je zakončen v osazeni krátkými podložkami tvoričimi sedlo pro výškovku.

**Směrovka**

- je dvoudílná. Horní část je vyříznutá z balsového prkénka 3mm s výrezem sloužícím jako zarážka pro vychýlenou výškovku při použití DT. Je natupo přilepena k horní listě trupu (3x8). Dolní dil tvoří rám z překližky 1,6mm uvnitř něhož je otocně upevněna klapka směrovky. Zarážka pro neutral je překližková, pro velikost výchyly ze špendlíku. Příčně je klapky zlepěno překližkové raménko. Na levou polovinu je připevněny nylonový vlasec (od vlečného háčku), na druhé straně je přivázána guma, která vychyluje směrovku po vypnutí modelu ze sňury. Druhý konec nylonu je pomocí plísku upevněn na prodloužený vlečný háček. Tedy funkčně "trhačka". Vidite, fungovala již v dávných dobách!

**Křídlo**

- je obdélníkové s přibližně elliptickým zakončením. Střední dil je rovný, žádné lomení. K střednímu dilu křídla jsou přilepeny pod úhlem 20 stupňů oba konce křidel. Jde tedy o tzv. -U- lomení. křídlo je stavěno vcelku, ač dělení křídla uprostřed by nebyl technický problém a podstatně by to usnadnilo transport modelu. Nosník křídla je vlastně mnohopadělníkový. Lze do něho zahrnout jak náběžnou, tak odtokovou listu a 3 podélníky. Horní list 3x8, která přejímá prakticky vzpěr je osamocena a tah (z obrysu) přejímají 2 listy dolní, které jsou víceméně blízko neutrální osy a tím jsou méně využívány. Opačné řešení - 2 listy na hřbetě profilu a pouze 1 dolní by bylo logičtější. Profil křídla má poměrnou tloušťku pouze 9,4% a 8% prohnutí středního vlnáku, až v 50% tloušťky profilu. Žebra jsou od sebe vzdálena 48mm a mezi nimi jsou ještě zlepěna položka. To jistě vylepšuje nejen tvar profilu v nosové části, ale i účinnost profilu.

Střední dil křídla nemá žádné překroucení, "negativ" je pouze na obou uchách. Délka až 6,5mm na odtokovce žebra č. 11. konec náběžky a skorem celá odtokovka je naříznutá lupénkovou pilkou na úzké pásky slepěnou poté do oblouku. Ve zlomu křídla jsou nosníkové listy šikmo seríznuté a slepěny, navíc ještě ve spoji přešpeněné překližkou 0,8mm. Horní list na uchu chybí.

**Výškovka**

- je stavěná velmi jednoduchá, má obdélníkový tvar při šířce pouze 4. Žebra mají poměrnou tloušťku pouze 5,5 %. Mezi dvěma středními je jako výplň měkký balsový blok. Z měkké balsy jsou i koncové oblouky. Náběžka je ze smrkové listy 2,5x8. nosník na horní straně profilu = smrk 3x8, odtokovka je smrková serizlá list 2x12.

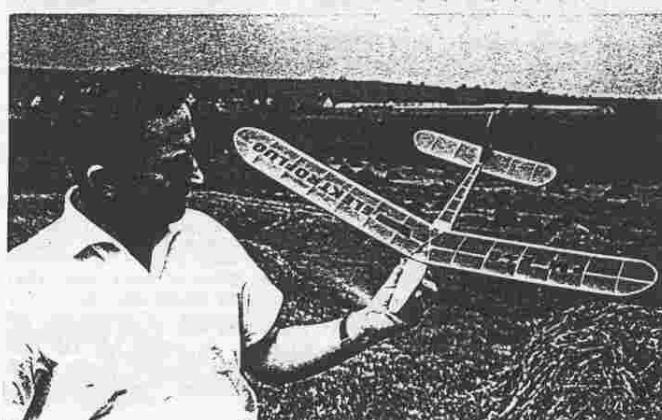
**Zbarvení modelu**

- červenobílá kombinace - viz foto.

Celý model je postaven robustně, ale učelově. Nízká šířka křídla (10) jen dokazuje, že superstíhlé křídlo nemůže samo o sobě rozhodnout vše, i když teorie je mu nakloněna. O výkonu však rozhoduje ještě celá řada faktorů a každý má svou důležitost. Ani ten průřez trupu, je-li tento dobré tvarován, nemusí být podstatnou překázkou. Jenže vše, lid modelářský si mnohá velmi zjednoduší. Zrušil se průřez trupu, trupy dnes vypadají jako tyčky k angreštu.



\* Vítěz MS 1963 ve větroních (A2) těsně po vítězství se svou "AURIKEL" a pohárem

**ELEKTROLET - ELEKTROFLUG****FM 248**

Dnes už je elektrolétání tak běžná věc, že nezasvěcení, kteří nezažili ani motory s indukčním zapalováním si možná myslí, že tomu tak bylo odjakživa. Nebylo. Dnešek a klopotné začátky mého přítele Freda MILITKYho, otce Elektroflugu, to jsou rozdílny až jako mezi letadlem Blériota a Spitfirem VIII. Proto vám představujem jak Freda (byl technikem u firmy Graupner), tak jeho první model s elektromotorem - FM 248. Fotka je z roku 1959. Samozřejmě, to je mimo rámec SAM a to nejen "78" a "98", ale i všech ostatních ještě s dřívějším limitním rokem. A není bez zajímavosti, že tu novinku, která vlastně do SAM vůbec nazapadá převzaly všechny SAMy celého světa bez uzádění. Oč větší jsou šálovací košlem kulatých šperlí, profilů křidel (stejně je mezi žehry úplně něco jiného, než současnými nakreslenými profily). Nu ano elektrolet přišel na svět později, než je ten nejpozdější limitní rok. Leda, že by vlastně elektrolet vynalezli dálko od nás vše východně. Ale co vám, tak tam zase nemají SAM.

Fred Militky byl velký nadšenec pro tuto myšlenku a během let jsem viděl všechny ty jeho prototypové elektromotorky a desítky vrtulí, úspěšných i méně úspěšných. Můžete klidně věřit tomu, že on přišel s praktickým létatím elektroletů jako první, já vám to potvrďuji - byl jsem při tom.

A byl to také F. Militky, kdo sehnal pro lineckého podnikatele Brditschky speciální akumulátory od firmy Varta a speciální motor od firmy Bosch. A potom se to všechno namontovalo do Brditschkova letadla "Kráhe" a vzlétl první stroj pořádaný (namísto vymontovaného výbušného motoru) elektromotorem.

No vidíte a všechno to začalo u toho mrňavého modelku FM 248 v roce 1959.

R. Čížek

**BLÍŽŠÍ K CRC - show.**

V čísle 21 LL. na straně 5 jsou uveřejněna prozatímni pravidla této nové kategorie. Rekněme si dnes něco bližšího k letovému programu.

**TYI hlavní zásady předem:**

- Všechny letové obraty (figury) musí být létány před zraky bodovačů. Zaletnutí modelu nad jejich hlavy, nebo za ně znamená O bodu za leteny obrat.
- Každý letovy obrat s vyjimkou návazného obratu "přistání" na obrat "G-přiblížení na přistání" se naletává samostatně.
- Zahajení každého obratu (tedy okamžiku od kdy má být bodovan) oznamuje soutěžci, nebo jeho pomocník slùvkem "ted", ukončení obratu slùvkem "konec". Nesplnění této povinnosti může mít za následek, že obrat hodnocen nebude.

**A - Vzlet**

Model vzletí se země, bez postrčení při vypouštění pomocníkem, nebo soutěžicím. Model vzletí po úměrném rozjezdu, plynule a stoupá asi 15-20 metrů. Poté nasadí na zatačku (pravou, nebo levou - podle prostorové situace). Ukončením zatačky o 90 stupňů je obrat ukončen.

**B - Přímý let 100 m**

Model naletává před bodovače proti větru a let začíná asi o 50m dřive, než doletí k bodovačům. Výška letu má být během průletu standartní a to ve výšce asi 20-30m. Směrové i výškové výchylky mají být během průletu minimální.

**C - Vodorovná osma**

Leti se ve zvolené výšce mezi 30-50 metry. Do figury se vlétá před bodovači a smysl první zatačky je opačný, než je strana vletu. Je povoleno naletávat zprava i zleva, ale nutno to ohlásit předem. Model opise okruh o průměru 20-30 metrů a ve stejně rovině vletu figury opise i druhý okruh. Výletem (směrem od pilota) je figura dokončena. Průměry okruhů by mely mít přibližně stejný průměr a mely by být zaleteny ve stejně rovině.

**D - Sestupová spirála**

Po vystoupání asi do 50 metrů je model situován proti větru. Potom toci sestupovou spirálu vlevo, nebo vpravo - dle prostorových dispozic a sestup ukončí po dotočení zatačky 360 stupňů při poloměru asi 40-50m. Klesání musí být strmé, aby se po dotočení 360 stupňů dostal model do výšky pod 6 metrů. Výlet z obratu je přímo proti větru.

**E - Průlet ve výšce 6m**

Model nasadí na figuru asi 25 metrů před bodovači a proletí dalších asi 25-30m bez výškových a směrových výkyvů proti větru. Bodovany let ve výši asi 6m.

**F - Dlouhé přistání (overshoot)**

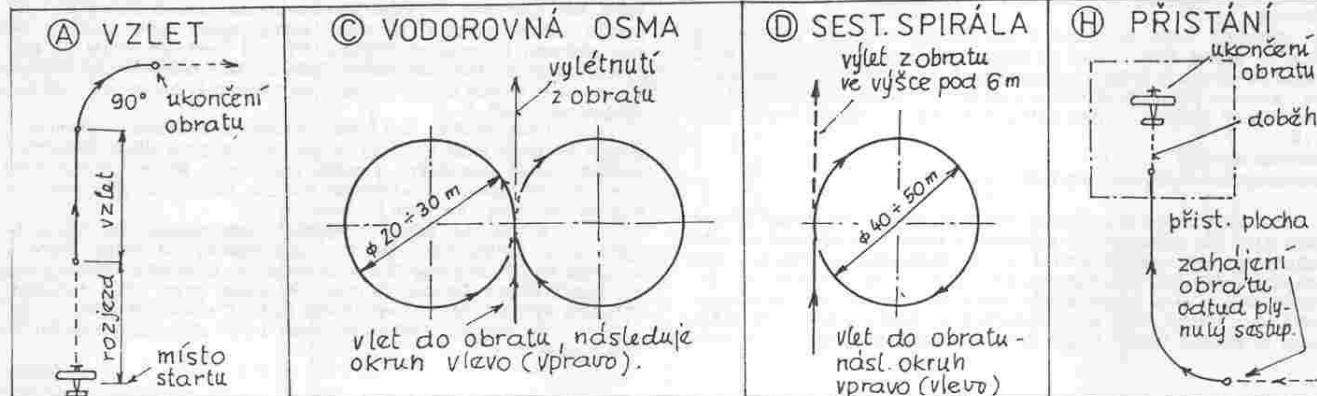
Model nasadí na přistávací manévr kolmo na větr a po zatačce 90 stupňů klesá do přistávací plochy 30x30m. Ve výšce asi 1m nad plochou ale znovu vzletá do výšky a odbočí do zatačky. Tento obrat může být demonstrace špatného rozpočtu na přistání - "být dlouhý".

**G - Přiblížení na přistání**

Model přiletí proti větru asi ve výšce 20m, nad přistávací plochou udělá zatačku vpravo (příp. vlevo - dle situace), letí přímo asi 80m, znovu otocí o 90 stupňů ve stejném smyslu, letí asi 80-100m a znovu dotočí zatačku 90 stupňů ve stejném smyslu a po přímém pokud možno klesavém letu asi 20m je obrat ukončen.

**H - Přistání**

Tento obrat navazuje na předchozí přiblížení na přistání přímo, bez samostatného náletu do figury. Do figury "přistání" se počítá let od nasazení na finálovou zatačku s postupným klesáním a ubráněním plným až po zastavení modelu v přistávací ploše. Model by měl přistát hladce, bez prevržení a zastavit se ve vytyčené ploše 30x30m. Aby nebyly poškozeny modely s motory bez regulace, je dovoleno přistávat s nebezpečím motorem.

**"ŽEHROVICE II." - poprvé jako ARC**

Původní volný větron jsem nakreslil a postavil v roce 1980. Po několika letech přišly na scénu první nesmělé a málo úspěšné pokusy s rádiovým řízením. Také chyběly vůbec zkušenosť a neuvědomili jsme si, že volný let modelu a let rádiem řízený stejných rozměrů modelů je diametrálně rozdílný. Mnozí to nepochopili dodnes a nevypadá to, že se jim to brzy povede. Jen musím znova zapakovat, že volný větron po vytažení a odpoutání je unášen větrem, zatím co od rádiem řízeného větronu využívajeme manévrovatelnost proti větru. Netřeba to dále rozvádět, vše už bylo receno.

Tak došlo i na větroně "ŽEHROVICE II.". Měl za sebou několik výrazných úspěchů, ale postupně byly tyto velké modely vytlačeny nástupem severských A 2. Tak proč KZ II neobětovat? Výškovka byla narovnána, dolní směrovka změněna a vlastně zůstala spíše jako ochrana výškovky. Slepil jsem novou směrovku a přilepil shora na trup. Ze nebyla dostatečně veliká, to jsem cítil již při návrhu. První lety s rádiem to jen dotvrdily. Prední část trupu shora byla za hlavici odříznuta a trup upraven na kabинu většině průhledného krytu. Nestěstím byla aparatura v trupu, vybavovac (dnes servo) nebyl schopen utáhnout odpovídající směrovku. Na snímku, pod kormidlem stojí ten přetěžky 110 V vysilač. Rákali jsme této težké věci "stanice". Když nebyl větr sám s timto modelem jaksi poletovat, při větru radši couval.

Dědeček Vlach, který na snímku drží model, měl přesto utkvělou myšlenku, že bych se měl pokusit vytvořit, tedy vyletět základní čs. rekord na čas. Tak jsme se jednou přeče je vypravili, vyzbrojeni 200m šnúrou, sportovním komisařem Fr. Veselym a všemi potřebnými pomocníky. Pokus za pokusem a my se nemohli střetnout do termínu. Potom se to podařilo, ale ihned začaly potíže. Z dnešního pohledu je mně jasné, že jsem byl naprostě bez šance, s tak pomalým profilem a ještě k tomu bez rizika výškovkou (tak daleko jsme tehdy nebyli) nebylo lze model udržet proti větru a když, tak za stáleho couvání. Když už byl model dobrých 600m po větru, nezbylo, než to vzdát. Letěl si jak chtěl, kroužil v "neřízené" zatažce, až nám posléze zmizel nad lesem směrem na Kladno. Nevěděl jsem o modelu celý týden, až mně kluci donesli, že přistál na garáž poblíž kladenské Kablovky. Dojel jsem tam, ale dostačoval zpět, přestože na něm byla moje adresa, snadně nebylo. Majitel garáže, zřejmě dost uvědoměl občan se nechtěl nechat presvědčit, že nejsme "narušitel našeho vzdušného prostoru". Znejistěl teprve potom, co jsem ho ubezpečil, že zatažil vlastně nález a na to jsou paragrafy. Model ulétl poctivých 10 kilometrů, ale takovéto náhodné kilometry se nepočítají ani na vzdálenost. Rozhodně ne u rádiem řízených modelů

