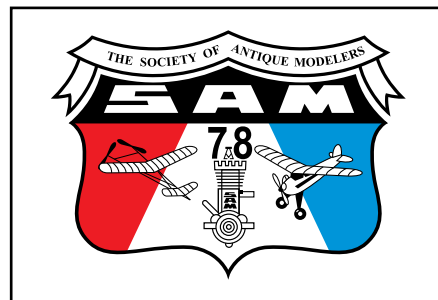


ZPRAVODAJ SAM 78



ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 5 /2007 (ZÁŘÍ/ŘÍJEN)

WWW.SAM78.CZ

ROČNÍK XVII., ČÍSLO 97



Zdeněk Hanáček vypouští model Petra Hoška Westerner.

✓ **Dvojsoutěž Texaco,**
s. 2–5



✓ **Hořice**
6. 10. 2007,
s. 7



✓ **Letecké záhady starověku,**
s. 10–12

✓ **Stavební plánky,**
s. 8–9 **THE CRUSADER**

VÝSLEDKY ZE SOUTĚŽÍ

Dvojsoutěž TEXACO Chotěboř, Svitavy na letišti Dobkov – Chotěboř.

Dne 6. 10. jsme s panem Jaroslavem Rybákem ze Svitav uspořádali dvojsoutěž v kategorii TEXACO. Soutěž byla dohodnuta až během roku a proto nebyla zveřejněna ve Zpravodaji a soutěžící byli na ni pozváni pouze telefonicky, ale i tak byla účast dobrá. Na letišti jsme měli sraz v 9: 00, to jsme sice všichni splnili, ale počasí si snámi opět hrálo na schovávanou. Mlha byla hustá, tak že by se dala krájet. Před polednem jsme byli pohoštěni v letištní budově „prezidentským gulášem“ (který nám opravdu přišel k chuti a zahrál nás) a po té jsme se odebrali na místní „čtverec“, což je asfaltová plocha na severovýchodní straně středu letištní plochy.



Mlha se pomalu rozestoupila a všech devět soutěžících s jedenácti modely začali soutěžně létat. Nejdříve se létala Chotěbořská soutěž, modely létaly vysoko, motory byly seřízeny dobře, ale všechny nás překvapilo poněkud chladnější počasí, které se podepsalo nejvíce na přijímačových baterkách Mirka Potůčka a jeho Super Scorpion havaroval.

Svitavská soutěž se létala hned po té a někteří modeláři museli však odjet, neboť se soutěžení protáhlo a konec soutěže byl až kolem páté hodiny.

Výsledky

Svitavská soutěž:	1. Netáhlo Jaroslav	Ethy
	2. ing. Svoboda Petr	Playboy Senior
	3. Knob Petr	Lanzo Bomber
Chotěbořská soutěž:	1. Svoboda Petr	Playboy
	2. Netáhlo Jaroslav	Playboy
	3. Svoboda Petr	Miss America

Za sponzorské ceny pro vítěze děkujeme panu Vladimíru Řihovi a Karlu Svobodovi.
Za SAM 78 Petr KNOB



VÝSLEDKY ZE SOUTĚŽÍ

VÝSLEDKOVÁ LISTINA „DVOJSOUTĚŽE“

	Jméno	Kanál	Model	1. start	2. start	3. start	Celkem	Pořadí
1	Potůček Mirek	70	Scorpion	490	66	0	556	10
				x	x	x	x	
2	Netáhlo Jaroslav	63	Ethy	481	0	0	481	11
				765	357	900	2022	1
3	Hrnčář Lubomír	63	The Folly	364	277	300	941	5
				349	251	303	903	5
4	Andrýsek Zdeněk	81	Vagabund	270	135	453	858	7
				141	155	470	766	7
5	Svoboda Petr Ing.	67	Playboy Sr.	608	624	557	1789	4
				628	420	706	1754	2
6	Knob Petr	66	Orion	282	265	158	705	9
				271	458	87	816	6
7	Knob Petr	66	Lanzo Bomber	105	666	37	808	8
				744	394	613	1751	3
8	Macháček Jaroslav	67	The Folly	140	137	642	919	6
				798	76	388	1262	4
9	Svoboda Petr	91	Miss America	670	691	615	1976	3
				x	x	x	x	
10	Svoboda Petr	91	Playboy	900	765	615	2280	1
				x	x	x	x	
11	Netáhlo Jaroslav	63	Playboy	836	705	530	2071	2
				x	x	x	x	

Pořadatel Chotěboř

Pořadatel Svitavy



DVOJSOUTĚŽ TEXACO JEŠTĚ OBRAZEM



Zpráva z jednání výboru SAM 78 dne 3. listopadu 2007

Vážení příznivci historického letu, čas vhodný pro veselé poletování s našimi výtvary pokročil, raději sedíme v bačkorách u zdrojů tepla a plánujeme příští sezónu. Nejinak je tomu i mezi bafuňáři, reprezentující zájmy většiny při rozhodování o zásadních otázkách činnosti klubu (názor bafuňářů) a nebo se snažících prosazovat své individuální zájmy na úkor většiny (menšinový názor většiny). Ať tak

nebo tak, sbor šamanů klubu se 3. listopadu 2007 večer sešel v příjemném prostředí náčelníkovy chaty a v tichu lesní temnoty, jen za zvuku praskání ohně v kachlových kamnech, bouřlivě debatoval o další činnosti SAM 78 v nejbližší a vzdálenější budoucnosti. Ze schůzky vyplynuly závěry, se kterými je třeba seznámit veškeré členstvo. Tak tedy:

Doba pokročila a lze konstatovat, že nám svět trochu utíká. Naše potíže s vydáváním a rozesíláním Zpravodaje začínají být už notorickými a je zřejmé, že edice pokulhává. Důvodem jsou některé komplikace při zpracování a přeposílání textů příspěvků atd. Jistě jste si povšimli, že jsme změnili osobu odpovědnou za grafické zpracování zpravodaje. Je jí pan Bezdíček, profesionál z oboru. Není sice modelář, ale zato je velmi obětavý člověk. Zpracovává náš časopisek do tisknutelné podoby a používá k tomu – světe div se – počítač. A z toho právě plynou některé komplikace. V dnešní době je jen těžko představitelné, že někdo pilně zpracuje článek v programu WORD, vytiskne ho a zašle v této podobě editorovi k dalšímu zpracování... Představte si, že chudák editor (nebo někdo jiný – nakonec jsme se dohodli, že to budu já...) musí sednout k počítači a článek otrocky přepsat. Z toho důvodu vás všechny přispěvatele naléhavě prosím o zaslání článků a příspěvků přímo na mou mailovou adresu nebo adresu pan Bezdíčka v elektronické podobě. Odpadne tak nesmyslná dvojitá práce. Pokud píšete v ruce nebo na stroji, pak příspěvky zašlete rovněž mně. (Fígl spočívá v tom, že pan Bezdíček sedí v nakladatelství, které má sídlo ve stejné budově jako mám kancelář). Další zdržení nastává tiskem a rozesláním Zpravodaje. Jde o týdny. Závěr celé anabáze je rozeslání časopisu poštou, které je zatěžující jak finančně, tak náročné na lidský faktor. Emil by mohl vyprávět. A zde jsme u jádra problému. Mnozí z vás mě kontaktují s tím, že jsme v dnešní době anachroničtí. Vždyť už i ti nejkonzervativnější ze všech konzervativních mají svůj časopis pouze a jen na internetu volně ke stažení a tištěnou verzi vůbec nemají. Jde o anglický SAM 1066, který léta vydával Clarion v tištěné podobě zásluhou Davida Bakera, ale dnes vstoupili na scénu jeho následovníci, David zůstal ve funkci honorárního prezidenta, a hle - od ledna 2007 vychází periodikum pouze v elektronické podobě. A tak je tomu u SAMáků amerických, italských, švédských, australských... Zkuste se podívat na mateřskou stránku SAM www.antiquemodeler.org, ke jsou odkazy na časopisejky.

Můžete namítnout, že náš klub má svůj Zpravodaj na internetu rovněž, ale musím si polít hlavu máslem a nasypat navrch popel, a potvrdit, že prezentace našich stránek je více, než ubohá. Nebo spíše byla... Stránky se ujali jeseňtí tygři Hanáček – Hošek s tím, že jim pomůže kamarád od fochu. Musím se Vám omluvit za špatnou volbu, neboť dosavadní správce stránek je můj kamarád modelář, ovšem bez vlastní iniciativy... A já to věděl... Myslel jsem, že se dá dokopat. Nedal, tak byl vykopnut.

Nuže jak dál? Schůze se po bouřlivé debatě usnesla na následujícím: Počínaje prvním číslem Zpravodaje v roce 2008 bude tento vycházet na internetové stránce a bude volně k dispozici všem, a to v předstihu, neboť zároveň se zasláním do tisku bude editor odesílat podklady správce webu (tygři H+H). Podklady jsou totožné a vyvěšeny na stránce je otázka jednoho dne. Zpravodaj v tiskové podobě pak bude vycházet následně a pouze pro ty, kteří o něj projeví zájem. Jak? No to se podržte!!! Tím, že zaplatíte méně na členském příspěvku. Jak je to možné? A kolik bude členský příspěvek činit? Odpověď je nasnadě – tím, že si budete moci stáhnout Zpravodaj, ušetří se zejména náklady na rozeslání a tisk. To znamená, že členské příspěvky pro ty z vás, kteří nechtějí tištěnou podobu Zpravodaje se snižují na příjemných 200 Kč, což je jistě velmi milé v době zdražování úplně všeho. Ostatní zaplatí dosavadních 300,- Kč. Jééé, už slyším ten křik, že usnesení poškozují ty, kteří nemají počítač a disponují pouze malým důchodem. Těm musím odpovědět, že dnes je internet dostupný mnoha způsoby a doslova zdarma. Kdo z vás nemá děti, vnoučata a nebo kamaráda, kteří s internetem pracují? Kdo bydlí ve městě nebo na vesnici kde není internet na obci (na obci je internet povinně ze zákona již více než rok a půl), kde není knihovna s bezplatným přístupem? Chce to jen dobrou vůli, věřte... Tak tedy při placení členských příspěvků mějte na paměti: Chci Zpravodaj v tištěné podobě – zaplatím složenku 300,- Kč – nechci, zaplatím 200,- Kč. Obojí na adresu přítele Laciny nebo na účet 123760392/0300 s poznámkou „příspěvky SAM 78“ a uvedením jména, příjmení a členského čísla do sdělení pro příjemce. Abychom věc nekomplikovali, peníze se zasílají na můj osobní účet a já předám obolus fyzicky pokladníkovi.

Dalším bodem programu bylo celostátní setkání SAM 78 v příštím roce. Usnesení na základě požadavku členské základny znělo jednoznačně: setkání bude třídní. Sraz už ve středu 6. srpna večer, ve čtvrtek už naostro „soutěžní létání“. Další změna spočívá v tom, že volné modely mají celý den pouze pro sebe – bude to pátek 8. srpna (budou se lézat ale jen tento den), kdy budeme mít všichni možnost si volňásky užít a nechvátat zpět k rádiákům. V pátek proběhne i Šebánkova minutka a Vodičkova ½ Wake a Coup d'Hiver dle nástinu pravidel

v tomto čísle Zpravodaje. V pátek večer po odlétání všech kategorií proběhne členská schůze s volbou výboru SAM 78, neboť uplyne dvouleté volební období. Již teď přemýšlejte o tom, kdo by tak do výboru mohl nastoupit.

Na mítinku výboru se probírala i pravidla, byť jejich zásadní změna není do roku 2008 možná, ale doplňky je možné učinit. Zásadní doplněk přináší změna v národních pravidlech TEXACO, kdy se modely poháněné dieselvými motory oddělují a létají vlastní kategorií TEXACO D (diesel) a zbylé modely pak budou lézat v kategorii Texaco S (spark plug), kde jsou přípustné všechny ostatní spalovací motory. Jde o podporu modelů poháněných zejména benziňáky, které mají větší spotřebu, ale z hlediska přístupu SAM jsou více žádoucí, neboť jsou to motory skutečně dřevní a mnohdy původní s diesely prostě nesrovnatelné. Další otázkou probíranou v souvislosti s dodržováním pravidel v této kategorii je, že soutěžící doplňovali nádrž před startem, když motor je již v běhu. Jednoznačný výklad pravidel je takový, že soutěžící má k dispozici pouze předepsané množství paliva a to musí použít pro soutěžní start. Tedy včetně nastartování motoru. Motor se samozřejmě může předeřhřívát předem, ale při soutěžním letu samotném je povoleno použít pouze přidělené množství paliva (v tom je právě ten soutěžní um a adrenalin). Kdo nebude dodržovat uvedené pravidlo, bude mít soutěžní start hodnocen „0“ bez možnosti opravy. Tak se to po právu stalo Vojtovi Radovi na Slovensku při ME a Vojta koukal jako vosel!

Co dále? Jistě všichni víte, že firma MP JET znovu zavedla výrobu motoru Classic o zdvihovém objemu 0,6 ccm. Kategorie classic se tedy znovu vypisuje do soutěží pro tento důvod. (Hurá)

Ještě něco nového? Ano! Na sletu v Chotěboři budou lézat účka! (I zde je třeba hledat odpověď na otázku, proč je setkání třídní.) Zatím se nebude jednat o soutěž ale show upoutaných modelů s datem vzniku do roku 1960. Někaké pravidlo pro hodnocení se jistě najde. Tak oprašte své stroje (o některých na zdi v garáži a jinde visících vím) a vybavte je jakýmkoliv pohonem a přijďte je předvést. Komu se točí hlava, může přivést proxy pilota. Jo, a nevozte roury, na letišti pro ně nejsou podmínky.

O tom, že schůze byla dlouhá a plodná není třeba pochybovat, ale to, co přijde teď jste nečekali! Víte co je encyklopedie „Who is Who“? (čti hů is hů a znamená to: kdo je kdo) Jde o takový almanach osobností, kde se dozvíte o koho se jedná, co dělá, čím vyniká atd. I my si takové Who is Who uděláme na internetové stránce. K tomuhle nápadu mě přivedla jednak snaha popularizovat maximálně naše historické hnutí a taky fakt, že mnohdy nahlédnu do seznamu členů SAM 78 a nevím nic víc, než, že člen se jmenuje pan XY a má členské číslo ZZZ. Pojdme si tedy vyrobit vlastní almanach členské základny s fotografií, kontakty a stručným modelářským životopisem ve formě odpovědi na otázky, které budou pro všechny stejné. Víím, že výbor musí začít u sebe, takže naše obličejí a odpovědi očekávejte na netu jako první. Vaše odpovědi spolu s fotkou (pokud možno rozeznatelného obličejí) na následující otázky zasílejte na adresu petr.hosek20@centrum.cz nebo na adresu moji

Otázky pro Who is Who:

1. V jakém věku jste začali modelářit?
2. Kdo nebo co Vás k modelářství přivedlo?
3. Jaký máte nejkrásnější modelářský zážitek?
4. Proč stavíte právě historické modely?
5. Kterou kategorii historických modelů preferujete?
6. Máte nějakou humornou příhodu z modelářské praxe?
7. Jaké jsou vaše modelářské plány do budoucna?

Jistě vás napadne, proč nemáme na netu „chat“ (čti : čet)? Na vysvětlenou uvádím, že to je stránka pro příspěvky členstva i nečlenstva, kde probíhá většinou divoká diskuse o tématu formou zveřejněné elektronické pošty. Někdy se to pěkně zvrhne a vede to až k nabourání či rozpadu mezilidských vztahů, jak se stalo v jednom sousedním SAMu. Pokud se ale dodržují základní pravidla lidské slušnosti a respektu k názoru druhých, pak se takových konců nemusíme bát. Nuže pane páni tygři! Kdy stránku spustíte?

Poslední zpráva z výborové schůze je tato: ME historiků radiem ovládaných není v roce 2008 v Maďarsku, bude se soutěžit v Itálii ve Valle Gaffaro jako v roce 2006. Důvodem je fakt, že Maďaři to prostě vzdali z finančních a organizačních důvodů. Úplně nejmenší zprávička na závěr: ME 2010 bude v ČR. TO JE ALE BOMBA!

Jak jsem začal s „TEXACEM“

Tento článek jsem se rozhodl napsat po letošním setkání našeho klubu v Chotěboři a můj úmysl podpořil Ivan Šebánek na setkání v Hořicích. Nejsem ještě prvotřídní závodník v této kategorii, ale začátky mám již za sebou a snad navnadím další zájemce o tuto „královskou“ kategorii. O TEXACU jsme začali přemýšlet se Zdeňkem Hanáčkem na 3. ME ve Dvoře Králové. Zaujali nás hlavně Italové, kteří jsou opravdoví mistři. Po loňském setkání v Chotěboři bylo rozhodnuto. Nejdřív jsme museli vybrat model. V tom nám pomohl internet, našli jsme spoustu krásných



modelů. Mě zaujal americký kabinový model Westerner a Zdeňka italský krkatý SV 23. Tento model je zvětšen, protože originál je pro TEXACO dost malý. Odtud pro nás první pravidlo: model na TEXACO by měl být dostatečně velký. Má to dva důvody – model je dobře viditelný i ve velkých výškách, kde se tyto modely pohybují, a za druhé má model větší nosnou plochu i váhu, podle které je přidělováno množství paliva. Tímto se dostáváme k další volbě, a tou je motor. Nám se zdál nevhodnější diesel pro svou spotřebu a výkon. Znovu pomohl internet, vybrali jsme si brněnskou desítku, ale sehnat ji byl problém. V obchodech prostě není, i když ji mají někteří prodejci v nabídce. Čirou náhodou na něj narazil Zdeňk v jednom internetovém obchodě a objednal i jeden pro mě. Majitel obchodu se nám ozval, jestli máme opravdu zájem o tento motor, a když jsme jej ujistili, že motory opravdu chceme, tak nám je objednal přímo u výrobce a po 4 týdnech jsme měli motory doma. Stavbu modelů jsme zahájili a přes zimu jsme je postavili. Je potřeba mít stále na paměti, že model musí být pevný a stabilní. Modely jsme potáhli padákovým hedvábím a tím získali opravdu odolné stroje. Motory jsme zaběhli podle návodu výrobce. Ukázalo se, že výrobce dodává návod k motoru o obsahu 2,5 a ten se poněkud liší od desítky. Motory jsme měli zaběhnuté málo (což jsme nevěděli, protože jsme s tím zatím neměli zkušenosti), ale přesto jsme je instalovali do modelů. Další neznámou pro nás byla volba vrtule. Po konzultaci s náčelníkem J. Rybákem jsme vyzkoušeli vrtuli 360/200. Já jsem se svým Wester-

nerem byl hotov dřív než Zdeňk, a tak jsem šel do vzduchu první. Protože tráva na letišti nebyla pokosená a na start z asfaltové plochy jsem si netroufl a protože to mírně foukalo na budovu letiště, posunuli jsme start dále do plochy a pokusili se model odstartovat z ruky. Po nahození motoru vzal Zdeňk model do rukou a vrhnul jej do vzduchu. Hurá, model letěl, sice příliš stoupal a já tlačil jak jen to šlo, ale po doběhnutí motoru se model srovnal a příjemně klouzal, z čehož jsem měl radost. Před dalším startem jsem potlačil motor a už to bylo lepší. Zdeňk zalétával svůj model o něco později, a protože váží něco přes 4 kg, tak jsme start z ruky vyloučili a Zdeňk startoval ze země za klidného večerního času. Hned první start se povedl a SV 23 se majestátně vznesl a ploužil se vzduchem jako koráb. Následující dny jsme dali ještě pár startů a jeli jsme do Chotěboře na jarní setkání před odjezdem na 5 ME na Slovensku. V Chotěboři se proletěl jen Zdeňk a také mu náčelník seřídil motor, tak jak se má. Navíc jsme byli upozorněni na to, že půl hodiny na záběh takového motoru opravdu nestačí. Já jsem kvůli dešti vůbec neodstartoval. Doma jsme ještě párkrát šli létat a Zdeňk si koupil jinou vrtuli – 400/250. Ukázalo se, že model lépe stoupá a dosahuje větší výšky. Další lety jsme absolvovali až na Slovensku. Tam jsme načerpali další zkušenosti. Já jsem měl v druhém kole drobnou havárii a z dalších bojů jsem vypadl. Zato Zdeňk zabodoval a skončil na čtvrtém místě. Byla to další zkušenost, kdy jsme zjistili, že potřebujeme větší vrtule, abychom prodloužili délku motorového letu. Tuto zkušenost jsme zatím nevyzkoušeli v praxi, protože jsme se nedostali na letiště. Takže jsme jeli do Chotěboře na celostátní setkání ještě se stejnými vrtulami. Tam nás přivítalo mlhavé počasí a v době našich letů bylo olověné nebe bez stoupavých proudů. Teď se ukázala absence pořádné vrtule. Zdeňk sice vyhrál a já byl třetí, ale maximálních výkonů jsme u našich strojů nedosáhli. Doma jsme přezbrojili a konečně nasadili pořádné vrtule, já 400/150 a Zdeňk 450/250. Ukázalo se tak – jak nám už mnozí napovídali –, že to byl správný tah. Zdeňk dosahuje 5minutového motorového letu a dostane se do stejné výšky, jako když mu motor běžel na plný výkon, a to jen 1/4 minuty. Já jsem se dostal na 4 minuty, ale nesmí moc foukat. Pořád to ještě nebylo to pravé a tak jsem se rozhodl obstarat si ještě větší vrtuli. 400/150 byla malá a u 450/250 hrozilo hrabnutí o zem kvůli nízkému podvozku. Dodal jsem si odvahu a začal jsem si krouhat vrtuli vlastní. Materiál jsem si obstaral ve stavebninách. Po asi půlhodinovém probírání bukových prahů jsem si vybral ten pravý. Doma jsem si vyrobil šablonu půdorysu vrtule, který jsem přenesl na bukový práh, pilkou jsem to vyříznul a potom vybrousil podle oka tak, jak jsem to dovedl. Profil jsem zvolil CRD (co ruka dá). Po vyvážení na kulatince jsem vrtuli nastříkal bezbarvým lakem ve spreji a nechal proschnout. Vznikla mi vrtule o průměru 420 a pochybného stoupání. S mírnou obavou jsem namontoval vrtuli do modelu a nastartoval. Motor běžel klidně, dokonce se zlepšil chod motoru po startu a model krásně stoupal. Byl jsem mile překvapen a spokojen se svou prací. Troufám si tvrdit, že jsme konečně pochopili taktiku, kterou nám ukázali Italové. V TEXACA je potřeba utlumit motor na co nejhudší směs a tah zajistit pořádnou vrtulí. Model stoupá sice pomalu, ale o to zrovna jde, vždyť je potřeba vydržet ve vzduchu 15 minut a bez silné termiky je to dost náročné.

Petr HOŠEK SAM 279

Přátelé historických modelů

Posílám v příloze návrh pravidel kategorie gumáků, mluvil jsem o tom se Zdeňkem Slapničkou, uvidíme zda by se to chytlo.

Líbí se mi poslední číslo Zpravodaje, článek Zdeňka o Wakefieldech, ale mám pár poznámek a upřesnění ke zveřejněným plánům. Myslím, že by to zajímalo i ostatní:

Na straně 9 je model Williama Yinga z roku 1935, profil byl Clark Y, hloubka 127mm. V květnu 1935 tento model letěl 41min 19sec.

Na straně 10 je Ellilův vítězný Wakefield z roku 1949, model ovšem vznikl již v roce 1939 a Ellilovo vítězství v Cranfield bylo hodně nečekané. Fin Ellila létal sám, ostatní země již měli dobře spolupracující týmy. Rok 49 také zahájil krátkou éru převodových Wakefieldů, která skončila omezením gumy na 80g. Model z roku 1950, se kterým Ellila zvítězil v Jamijarvi, vypadal jinak. Tyto dva modely kdysi smíchál R. Čížek

v Informačních listech SAM 95 a nadělal v tom trochu zmatek. Plán na model 49 (39) a zubatá kola na převodovku jsem získal od Petera Michela ze SAMu 35.

Na straně 11 je vítězný model z roku 1935 Gordona Lighta, v roce 1938 zvítězil James Cahill s Clodhopperem – to je mimochodem také vhodný model na elektrizaci.

Pár plánů starých Wakefieldů mám, pokud má někdo zájem, může mě kontaktovat.

Protože na posledním sletu SAM 78 létali v kategorii BV-2 pouze dva soutěžící, a to ještě s typově naprosto odlišnými modely, rád bych oživil myšlenku, s kterou před časem přišel pan Zdeňk Raška, a to zmenšené Wakefieldy, rozšířené ovšem i o modely Coupe d'hiver

Jan VODIČKA

Návrh pravidel Bv-70

Wakefieldy a velké gumáky zmenšené na 70%
 Modely Coupe d'hiver do roku 1954
 Minimální hmotnost bez gumy 70 g
 Maximální hmotnost namazaného svazku 10g
 Maximum 120s

Je nutné vždy zachovat poměr zmenšení, není tedy např. možné zmenšit rozpětí a ponechat hloubku křídla, dále musí být použit originální profil a zachována původní konstrukce, smrk a bambus je samozřejmě možno nahradit balsou. Vrtule může být pevná i sklopná, ale výhody sklopků jsou jasné. Závěs vrtule může být zjednodušen a zhotoven např. drátěný, protože jsou mi známy komplikace se sháněním tenkého duralu, jeho ohýbáním, nebo frézováním závěsu z hranolu.

V této kategorii se tedy mohou zúčastnit modely Coupe d'hiver do roku 1954

a zmenšené Wakefieldy a velké gumáky – například nádherný Loudal v podobě, v jaké vyšel na plánu, kategorii Wakefield neodpovídá.

Kategorie se pochopitelně týkala omezeného počtu typů, které jsou po zmenšení ještě letuschopné, a budou se nejvíc podobat právě hívrům, i když pokud někdo zmenší třeba Jaguára a při sedmdesáti gramech ho na 10 gramů gumy dostane do vzduchu, prosím, ať ho postaví. Plánek modelů Coupe d'hiver také existuje spousta.

Nechci drobit kategorii gumáků, ale snad by se našel dostatečný počet lidí, kteří si takového gumáka postaví a budou s ním létat. Opravdu to většinou nejsou stavebně složité modely, létají tak akorát, 10 gramů gumy také nikoho finančně ani fyzicky nezruinuje. A především by spolu létaly typově podobné modely s daným omezením gumy a hmotnosti.

Myslím, že bychom mohli tuto kategorii alespoň vyzkoušet na příštím sletu SAM 78.

Kategorie BV-2 by zůstala zachována – mimochodem jsem zvědav, kolik bude v příští sezoně modelů Gollywock, jehož plán se snažím rozšířit.

Jan Vododmil

Soutěž Historiků v Hořicích 6. 10. 2007

Nadešel podzim a také den 6. 10. 2007 – konání třetí soutěže historických modelů ve volném letu v Hořicích, v tomto roce poslední. Počasí nám přálo, polojasno s mírným proměnlivým větříkem. Zemědělské pole kolem letiště již jsou sklizeny a tak se všechna éra snadno našla.

Soutěžících k nám přijelo poměrně hodně, což je prima. Trochu mě mrzí, že ve stejném dni kdosi uspořádal soutěž pro histor. modely v Chotěboři, ač nebyla uvedena v žádném kalendáři soutěží. Když už se nedomluvíme ani ve vlastním klubu, o něčem to asi je. Máme přece svůj ZPRAVODAJ a informace o pořádaných akcích se dají získat i jinak, tak proč si křížíme cesty? Letos zase na celostátním setkání v Chotěboři skončily havárií dva modely nedbalostí pořadatele. To jsou takové šmouhy, které určitě nenaruší kamarádství a potěšení ze setkání se vzdálenějšími přáteli historického létání. Vyvarovat se takových renonců bychom se ale na příště měli. Ale zpět k soutěži u nás.

Začali jsme trochu později, čekali jsme až budeme všichni co se ohlásili, že mají daleko. Nevadilo to, bylo zase co okukovat a o čem povídat. Bylo to zase moc fajn. Přijeli modeláři až z Rosic u Brna, Jeseniku, Mělníka, Prahy, Odolené Vody, Hradce Králové a dokonce také Hořičáci. Po desáté se začalo létat, došlo i na rozlety, takže tvrdě. Končili jsme po 15 hodině, se zúčastněnými jsme se dohodli rozšířit soutěž o kategorii ARC. Snad je to dobré rozhodnutí. Uvidíme!

Srdečně zveme!

Jarda VRABEC



ODBORNÉ ČLÁNKY

Historie leteckého modelářství v našich zemích

Vážení přátelé historických modelů letadel!

V úvodu si dovoluji konstatovat, že zpracovat a sepsat věcně a pravdivě historii leteckého modelářství v našich zemích (Česko a Slovensko) je velmi obtížné! O ostatním světě ani nemluvě! Moje dlouholetá snaha shromážďovat materiály – (zprávy, články, foto, kresby, plánky atd.) o této problematice je úkol nikdy nekončící.... Pro amatéra neproveditelný! (Možnost archivace, uložení, třídění, evidence atd.). Proto se nedaří ani profesionálním historikům z branže..... Stručně řečeno – nikdo u nás zatím tento komplexní materiál nepublikoval, přesto že mnoho renomovaných letecko-modelářských odborníků se o to už pokusilo (Piskáček, Beneš, Němeček, Pipek, Šott, Brož, Sviták a další) a stále pokoušejí.

Rozsah problematiky je značně obsáhlý a široký ve svém záběru, že je nad síly zdatného jedince – (i profesionála) Dá se zobecnit, že je a byla jakákoliv aviaická činnost ve všech oborech, vždycky spojená

se stavbou modelů. Jedinou výjimkou (která pravidlo potvrzuje) jsou letecké báje a pověsti či záhady. Ale i ty patří jistě do oblasti zájmu historiků i laické veřejnosti!

V historii aviatiky je známá i početná skupina hazardérů a sebevrahů, kteří – což je historicky zaznamenáno a prokázáno, že svoje letecké pokusy neověřili na modelech – ale pokusy o let sami provedli – poprvé a mnohdy naposledy....

Ale vraťme se k historii leteckého modelářství. Každý počín, který kdy provedl výše popsaní autoři (či jiní) byl bezpochyby (a je) přínosem při dalším bádání o historii leteckého modelářství. Kamínek ke kamínku jako v mozaice – ač těžce a s velkým úsilím se naplňují znalosti a vědomosti o této technické disciplíně. Pokusím se některé podklady nabídnout i vám – pro připomenutí věcí minulých – nejen z našich zemí, ale i ze světa.

Začneme tedy „v pravěku“ lidstva – malou připomínkou bájí a pověstí o touze lidstva vzlétnout do oblak. **KEK**

Letecké záhady starověku

Od pravěku člověk pozoruje let ptáků, ocitl se v zajetí touhy povznést se po jejich vzoru nad povrch Země a pohybovat se volně ve vzduchu. Množství pověstí a legend o vzduchoplaveckých pokusech poskytuje přibližně správnou představu o rozšíření letecké myšlenky v zaslých dobách. Odvážné bádavé osobnosti hotovily si umělé perutě a mávající jimi vrhaly se z věží, hradeb nebo skalních útesů do hlubin. Nebyl to let, nýbrž v nejlepším případě zpomalený pád, jenž skončil většinou pohmožděním údů neb smrtí. Posměch současníků následoval vzápětí nebo ve středověku trestní stíhání, ano dokonce odsouzení k smrti. Toto nebezpečí, nehledě na vlastní životní riziko, nutilo odvážlivce k tajné exhibici, takže se letecký pokus nedostal ani k ústnímu podání. Lze mít za to, že počet podobných pokusů je daleko větší, než nám zanechaly kronikářské záznamy.

Nejstarší zachovaný dokument lidské myšlenky na let pochází z Mezopotámie a datuje se přibližně k době 2300 př. n. l. Tento dokument vrytý na hliněný váleček, pochází ze slavné klínové knihovny krále Ašurbanipala v Ninive a líčí legendární let jeho předchůdce krále *Etana* na zádech orla. Používání sokola a jiných dravců za starověku k lovu přivedlo člověka na myšlenku použít orla k letu s člověkem. Podobnou verzi letecké myšlenky traduje také pololegendární historie Persie, jejíž šach *Kay Kaus* se podjal letu s vycvičenými orly.

Tyto verze lidského letu byly oblíbeným románovým motivem až do nejnovejší doby. Po smrti *Alexandra Velikého* vznikl ve 2. st. př. n. l. řecký román, přeložený již ve 14. století do češtiny. Pověst o Alexandrovi, v němž se mu připisuje mnoho hrdinských činů a také let s vycvičenými supy na konec světa. Ve skutečnosti let s pomocí velkých dravců nikdy proveden nebyl, ačkoliv v nynější době by se mohl stát cirkusovou atrakcí.

Když se člověku podaří lo vynalézt kolo a zhotovit člun, jimiž si podřizoval jízdu spřežením na zemi a plavbu na vodách, začal přemýšlet, jak by si podřídil také vzduch. Vynález kola měl pro lidstvo takový význam, že se mu připisovala schopnost dopravovat do vzduchu také těžké předměty, jak vidíme na starém tisku čínského císaře *Ki-Kung-ši* brázditi svým vozem oblačné výšiny. Nastala nová epocha, v níž se člověk snažil napodobit let ptáků s pomocí umělých prostředků. Nezbytnou podmínkou pro to byl odpovídající vývoj výrobních sil. Pokud člověk dovedl vyrábět nejprostší nástroje jen způsobem primitivním za doby kamenné, sotva mohlo mu napadnout zhotovit umělé perutě a použít jich k letu máváním nebo plachtěním. Teprve s pokračující dělbou práce mohlo se této myšlence dostat reálného útvaru. Ale již antičtí mistři a umělci ovládali technické prostředky, jimiž dovedli zhotovit jednoduché klouzavé letecké přístroje. Co člověku starověku chybělo, byly nutné teoretické poznatky o problému letu, které jedině v souvislosti se zručností a praktickými pokusy mohly zajistit úspěch.

Na počátku mnoha legendárních leteckých pokusů a pověstí o letu je dochovaná zpráva ze staré Číny. Císař *Sun*, jenž žil ve třetím tisíciletí př. n. l. (2258 až 2208 J. ocitl se ve svém mládí v zajetí, z něhož uprchl, upraviv si oděv na způsob ptáka; pravděpodobněji je verze, že Sun se spustil se dvěma padáky z věže svého vězení a přistál bez úrazu.

Motivem většiny legendárních letů byla snaha vysvobodit se ze zajetí. Takový motiv má také starořecká báje o *Daidalovi* a *Ikarovi*, jež vyjádřila v evropském kulturním prostředí poprvé a v mytickém ozáření věcnou touhu lidstva vznést se do vzduchu vlastní silou s pomocí umělých perutí. Legenda o Ikarovi měla velký význam pro budování letectví. Byla odevzdávána jednou generací druhé, aby myšlenka letu „vlastní silou“, „věčný sen Ikarův“ nezanikla a přispívala k tomu, že stále se nacházeli stateční lidé odhodlaní k novým pokusům.

Ikarovská pověst sloužila po mnoho staletí za motiv výtvarnému umění, stala se okřídleným slovem a kulturní hodnotou lidstva. Z bájeslovného předání se dovídáme, jak si lidé tehdejší doby snažili vysvětlit přírodní jevy. Ještě nemohli vědět, že lidská síla je příliš malá, aby se hodila za pohon k letu. Podle líčení, jak se Ikaros svým letem do vyšších sfér ocitl v horké oblasti, kde vosk svazující jeho křídla roztál, poznáváme, že znalost přírodních věd v tehdejší době byla velmi omezená.

Mnoho národů má po této stránce své tradice a všechny se sobě víceméně podobají. Z Egypta pochází bronzový reliéf, svědek minulé epochy, představující člověka nesoucího na svých ramenou dvě ohromné perutě roztažené k letu. V představách tehdejší doby bylo létání přednostním právem božským nebo bohorovných bytostí. Proto jsou vládcové často znázorňováni s křídly na těle nebo s orlími perutěmi jako ozdoba hlavy, znakem jejich domněle božského původu, symboly jejich „nadpřirozené“ moci.

Nejstarší historicky doložená zpráva o letu vlastní silou vede nás do starého Říma v prvním století n. l. za císaře *Nerona*. Zaznamenal ji římský dějepisec *Sueton* v souvislosti se zápasy a hrami v cirku touto poznámkou: „*Jakýsi muž zřítíl se hned na počátku svého letu z výšiny vedle Neronova lože a potřásl ho svou krví*“. Lze soudit, že letcův seskok se dál z vyvýšeného místa nad amfiteátre. Také satyrik *Iuvenal*, vášnivý kritik morálního rozkladu římské společnosti, a řecký eklektický filosof *Lukianos* popisují podobný případ letu člověka, jenž „si osvojil křídla“. Jistě bylo ve starém Římě těchto pokusů více, neboť nelze mít za to, že by se ve všichni tyto spisovatelé obírali jen tímto případem.

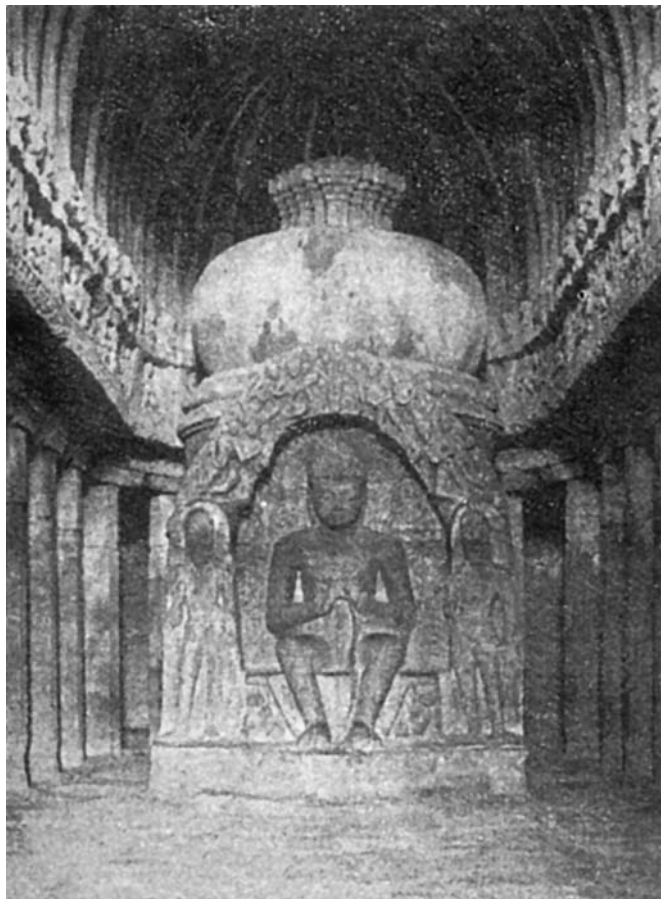
K dalšímu zkušebnímu letu došlo za císaře *Domitiana*, jak vypravuje básník *Martial*. Ve svém osmém epigramu *De spectaculis* lituje osudu člověka, jehož surový císař odsoudil sehrát úlohu *Daidala*. Přinucen, aby se s pomocí svých křidel pokusil z vrcholu amfiteátru o let, zřítíl se, aniž mohl křídla uplatnit, do arény, kde ho divoký medvěd roztrhal.

Při vzrůstu mechanické dovednosti stále člověka elektrizovala myšlenka vlastní silou kroužit ve vzduchu jako pták a nutila ho stále k novým pokusům. Vliv křesťanství však způsobil ve středověku stagnaci, neboť církev spatřovala v leteckých pokusech „dílo ďáblovo“. Podle křesťanského pojetí měl vzduch zůstat vyhrazen andělům a ptákům a také Satanovi s jeho družinou.

Ale už člověk starověku si uvědomoval potíže při letu vlastní silou a snažil se je vyvážit prostředky umělými.

ODBORNÉ ČLÁNKY

Prekvapení pro badatele o původu mechanického letectví podala v nedávné době Indie. Skalní chrám v Elloře nedaleko Hajdarábadu, vytesaný v žulové hoře, dílo svým provedením jedinečné, představuje úctyhodnou kamenickou a sochařskou práci několika generací, počínaje 4. stoletím. Stěny znamenité brahmánské svatyně Kajlasa



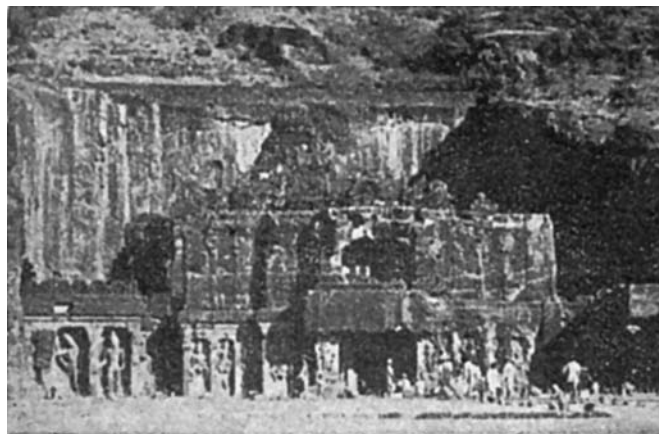
(Sídlo bohů) jsou pokryty obrazy indických božstev s nápisy líčícími v 6. až 10. knize slavného hrdinského eposu Mahábháratam scény z bitev, jichž se zúčastnila patrně také letadla, na obrazech, zakreslená. Tyto kresby bylo by možno považovat za umělcovu fantazii, kdyby nebylo sanskrtských spisů, jež se často zmiňují o vzdušném voze používaném k válečným účelům. Nedávno byl objeven vážný doklad, jenž takřka vylučuje všechny pochybnosti o tom, že staří Indové vynalezli letadla a dovedli jich používat. I v knihovně rukopisů Mezinárodní akademie pro sanskrtské bádání v Maisuru (Mysore) byl objeven rukopis ve stáří přes 3000 let, jenž vyvolal mezi vědci překvapení. Světový tisk Přinesl o nález zprávu. Autorství tohoto starého vzácného rukopisu se přičítá hinduskému mudrci a jógimu *Bharadvaji*, jenž žil přibližně v letech 1000 př. n. l. Studie obsahuje osm kapitol, a diagramy, v nichž popisuje hotovení letadel. Rukopis se nazývá *Vymanika Šustra*, tj. Věda o letectví, a vypočítává 31 částí letadel a 16 druhů kovů vhodných pro stavbu létacích strojů. Lze mít za to, že staří Indové vedli války téměř již moderním způsobem a že ze svých letadel vrhali na nepřátelská vojska výbušné pochodně, šířící kolem dílo zkázy. V pozoruhodném díle orientalisty *Julia Opperta* O zbraních, organizaci armády a politických zásadách starých Indů se mezi jiným dokazuje, že vynález střelného prachu je původu indického. Hindu ho používali netoliko k ohňostrojm, nýbrž také jako pudné nálož pro děla a jako výbušniny, ke kterémuž účelu udržovali ledkové plantáže. To byl podle svědectví řeckého sofisty *Flavia Philostrata* důvod, proč se Alexandr Veliký nepustil do války s těmito národy, u nichž narazil na houževnatý odpor, a které ovládaly zvláštní zbraň – létací stroj a mohly „s pomocí blesku a hromu“ zničit nepřítel ze svých hradeb.

Jakými silami uváděli staří Indové svá letadla do pohybu, zůstává dodnes záhadou, právě tak jako indická výroba nerezavějícího železa, o kterémžto problému pracovaly v evropském a americkém průmyslu

po mnoho let nejspokornější hlavy, ale bezvýsledně. Indie jako jedna z nejstarších lidských kultur zůstává nadále po mnoha stránkách tajemnou a neprobádanou.

Také v evropské civilizaci při studiu leteckých pokusů za starověku stojí badatelé před neobjasněnou otázkou různých jevů ve staré Helladě, jak je zaznamenala historie.

Ve čtvrtém století př. n. l. byla řecká řemeslná dovednost tak vyvinuta, že jí bylo možno použít pro let mechanický. Spisovatel *Aulus Gellius* vypravuje ve svých *Attických nocích* podle svědectví starších řeckých autorů, že se vynikající řecký státník a voják *Archytas* z Tarentu (440–380) zabýval mechanickými problémy a sestrojil automatické letadlo, které



◀ ▲ Skalní chrám Kajlasa s brahmánskou svatyní a Buddhovou kaplí *Visvakarma* v Elloře, obsahující kresby letadel.

dostalo název „létající holub“. Jeho holub měl prý pár pohyblivých perutí, jejichž mechanismus vyvolával vířivé mávání, což ho udržovalo ve vznášení. Tento nejstarší létající automat byl tak slavný a jeho prestiž byl tak pronikavý, že během dvou tisíců let badatelé mezi sebou závodili o rozluštění jeho mechanické záhady. *Archytas* měl později mnoho následovníků, mezi nimi slavného matematika a fyzika *Héróna* z Alexandrie ve 2. stol. n. l., vynálezce parní turbíny, jenž sestavoval automaty, které byly přímo uměleckými výrobky. V dalším vývoji se stále mluví o létacích strojích, neboť je známo, že řečtí lidoví umělci a kejklíři používali létacích strojů, jejichž konstrukce zůstala utajena. Ale ještě jedno svědectví lze uvést na podporu tohoto zjištění. Řecké výpravné divadelnictví mělo jeřábovou mašinerii, s jejíž pomocí přicházeli bohové na jeviště na okřídlených vozech nebo na fantastických zvířatech. V *Aischylově Prométheu* přilétá sbor okeánek na jakémsi letadle a jejich otec *Okeán* přijíždí na pohádkovém draku. Zde jde patrně ještě o jiný druh přístroje, jenž umožňuje hercům exhibice ve vzduchu. Je to létací stroj, jak se o něm zmiňuje řecký sofista *Julius Pollux* ve svém synonymickém slovníku *Onomastikon* o divadle, ale blíže ho nepopsal asi proto, že ho pokládal za běžnou věc, jakož i ostatní stroje, o nichž se zmiňuje a o nichž nelze si učinit představu z jeho slov, ani jak vypadaly, ani k jakému účelu vlastně sloužily.

Jdouce po sledu létacích strojů ve starověku dovidáme se z čínských letopisů, že kolem r. 206 př. n. l. vynalezl čínský generál *Hau-Si* létacího draka, jehož použil topograficky k vojenskému výzkumu a jenž se stal oblíbenou atrakcí lidových zábav a sportů. Z Číny se drak dostal do Japonska, kde se ho začalo používat také k účelům vojenským, neboť z Japonska pocházejí první zprávy o pouštění draků s osádkou, což bylo možné při patřičné velikosti draka nebo při seskupení několika menších draků. Tak prokázal drak, že s pomocí mechanických prostředků je možné vznést do vzduchu těleso „těžší vzduchu“. Ale uplynulo okrouhle dva tisíce let, než principu skrytého v letu draka bylo vědomě použito v aviatice a který se stal průpravným prostředkem pro leteckou techniku a prototypem konstrukce dnešního letadla.

Z Číny se drak rozšířil do Indie a ostatních zemí na Východě a přes blízký Orient se dostal také do Evropy, ale mohli ho přivést také portugalská plavci z Indie přímo. Nejstarší popis draka se nalézá v rukopise *Videňské dvorní knihovny* ze 16. století.

Vývoj šel dále. Čínané používali draka ke zpravodajství, k měření vzdáleností a ke klamání a zastrašování nepřítel. Římané spatřili poprvé draky, když bojovali s Dáky. Byly to ohnivé svítící obludy vel-

kých rozměrů, před nimiž se římské vojsko zpočátku dalo na útěk. Tito vznášející se draci byli konstruováni podle zásady „lehčí vzduchu“, téže zásady, podle níž r. 1783 vybudovali *bratři Montgolfierové* své slavné balóny. Draková monstra představovala duté kovové hlavy s protáhlým tělem sešitým z kůže. V tlamě draka byla umístěna olejová lampička,

porážka vatislavského knížete *Jindřicha II.* otevřela Tatarům cestu na Moravu, kde však byli u Olomouce poraženi. Obraz takového draka lze vidět na vzácné ikoně ze 14. stol. v chrámu sv. Mikuláše v Novgorodě. Tělo zaokrouhlené, s vlajícím ohonem, tahy tlamy pestře malované – to bylo ono vzdušné monstrum, které mělo budit hrůzu v nepříteli.



Legendární let krále Etana na zádech orla. Nejstarší dokument lidské letecké touhy, zaznamenané na klínovém válečku knihovny krále Ašurbanipala v Ninive (230 let př. n. l.).

jejímž teplem se vzduch ve vaku ohříval, rozpínal a draka zvedal. Na pochodu nosili draky na tyčích jako standartu. To byl čínský vynález, jenž se k Dákům dostal obyčejnou cestou prostřednictvím Arabů a jehož používali i ostatní asijské národy po celý středověk. Použili ho také Tataři jako válečného stroje při vpádu do Evropy kolem Kaspického moře v bitvách na Rusi a u Lehnice 9. dubna 1241, kdy katastrofální

století rozvoje přírodních věd. Jakmile byl konstruován dostatečně spolehlivý a výkonný motor, stalo se letadlo záhy neodvratnou skutečností. A protože teprve 20. století bylo s to přivést mechaniku k dosud nejvyšší dokonalosti, je až generacím našeho věku dána možnost skutečně létat. Ale podklad pro uskutečnění této možnosti položil již starověk.

Podle různých zdrojů Emil KAHÁNEK

Pořadatelé soutěží a setkání – nezapomeňte poslat termíny konání uvažovaných akcí v roce 2008 sportovnímu referentovi – nejlépe ihned!

Blahopřání.

Bylo by „nošením sov do Athén“ kdybychom popisovali letecký a modelářský život našeho člena a přítele Pana Zdeňka Bedřicha z Brna! V rozmachu tvůrčích sil oslavil 26. října – osmdesáté narozeniny. Celý život zasvětil aviatice a leteckému modelářství!

Hodně zdraví a pohody do dalších let přeji i vyznavači historických modelů
Výbor SAMu 78

V prosinci 2007 se zařadí mezi „sedmdesátníky“ naši členové, dlouholetí aktivní letečtí modeláři – pan Vladislav Matal ze Svitav a pan Viliam Valent z Báňské Bystrice.
Do dalších let hodně zdraví a pohody
Přeje Výbor SAM 78

Registrační číslo časopisu ZPRAVODAJ SAM 78: MK ČR E 13425

VÝBOR KLUBU SAM 78

www.sam78.cz

RYBÁK Jaroslav (SAM 01) – prezident klubu – kpt. Nálepky 45, 568 02 SVITAVY, tel. 461 532 581, 605 446 677

LACINA Vítězslav (SAM 26) – pokladník klubu – Husova 1051, 665 01 ROSICE u Brna, tel. 546 412 351

JUDr. SLAPNÍČKA Zdeněk (SAM 256) – sportovní referent – Na Sádkě 193, 149 00 PRAHA 4, tel. 272 926 206, 603 434 467, slapnicka.zde@o2active.cz

METZ Richard (SAM 101) – člen výboru – Milady Horákové 2065, 272 01 KLDNO 2, tel. 312 681 457, 603 473 955, richard.metz@seznam.cz

KAHÁNEK Emil (SAM 02) – editor ZPRAVODAJE – Jilemnického 52, 742 21 KOPŘIVNICE, tel. 604 172 238, emil.kahanek@centrum.cz

Grafické zpracování – **BEZDÍČEK Viktor**, v.bezdicek@email.cz