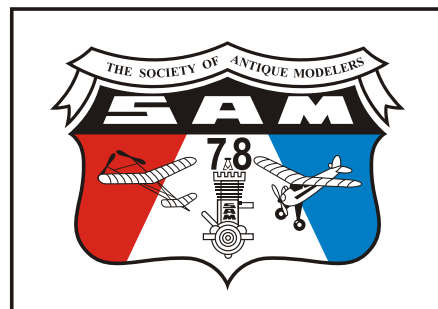


# ZPRAVODAJ SAM 78



## ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 6/2007 (LISTOPAD-PROSINEC)

WWW.SAM78.CZ

ROČNÍK XVII., ČÍSLO 98

*Do roku 2008 PF všem  
modelářům historikům*

*Informace z činnosti klubu SAM 78*

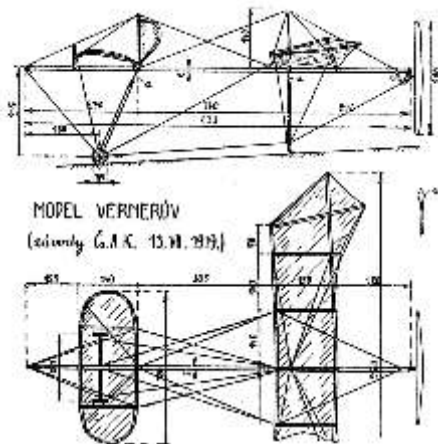
*Stavební plánky*

*Kalendář akcí na rok 2008*

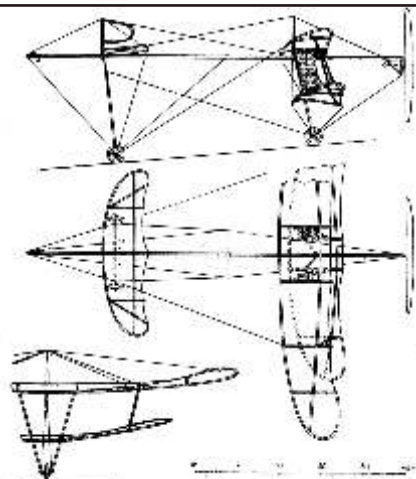
*Kapitoly z historie*

*Pokladní zpráva za rok 2007*

*Antonín Husník s modelem letounu Demoiselle na začátku roku 1914, pravděpodobně při přednášce v Praze, pozdější známý konstruktér letadel.*



*Vlevo kachní model Vítězslava Vernera, se kterým zvítězil na II. modelářských závodech ČsAK 13. 7. 1919 v Karlíně u Invalidovny. Tyto závody pořádal Československý aviatický klub Praha.*



*Vpravo model Jaroslava Příkryla, který představoval dvouplošnou kachnu na gumový pohon vlastní konstrukce ze stejného období roku 1919.*

## Informace z činnosti klubu SAM 78

### Finanční hospodaření klubu SAM 78 v roce 2007

#### A. Příjmy klubu

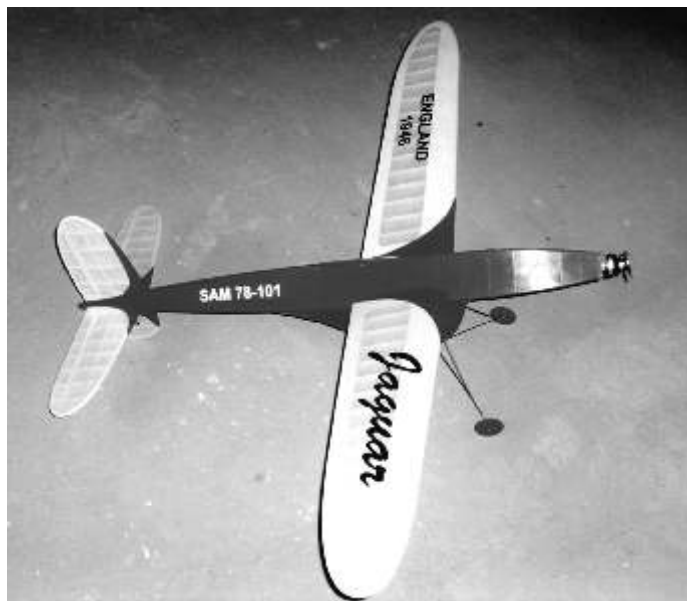
- přebytek z roku 2006	6 034,-
- členské poplatky za rok 2007	37 760,-
- členské poplatky do PS za rok 2007	2 386,-
- poplatky z létání pro ME na Slovensku	80,-
- poplatky z létání SAMu 78 v Chotěboři	4 530,-
<b>celkový příjem</b>	<b>50 790,-</b>

#### B. Výdaje klubu

- doplatek Zpravodaje č. 5 a 6/2006	3 030,-
- Zpravodaje č. 93-98/2007	28 743,-
- editorský poplatek	3 000,-
- doména SAM 78	2 200,-
- poplatek za pronájem letiště v Hradci Králové (upoutané historické modely)	700,-
- diplomy SAM 78	1 190,-
- medaile SAM 78	1 326,-
- pronájem letiště SAMu 78 v Chotěboři	2 000,-
<b>celkové výdaje</b>	<b>42 189,-</b>

#### C. Zůstatek pokladny k 29. 11. 2007

8 601,-



### Důležité upozornění všem členům klubu SAM 78

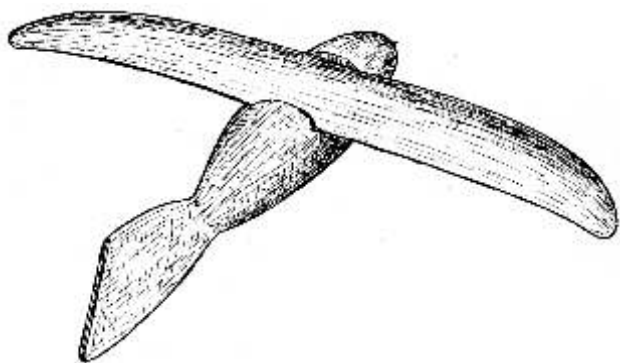
*Blíží se opět termín pro platbu členských poplatků. Bez této vaší finanční zálohy není možný servis Zpravodajů a ani další nezbytné výdaje pro funkčnost klubu. Platby pro rok 2008 provádějte dle dispozic, které popsal a zdůvodnil Zdeněk Slapnička ve Zpravodaji č. 5. Výše členských poplatků se tedy nemění a záleží jen na vás, pro jakou výši platby se rozhodnete. Na poštovní poukátku napište ke svému jménu i své evidenční klubové číslo SAMu 78.*

*Platbu adresujte na pokladníka klubu do konce měsíce února 2008.*

*Vítězslav Lacina, pokladník klubu*

## KAPITOLY Z HISTORIE

### Již staří egyptané...



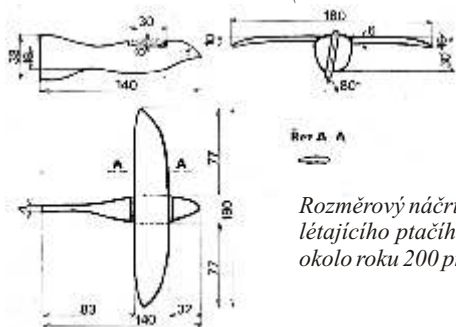
Ve starém Egyptě bývalo zvykem dávat zemřelým do hrobů vedle potravin a obětních darů i různé životní potřeby - modely domů, dílen, lodí, stád dobytka, vojenských jednotek, společenské hry a dětem do konce i hračky. Mezi podobnými předměty, které se našly v roce 1898 v mastabách na Sakkarském pohřebišti, byl i dřevěný model ptáka. V době nálezů, kdy letectví bylo v nejrannějších začátcích a létající modely téměř neexistovaly, nevěnovala se tomuto nálezů zvláštní pozornost a byl uložen do depozitáře Egyptského muzea v Káhiře. Teprve v roce 1969 Dr. Khalil Messila, jeden z vedoucích pracovníků egyptského úřadu pro památky, upozornil, že tento model ptáka, pocházející z doby kolem roku 200 př. n. l., je vlastně nejstarším známým létajícím modelem. Rozpětí křídel má 18 cm, váží 39 g a zhotoven byl ze sykomorového dřeva podobného balze. Podle plánu na našem obrázku si můžete sami snadno tento model z balzy vyrobit. Křídlo má v místě uchycení k trupu dole rovný, nahoře mírně vypouklý profil, jinde přechází plynule do eliptického profilu, zúženého směrem k odtokové hraně. Zakřivení křídel na koncích směrem dolů není zcela symetrické.

Model má v zadní části trupu jen mírně stočenou svislou ocasní plochu. Zdá se, že nesymetrické zakřivení křídel a natočení ocasní plochy bylo úmyslné a mělo zabezpečit kruhovou dráhu letu. Výřez pro křídlo v trupu je delší, než je hloubka příčného profilu křídla. Vzniklé vůle bylo snad využíváno při zalétávání modelu k nastavení nejhodnějšího umístění křídla. Z obrázku a popisu uvedeného v literatuře není patrný způsob uchycení křídla k trupu. Lze předpokládat, že při zalétávání modelu bylo křídlo k trupu přivázáno a po zjištění jeho nejhodnější polohy bylo přilepeno.

Celý model prokazuje značný stupeň znalostí aerodynamiky letu, které mohly být získány jednak pozorováním letu ptáků, jednak jako výsledek empirie. Je třeba si ovšem současně připomenout, že doba, ze které nález pochází, je dobou největšího rozkvětu přírodních věd ve starověku, jejichž střediskem byla slavná Alexandrijská univerzita a její knihovna.

V prosinci 1971 byla zřízena komise v čele s ředitelem Egyptského muzea Dr. Henry Riadem, která měla prozkoumat všechny muzejní sbírky s cílem nalezení dalších podobných předmětů. Bylo nalezeno 14 podobných modelů ptáků, které byly předvedeny na výstavce konané v lednu 1972 ve vstupní hale Egyptského muzea v Káhiře.

*(Dle materiálů Ing. Josefa Píchy)*



*Rozměrový náčrtek v milimetrech létajícího ptačího modelu z doby okolo roku 200 př. n. l.*

## Informace z činnosti klubu SAM 78

### Přehled akcí SAM 78 na rok 2008

MĚSÍC	DEN	MÍSTO	NÁZEV AKCE létané KATEGORIE	ADRESA POŘADATELE
duben	5.	Hořice	Hořická historická AVI-3, BV1-3, RC	Jaroslav VRABEC, Jeřice 20, 508 01 HOŘICE v Podkrkonoší, Tel.: 728 377 312
květen	1.	Plzeň klubové letiště	II. roční - Plzeňská historická CRC-E sport, CRC show, CRC-Atom, CRC-classic	MUDr. Karel SLUPSKÝ, Konvalinkova 8/818, 326 00 PLZEŇ, Tel.: 606 872 668
	3.	Jeseník	Slet historických volných modelů dle pravidel SAM 78, všechny kategorie	Zdeněk HANÁČEK, Jesenická 98 790 81 ČESKÁ VES, Tel.: 732 331 528
červen	14.	Hořice	Soutěž historických modelů kategorie - AV1-3, BV1-3	Jiří BUČEK, Riegrova 1511, 508 01 HOŘICE v Podkrkonoší, Tel. 493 620 209
	28.	Kladno modelářské letiště	RETRO 2008 - soutěž historických modelů CRC-E sport, CRC-E open, zkušební elektr. Wak.	Richard METZ, Marie Horáková 2065, 272 01 KLADNO II, Tel.: 603 473 955
	28.	Mělník	MĚLNICKÁ MINUTKA všechny volné kategorie historických modelů	Ing. Ivan ŠEBÁNEK, Kopretinová 3372, 276 01 MĚLNÍK Tel.: 315 627 296, e-mail: sebanek@raz-dva.cz
	28.	Dvůr Králové letiště Žireč	Slet historických modelů se spalovacími motory	Ing. Petr SVOBODA, Táboritká 2289, 544 01 DVŮR KRÁLOVÉ n. LABEM, Tel.: 777 306 095
červenec	13.	Opava Holasovice	LMK Minerva Opava - historické modely OPAVSKÝ KMET, kat. CRC-show, CRC-E open, ARC	Jaroslav PAVLÍČEK, U Dubového mlýna 9, 746 01 OPAVA, Te.: 776 288 309
	26.	Havlíčkův Brod	9. Slet historických motorových modelů kat. - CRC-E Sport 400, CRC-E Open, TEXACO	Karel SVOBODA, Dolní Papšíkov 89, 580 01 HAVLÍČKŮV BROD, Tel.: 607 974 122
srpen	6.-9.	Chotěboř	Celostátní setkání SAM 78 všechny kategorie dle pravidel SAM 78	Petr KNOB, Dlouhá 1695, 583 01 CHOTĚBOŘ, Tel.: 603 216 360, e-mail: petr.knob@chot.cz
	29.-30.	Hradec Králové mod. stadion	Soutěž historických upoutaných modelů dle pravidel FAI+AMA do roku 1960	Jaroslav RYBÁK, kpt. Nálepky 45, 568 02 SVITAVY, Tel.: 461 532 581, 605 446 677
	29.-30.	Dvůr Králové letiště Žireč	5. ročník Memoriálu Josefa Dytrycha, všechny kat. mot. modelů se spalovacími motory dle pravidel SAM 78 z roku 2005	Ing. Petr SVOBODA, Táboritká 2289, 544 01 DVŮR KRÁLOVÉ n. LABEM, Tel.: 777 306 095
	30.	Liberec	3. Ještědská šou CRC-E sport, TEXACO	Jaroslav PRCHAL, Akátová 492/3 460 11 LIBEREC 11, Tel.: 607 721 246
září	20.	Bruntál	BRUNTÁLSKÝ SVAH kategorie větroně AV	Zdeněk HANÁČEK, Jesenická 98 790 81 ČESKÁ VES, Tel.: 732 331 528
říjen	4.	Hořice	Soutěž historických modelů kategorie - AV1-3, BV1-3	Jaroslav VRABEC, Jeřice 20, 508 01 HOŘICE v Podkrkonoší, Tel.: 728 377 312

*Zpracováno dle podkladů, zaslaných jednotlivými organizátory akcí, změny v kalendáři vyhrazeny.*

Mezinárodní soutěž historických modelů - 12. - 14. června 2008 - ME historických RC modelů - Itálie - Gafaro (jižně od Benátek)

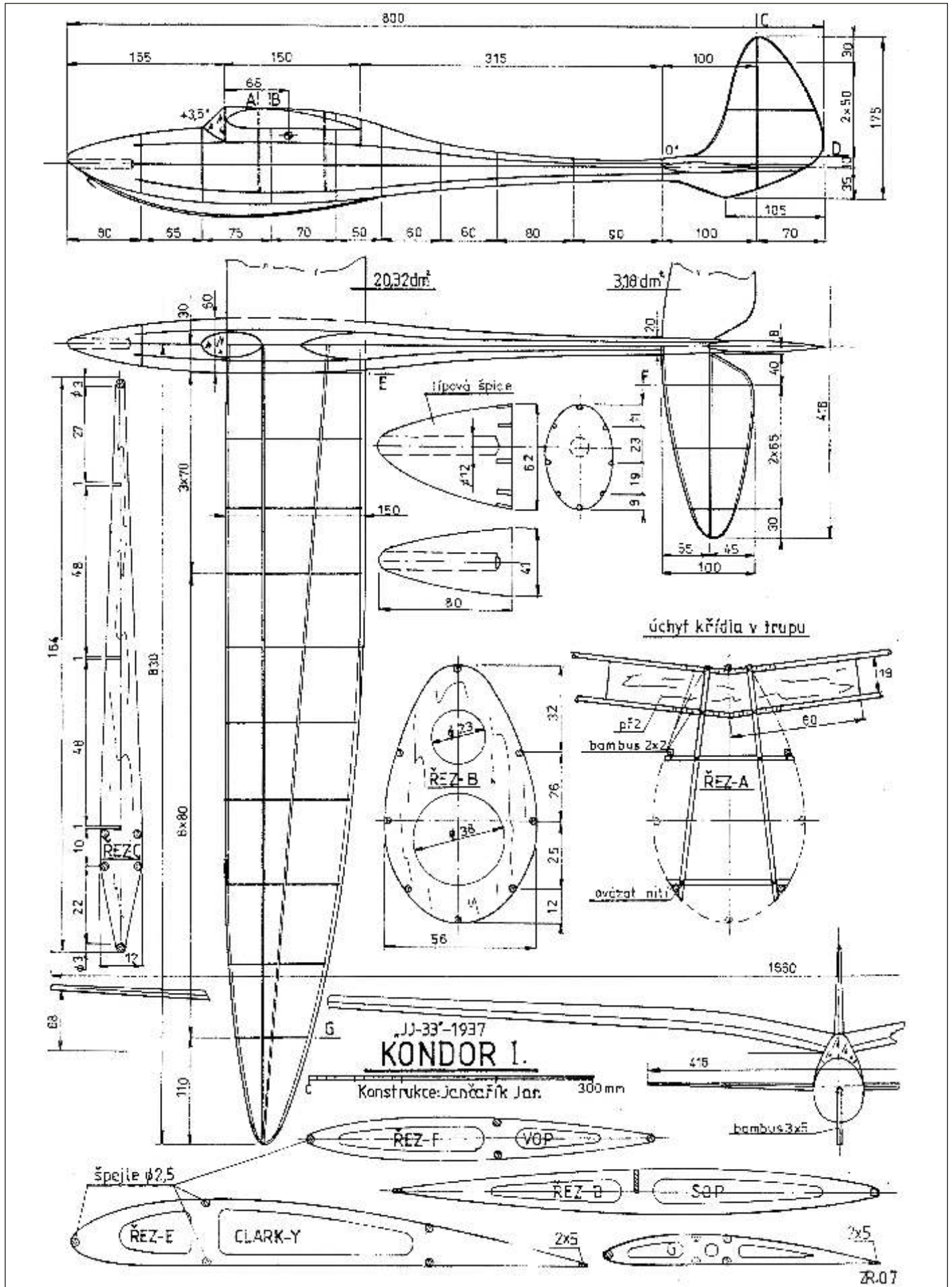
### Výsledky soutěže historických modelů v Hořicích 6. 10. 2007

JMÉNO	ADRESA	MODEL	ROK VZNIKU	ČAS v sec.	POŘADÍ
<b>Kategorie AV-1</b>					
Ing. Pařík M.	Praha	BABY	1946	240	1
Drnec Milan	Rosice u Brna	CB-3	1942	204	2
Ing. Šebánek	Mělník	Slavík	1949	179	3
<b>Kategorie AV-2</b>					
Horák L.	Hořice	Mart'an	1954	368	1
Buček J.	Hořice	vlastní	1954	361	2
Hošek Petr	Jeseník	Sova	1952	246	3
Hanáček Zdeněk	Jeseník	Termikus	1946	176	4
<b>Kategorie AV-3</b>					
Lacina Vítězslav	Rosice u Brna	Delfin	1949	348	1
<b>Kategorie BV-1</b>					
Ing. Pařík M.	Praha	Copland	1936	270	1
Ing. Šebánek	Mělník	Sluka	1943	270	2
Rejchrt Václav	Hradec Králové	Čížek	1954	270	3
Vodička Jan	Odolena Voda	Moskyt	1950	254	4
Klíma Josef	Louny	Conaquerer	1938	208	5
Drnec Milan	Rosice u Brna	Corquignel	1953	164	6
Hanáček Zdeněk	Jeseník	Komár	1953	137	7
Drnec Milan	Rosice u Brna	Špaček	1953	102	8
Buček Jiří	Hořice	Čížek	-	-	-
<b>Kategorie BV-2</b>					
Vodička Jan	Odolena Voda	Korda	-	-	-

*Omlouvám se hořickým soutěžícím, že se z čísla 5 ztratily v důsledku elektronického šumu při přeposílání dat výsledky z jejich soutěže.*  
KEK



# STAVEBNÍ PLÁNKY





## KAPITOLY Z HISTORIE

### Začátky leteckého modelářství v Čechách

#### Začalo to modelem balónu na teplý vzduch

„První z Čechů, kdo se podle autentických zpráv zabýval studiem aeronautiky, byl Tadeáš Haenka, český učenec a cestovatel. Narodil se roku 1761 v Chřibské. Hned v mládí se oddal horlivě vědám přírodním, jmenovitě fyzice a vlivem prof. Mikana stal se z něho znamenitý botanik. Zemřel r. 1817 v Buxacaxci u Cohabamby v Bolívii. Tadeáš Haenka vypustil v Čechách dne 18. března 1784 první model balónu. Dne 12. září 1784 opakoval (!) svůj pokus v rozkošné zahradě sídla hraběte Ditrichsteina v Židlochovicích na Moravě za přítomnosti kněžny Piccolomini, neapolského ministra markýze Trognery, nejvyššího správce zemského a jeho manželky. Kněžně Piccolomini byla prokázána čest tím, že mohla přestříhnout šňůry a uvolnit balon k jeho pouti vzduchem. Na balóně byl připevněn lístek v české i německé řeči, jímž byla slíbena odměna tomu, kdož by balón našel a vrátil. Zároveň byl nálezcce žádán, aby si poznal místo a čas, kde a kdy dopadl balón k zemi.“

Podobizna našeho prvního aeronauta Tadeáše Haenky byla zařazena v „Portraiten-Galerie berühmter Ärzte und Naturforscher“, vydané ve Vídni 1838.

Někdejší „aeroklubácké“ heslo „dnes modelář, zítra plachtař, pozítří motorový pilot“ je data poměrně mladého a letecké modelářství jako forma organizované „letecké předvýchovy“ se objevuje už ve třicátých letech. Tehdy, v době silícího ohrožení Československa sousedním Německem, byla věnována značná pozornost posilování našeho letectva a Masarykova letecká liga výrazně podporovala jeho propagaci mezi obyvatelstvem a zvláště mládeží, mimo jiné i prostřednictvím leteckého modelářství, kde pořádala četné kursy, soutěže a výstavy. Počátky našeho organizovaného leteckého modelářství jsou ovšem spojeny již se vznikem Českého aviatického klubu před vypuknutím první světové války.

Nejstarší doložené modely letadel se u nás sice objevují někdy po roce 1760 (budeme-li sem počítat malé balony, fakticky rovněž modely, vypouštěné při různých příležitostech prokazatelně již od roku 1784 a po celé minulé století, přičemž okolo roku 1895 bylo možno takové balony



především modeláři, kteří mezi zářím a prosincem 1913 podnikli kroky nezbytné k založení Českého aviatického klubu pro království České. A tak není divu, že jednou z prvních veřejných akcí, které Klub uspořádal, byly právě modelářské závody, které se uskutečnily 13. dubna 1914 na Výstavišti v pražské Stromovce v době trvání pražského Autosalonu. Zvítězil v nich Jaroslav Enders před Pavlem Benešem.

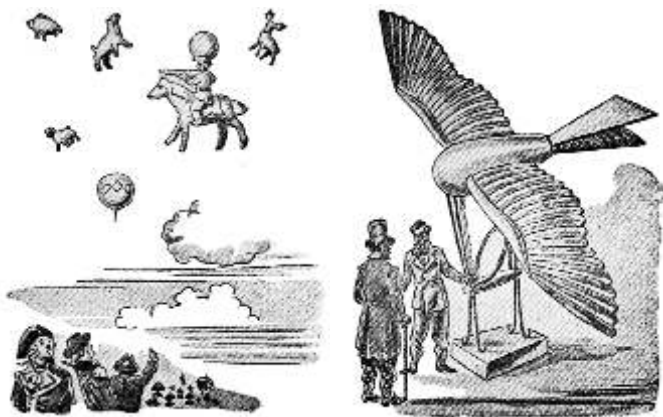
Z hlediska technologie stavby modelů měl v období před první světovou válkou největší vliv právě Pavel Beneš, jelikož několik návodů na stavbu modelů publikoval v letech 1912 - 1914 v časopise Domáci dílna a v roce 1914 vydal knihu Modely letadel (byla to druhá leteckomodelářská kniha vydaná v Čechách po Hajnově překladu knihy P. Hermutha z roku 1911). Benešova stavba se však dosti vymykala dnešním zvyklostem. Kostra modelů byla netuhá, většina spojů stavebních dílů nebyla lepena, nýbrž pouze svazována drátky. Kostra dostávala definitivní tvar po vyztužení reznými nitěmi, a teprve pak bylo možno model potáhnout. Je zřejmé, že s takovou technologií se nedalo dlouho vystačit a některé z posledních Benešových modelů z let 1913-1915 byly řešeny jinak a blížily se dnešnímu způsobu stavby: objevují se u nich žebra křídla zhotovená nikoli z listů jako dosud, nýbrž vyřezaná z dýhy, do jejichž výřezů jsou zalepovány nosníky.

Český či vlastně tehdy Československý aviatický klub věnoval leteckému modelářství značnou pozornost i po obnově své činnosti v listopadu roku 1918. Již 4. ledna 1919 se z denního tisku dovídáme, že ČSAK hodlá zřídit Odbor pro stavbu klouzavých letadel a modelů; „necht' se hlásí ti, kdož by v tomto odboru chtěli pracovat, na adresu: Pavel Beneš...“

Věnujme zde trochu pozornosti modelářské činnosti tohoto aviatického klubu, pokud o ní máme zprávy. Protože stavba modelů byla mnohem jednodušší i finančně dostupnější než stavba i jen jednoduchých závažných kluzáků, modelářství se dosti rychle šířilo a v počátcích patřilo mezi neaktivněji provozované činnosti z našich leteckých sportů. Stavba kluzáků se začala rozvíjet spíše až po roce 1919 a rozvoj sportovního motorového létání byl ještě pozdější a pozvolnější.

Se snahou o utvoření Odboru pro stavbu klouzavých letadel a modelů se již v prvním, lednovém čísle časopisu Aviatika objevuje „Hlídká modelová“. Řídil ji vícekrát zmíněný Pavel Beneš, který byl i jedním z iniciátorů ustavení odboru. Ve zmíněné první rubrice konstatoval, že v ČSR je nedostatek kaučuku na svazky k pohonu modelů, což vedlo k pokusům o užití ocelových pružin - ovšem jen s částečným výsledkem - a ke snaze o zkonstruování modelářských motorů na stlačený vzduch i benzinových. „Můžeme sdělit, že byly u nás konstruovány dobré motory obou těchto druhů a co nejdříve budou vyzkoušeny.“ Přitom motory na stlačený vzduch či stlačený oxid uhličitý, většinou ovšem zahraniční výroby, se u nás objevily již v letech 1913 - 1914. Modelářsky použitelné motory benzinové měly být novinkou, začaly se však u nás významněji uplatňovat až ve druhé polovině 30. let.

Odbor se oficiálně ustavil 20. února 1919 na schůzi konané v Obecním domě v Praze. Zde bylo široce diskutováno o konstrukci a výrobě



Vypouštění nejružnějších modelů balónů, plněných horkým vzduchem, bylo oblíbenou zábavou tehdejší společnosti.

Samolet český Václava Kadeřávka byl postaven na základě pokusů s modelem vlaštovky s mávavými křídly.

zakoupit v některých obchodech hotové), po dlouhou dobu se však jednalo o modely experimentální, jejichž účelem bylo ověřit vynálezci myšlenku. Pravděpodobně prvním, kdo u nás postavil větší množství létacích modelů, byl asi od roku 1897 Jan Hirsch z Prahy. Avšak i pro něho byly modely především cestou k ověření myšlenek, jejichž vyvrcholením byla stavba „létacího bicyklu“, který pak kolem roku 1908 zkoušel v Písku.

Modelářství blížící se jeho dnešnímu spíše sportovnímu pojetí se u nás objevuje někdy v letech 1908 až 1910. Informace o něm jsou však velmi kusé a pocházejí převážně ze vzpomínek některých aktérů tehdejšího dění, především pak z pera jednoho ze zakladatelů Českého aviatického klubu Pavla Beneše. Naštěstí jeho vzpomínky patří k těm spolehlivějším, neboť se většinou opíraly o jeho vlastní dobové poznámky. Sám Pavel Beneš postavil v letech 1908 až 1915 několik set modelů. Byli to vlastně



*Jeden z prvních průkopníků leteckého modelářství u nás akademický malíř a sochař Jan Hirsch na vlastním autportretu.*

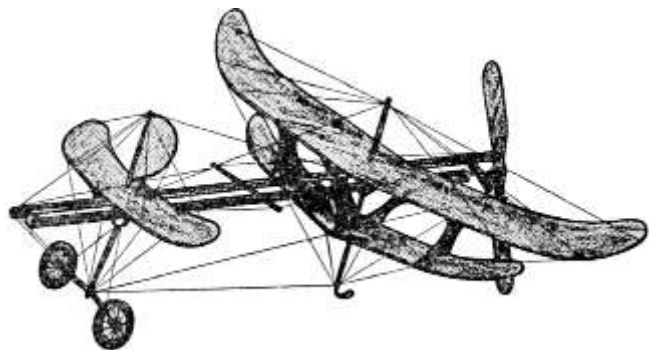
motůrků na stlačený vzduch. Za důležitý úkol bylo také považováno nalezení vhodného modelářského letiště. Odbor ovšem počítal s tím, že jakmile se náležitě rozvinou obě odbornosti v něm soustředěné, rozdělí se na odbory dva. Uvedeného dne byla také provedena volba členů odboru a za předsedu byl zvolen Pavel Beneš, dalšími členy výboru pak byli Miroslav Hajn, Václav Kinský a Leo Krejčí. Na schůzi odboru dne 3. března již byly podány zprávy o hledání vhodného modelářského letiště, dosud však nebyla přiměřená plocha definitivně nalezena. Byly též prodiskutovány otázky propozic pro uznávání modelářských rekordů. Na schůzi 19.

března bylo rozhodnuto, že odbor uspořádá modelářské závody.

V dubnovém čísle Aviatiky v modelářské hlídce Pavel Beneš upozorňoval, že při stavbě modelů nelze slepě kopírovat vzory velkých letadel, zvláště ne po stránce konstrukce draku. Z narážky v textu se dozvídáme, že některé hračkářské prodejny v té době nabízely zahraniční modely (snad francouzské výroby) zhotovené z hliníkových drátů; před nimi však Pavel Beneš varoval jako před nevhodnými.

Na schůzi odboru 4. dubna byla opět řešena otázka modelářského letiště a z několika možností byla jako vhodná vybrána plocha vojenského cvičiště u Invalidovny v Karlíně, v jejíž blízkosti byla také najata místnost pro uschování modelů. V dubnu odbor dostal dar od továrny Aero - svazek kaučuku, který tak mohl přidělovat svým členům pro jejich modely. Na květnové schůzi (2. 5. 1919) byl pak zvolen správce „modelářského hangáru“, člen odboru Hejzlar.

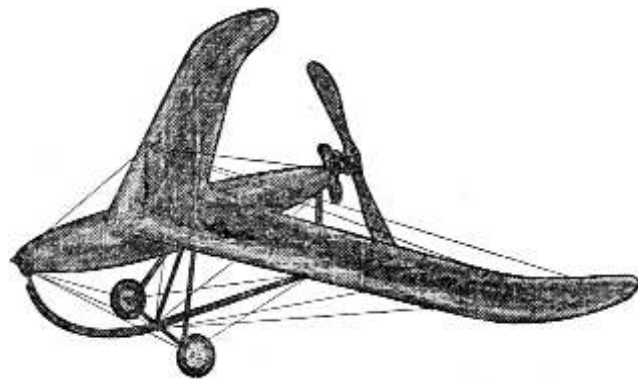
V neděli 13. července uskutečnil Československý aviatický klub II. závody modelů letadel (prvními byly výše zmíněné závody v roce 1914). Proběhly na ploše u Invalidovny, přibližně v místech, kde od počátku šedesátých let stojí sídliště. Závodů, hojně navštívených diváky, se účastnilo šest modelářů. Měřil se především čas letu a neúspěšnější byli Jaroslav Příkryl a Vítězslav Verner, jejichž nejlepší lety trvaly 36 a 35,5 sekundy. Dalšími účastníky závodů byli K. Kabát, Leo Krejčí, M. Vít a předválečný člen klubu Jaroslav Enders (vítěz I. závodů v roce 1914); jediný létal s bezocasým modelem, ostatní účastníci měli modely kachní koncepce. Nejlepší součet časů ze tří letů (přičemž jeden vzlet musel být proveden ze země) měl V. Verner - 77,4 s, následován J. Příkrylem - 62,7 s. Zároveň byly při těchto závodech stanoveny první



*Dvouplošná Příkrylova kachna z roku 1919, poháněná gumovým svazkem pro modelářské závody na Invalidovně.*

československé oficiální leteckomodelářské rekordy: Pro modely s kaučukovým svazkem při vzletu ze země se jeho držitelem stal J. Příkryl výkonem 36,0 s, rekord po vzletu z ruky získal V. Verner časem 35,5 s, rekord bezocasého modelu po vzletu z ruky pak J. Enders 15,9 s.

Na schůzi odboru 14. srpna bylo rozhodnuto uspořádat další modelářské závody v podzimním termínu, nejspíše v polovině října. III. modelářské závody ČsAK se skutečně konaly v tomto termínu, tentokrát v Kolině, kam modeláře pozval tamní Athleticcko-fotbalový klub (který se mimochodem v srpnu 1911 podílel na uspořádání letecké produkce ing. Jana Kašpara). Závodníků bylo tentokrát jen pět, mezi nimi však byly čtyři „nové tváře“, modeláři, kteří se předešlých II. závodů neúčastnili: Lambi, Páv, Vistr, Bušek. Poslední dva pro poruchu modelů nakonec nestartovali, Lambi - umístil se jako druhý - dosáhl součtu časů lepšího než v červenci vítěz II. závodů V. Verner - součet ze tří letů měl 79,1 s. Páv (třetí místo) součtem časů 70,6 s překonal v Karlíně druhého



*Příkrylův bezocasý model z roku 1914 byl opatřen motorkem Otak na stlačený vzduch. Rozpětí modelů bylo 1800 mm, doba letu okolo 50sec.*

J. Příkryla. Zvítězil však opět zkušenější Vítězslav Verner, který měl součet časů 119,5 s a nejdelší let, ovšem předčasně ukončený „přistáním“ na plotě 48,9 s (který tak nemohl být uznán za nový rekord, byť byl o téměř 36 % lepší stávajícího československého rekordu).

Dne 12. října byla zahájena I. Národní letecká výstava, kde - jak bylo dříve uvedeno - byl vystaven i modelářský materiál vyráběný firmou Avia. Není jisté bez zajímavosti, že spolujajitelem Avie byl v tomto článku vícekrát zmíněný Pavel Beneš. Žel, na výstavě došlo ke zcizení modelářského motoru na stlačený vzduch, jehož prototyp firma vystavila. Byl dvouválcový, měl hmotnost asi 60 g, s nádrží asi 300 g. Do sériové výroby se měl motor dostat v prosinci 1919, další zprávy o něm však postrádáme.

V roce 1919 se ještě konaly IV. závody modelů letadel ČsAK. Byly tentokrát dvoudenní - byly stanoveny na 1. a 2. listopadu - a jako letiště posloužilo hřiště AC Sparta v Praze na Letné. Tentokrát již došlo čtrnáct přihlášek a v sobotu 1. 11. se dostavilo jedenáct závodníků. Na hřišti však byla větší vrstva sněhu, a tak soudcovský sbor rozhodl, že oficiální závody se budou konat až v neděli; přesto byly lety modelů řádně měřeny. Tentokrát, na rozdíl od II. závodů, byla mezi modely větší koncepční různorodost a kromě modelů bezocasých či kachní koncepce se objevily i modely klasické s ocasními plochami vzadu. Vítězslav Verner měl tentokrát tři různé modely a provedl celkem deset letů. Při jednom z nich ustavil nový československý rekord výkonem 36,9 s. Další lety provedli pánové Krejčí, Valeš a Příkryl, ostatní závodníci nelétali. V neděli 2. listopadu však padal déšť se sněhem, a tak závody musely být o týden posunuty. V. Verner a Šnejdárk se sice i v takovýchto podmínkách pokoušeli létat, avšak neměli valný úspěch.

Ani v neděli 9. listopadu nebylo vhodné počasí, avšak nepršelo, a tak se mohlo létat. Vlastního závodu se zúčastnili čtyři modeláři s pěti modely, ty však značně trpěly počasím, u několika z nich praskl kaučukový svazek či došlo k havárii. A tak na konci závodů byly jen dva z modelů dosud letuschopné. Zvítězil opět Vítězslav Verner se součtem ze tří letů 83,3 s, druhé místo obsadil rovněž V. Verner s jiným modelem - 82,4 s, následován Krejčím, Vanickým a Šnejdárkem.

Tím také skončil první modelářský rok v Československé republice. Přes jisté potíže včetně nedostatku některého stavebního materiálu byl patrný určitý nárůst zájmu - od šesti závodníků na II. závodech v červenci až po čtrnáct přihlášených na počátku listopadu. Přestože se nám tato čísla mohou zdát nevyšoká, nepochybný nárůst to byl, zvláště uvážíme-li, že o mimopražských modelářích té doby vlastně nemáme zprávy.

S rozvojem modelářství se také začaly objevovat firmy nabízející prodej hotových modelů či modelářských potřeb a ovšem také výrobci takového letecko-modelářského materiálu. První případy prodeje hotových modelů letadel máme doloženy již z doby kolem roku 1910, kdy modely, zpravidla zahraniční proveniencí, nabízely některé hračkářské firmy. Svě modely občas prodávali i někteří z našich prvních leteckých modelářů - například Pavel Beneš či Jaroslav Příkryl. Jak bylo výše zmíněno, i v roce 1919 některé hračkářské obchody nabízely hotové modely zahraniční výroby.

Z prvních našich modelářských výrobců po roce 1918 to byla především již zmíněná továrna Avia, založená v létě roku 1919. Modelářský materiál včetně vrtulí nabízela vedle Avie také firma „Emanuel Fiedler, sportovní závod“ v Praze na Václavském náměstí. Nevíme však, zda se jednalo o výrobky Avie, výrobky vlastní či od jiných dodavatelů. Podobných firem, které vedle sportovních potřeb nabízely potřeby pro stavbu modelů, bylo však zřejmě více, avšak dnes jsou již jejich stopy poněkud neurčitě. *Zpracováno z podkladů V. Němečka a P. Svitáka*

# STAVEBNÍ PLÁNKY

**SCALA 1/5**

**ULTIMO VELO:**  
 - AEROMODELLO A. MONTEDERA  
 IL GIORNO 14 NOVEMBRE 1945  
 LUNGO 1,20  
 - IL MODELLO È SCONCATO  
 TRA LE MACERIE DELLA MIA  
 CASA COLPITA DA UNA BOMBA.  
 - COMPLETAMENTE  
 RINTEGRATA DAL M. MESSAS

**RICOSTRUTTO CON:**  
 - CARTA DA TAVOLI BIANCA  
 - PIRELLA E PROPRIOLE  
 - CORONA DI PIRRI NERA  
 - FUSI PPA E X. SVEZIOSE,  
 - CORONA N. FUSOLI RA  
 - DALLA (A ALLA B) GRADAZIA  
 - TESSA CON ABBIGLI T  
 - ON VELO DI METRI 1000  
 A 1540000

**CARATTERISTICHE DELLA MATASSA**  
 - FILI A SEZIONE CIRCOLARE 4 mm, COLORE ROSSO BRUNO  
 AVICATI DA CORDONI ESTERI RIVESTITI A SETA IN  
 ALUMINIZZAZIONE CARBILI ALIOPLANI  
 - LUNGHEZZA MATASSA 4500m, TESSA TRAI GIANCI.  
 - SEZIONE MATASSA 30x30mm E EQUIVALENTE A 100-100  
 M/LI 100 ... PESO 2100 gr.  
 PESO TOTALE ~ 1250

**CARATTERISTICHE DEL MODELLO ADELASTICO "CRY"**  
 PROGETTO E COSTRUZIONE CARLO REBELLA  
 MONTEDERA (M/1946)

**CARATTERISTICHE:**  
 APERTURA ALARE 900mm  
 SUPERFICIE ALARE 41 dm<sup>2</sup>  
 APERTURA T. PROIEZIONE 427 mm  
 SUPERFICIE T. PROIEZIONE 266 dm<sup>2</sup>  
 SUPERFICIE T. DIREZIONE 100 dm<sup>2</sup>  
 LUNGHEZZA FUSOLAIERA 250 mm  
 LUNGHEZZA RUOTI INTITO ~ 200 mm  
 PUNTO DI PARTENZA 4000 - PUNTO FIN  
 DI ARRIVATA 9,70 - 12,00  
 PROVAI VALLELLI/100 MACA CLARK/76 - CLARK Y22  
 ~ 50%

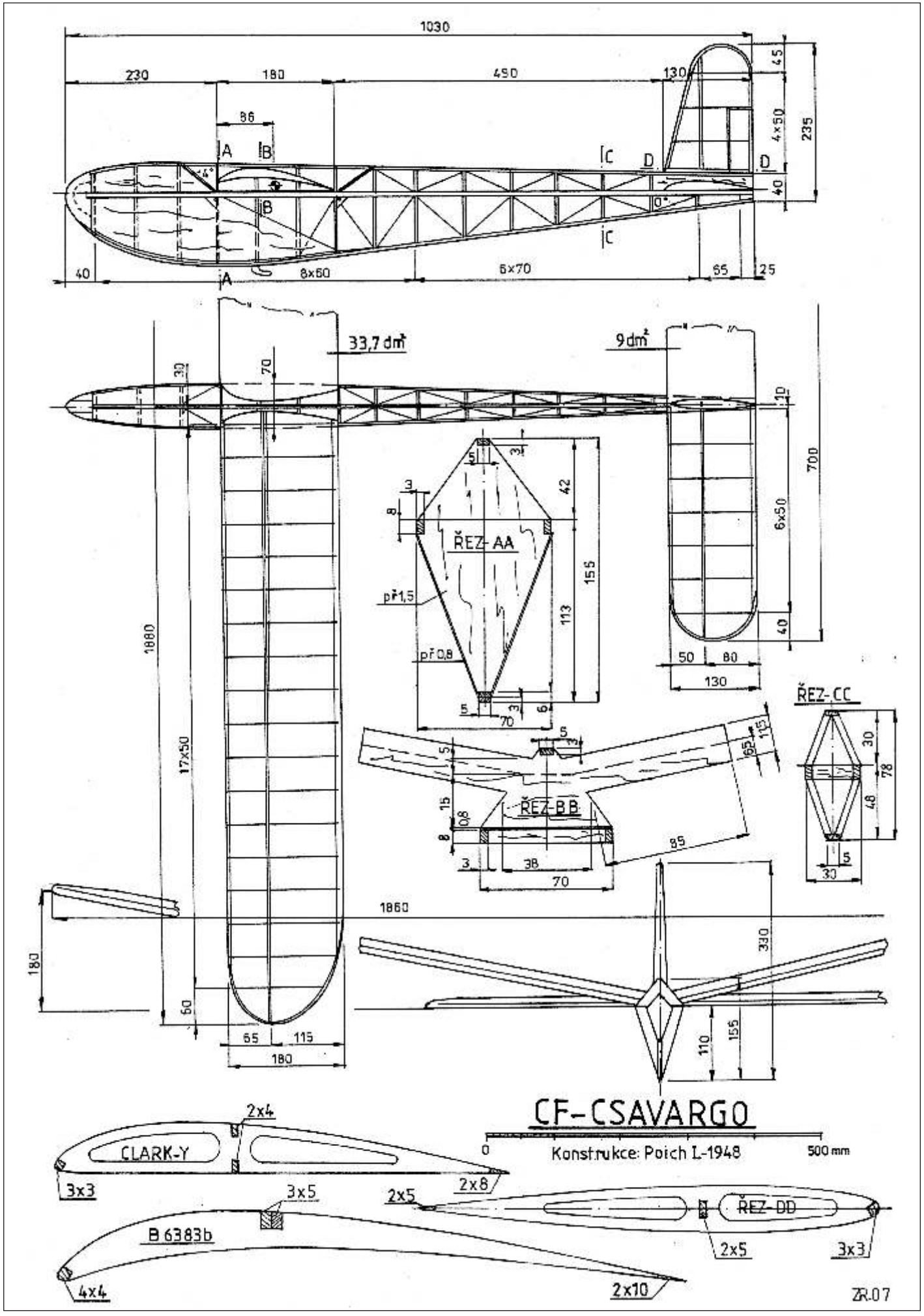
**ALTRA VISTA**  
 - CENTRO DELL'ELICA 90° - 150mm  
 - CORONA (M/1946)  
 - PUNTO DI PARTENZA 4000 - PUNTO FIN  
 DI ARRIVATA 9,70 - 12,00  
 - PROVAI VALLELLI/100 MACA CLARK/76 - CLARK Y22  
 ~ 50%

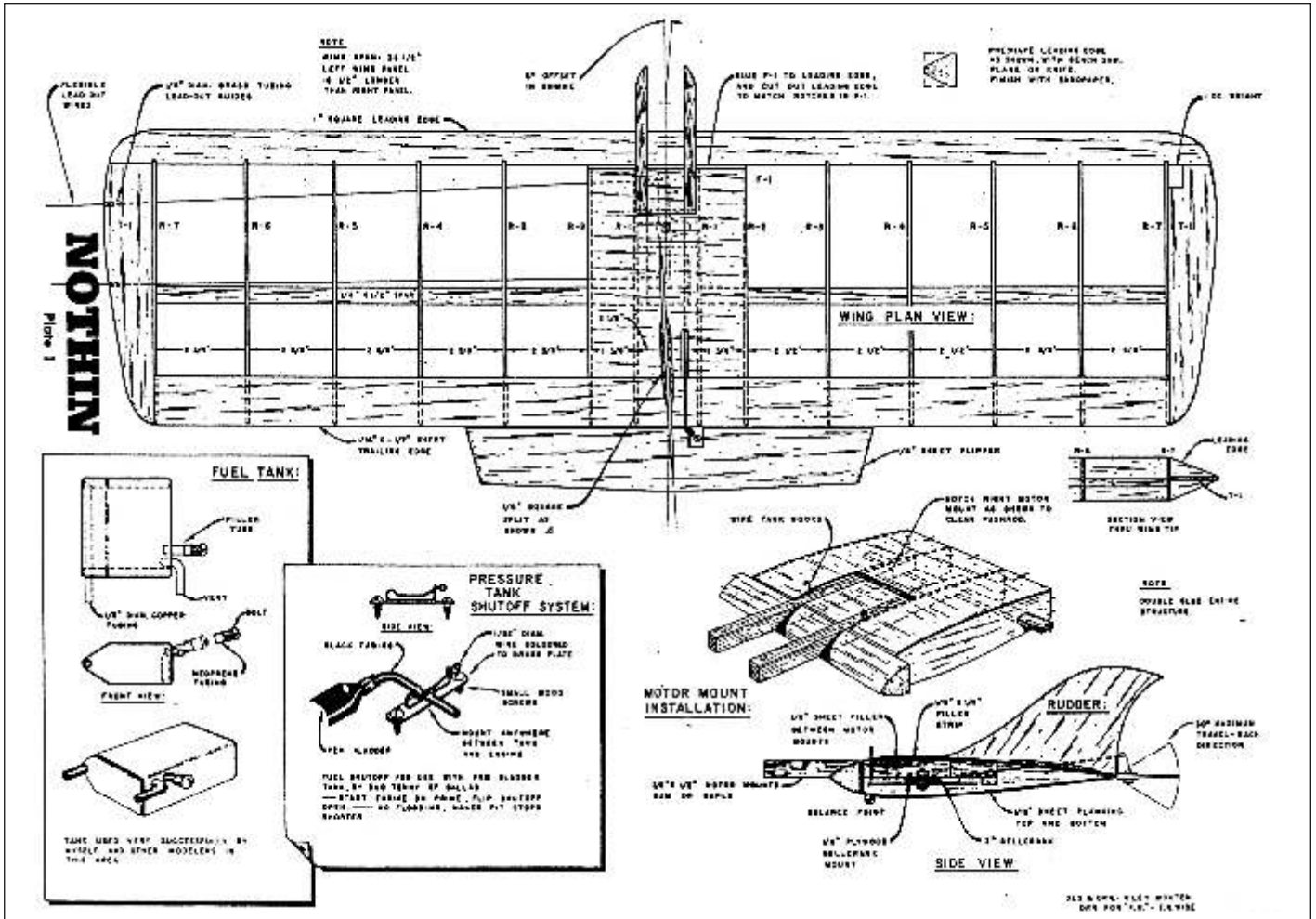
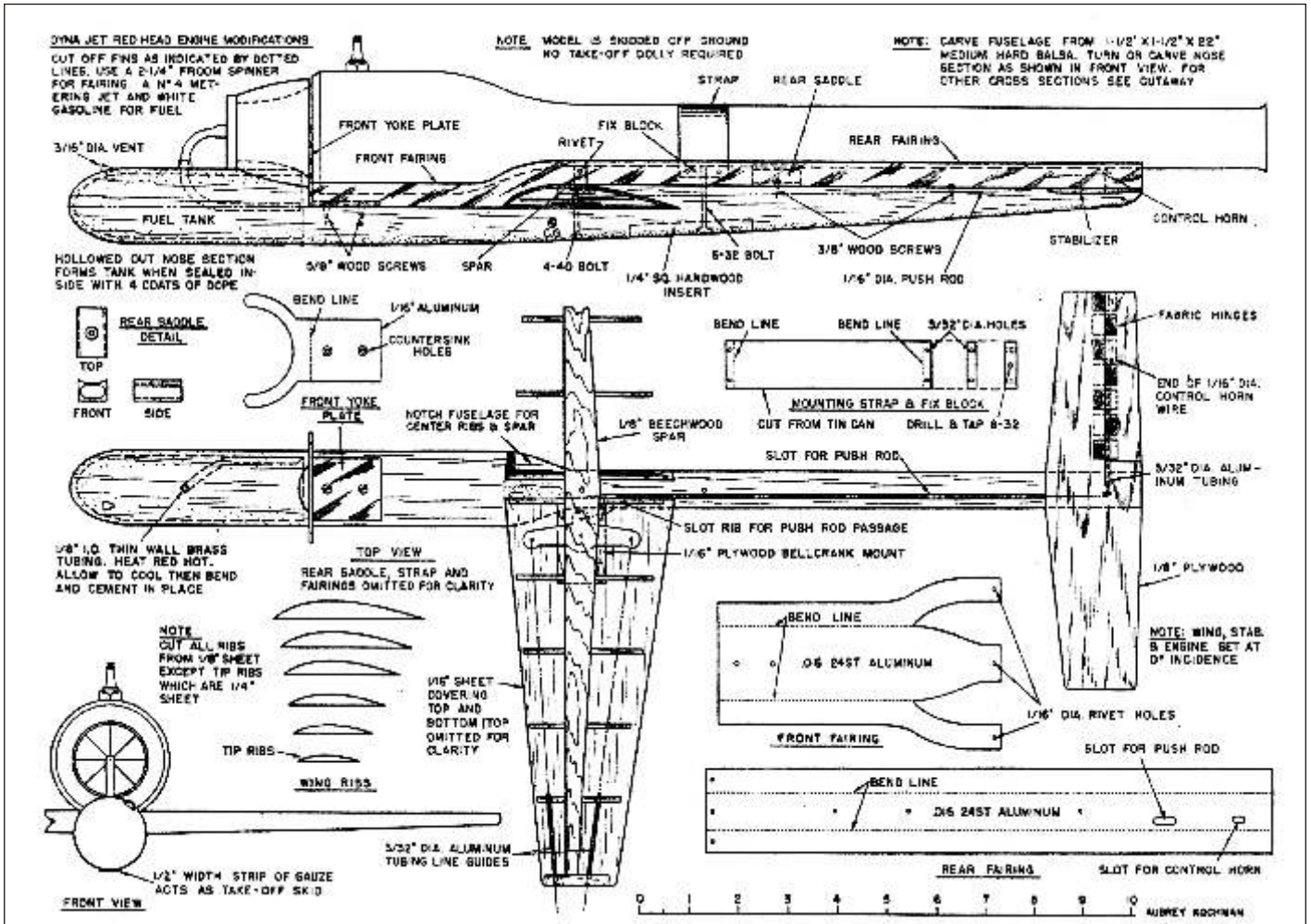
**TAPPO ELICA**  
 BUBOLA 1/4

**PIEDRO 8/2**  
 RASCHIATURA 1/4

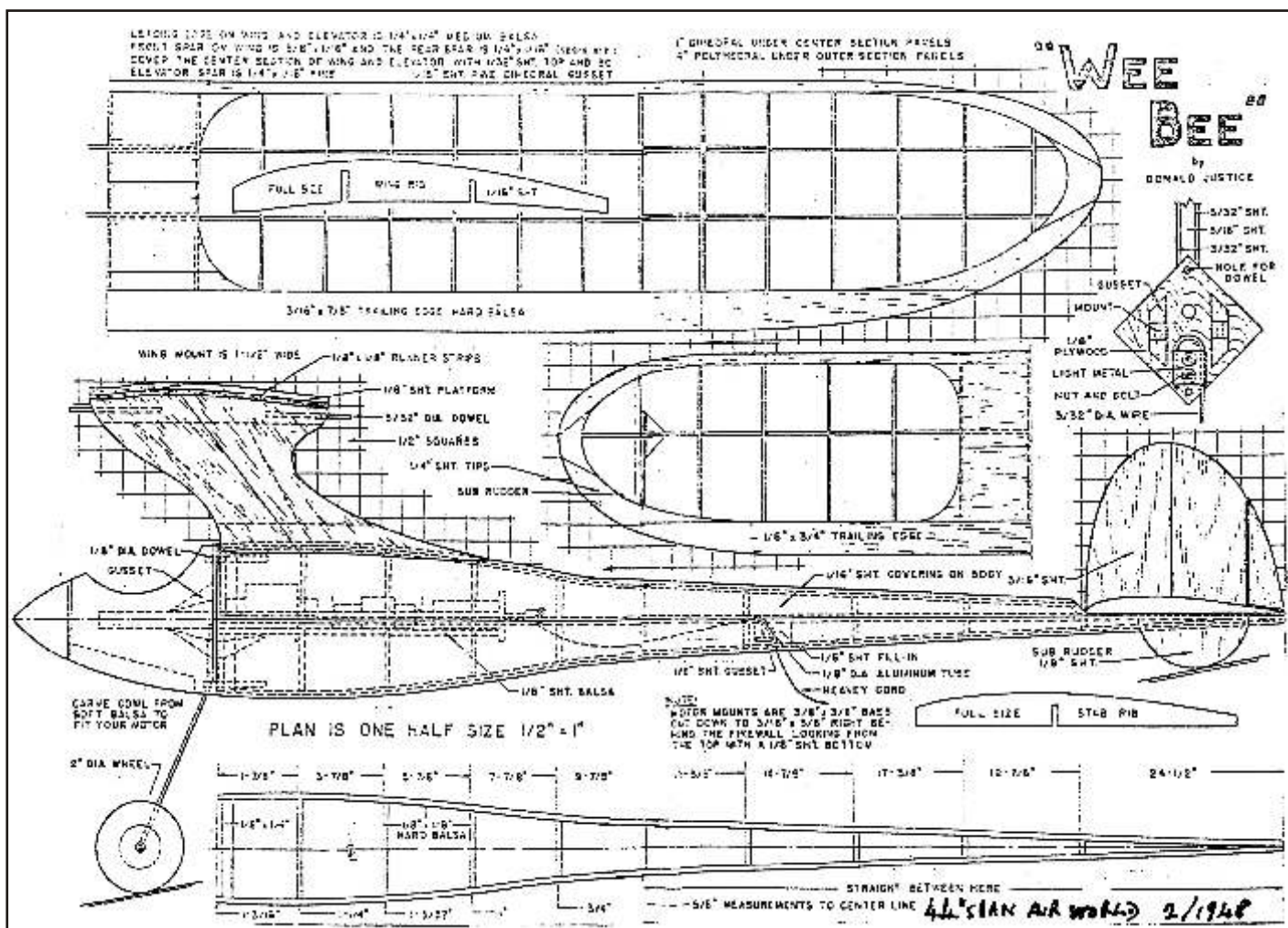
**ALTRA VISTA**  
 - CENTRO DELL'ELICA 90° - 150mm  
 - CORONA (M/1946)  
 - PUNTO DI PARTENZA 4000 - PUNTO FIN  
 DI ARRIVATA 9,70 - 12,00  
 - PROVAI VALLELLI/100 MACA CLARK/76 - CLARK Y22  
 ~ 50%







## Malý krkatý motorák Donalda Justice „WEE BEE“ o rozpětí 1117 mm z roku 1948



Přátelé Klubu historických modelů!

Nepodařilo se mi dohnat zpoždění ve vydávání Zpravodajů, vzniklé mimo jiné důvody proto, že zde byl souběh hledání možností, jak ušetřit naše klubové příspěvky. Vstřícný sponzor těchto našich klubových aktivit se nenašel, našla se jen cenově vstřícnější tiskárna. Pak se zdražilo poštovné, ale našel se sponzor, který je částečně hradí. Já počítač, skener ani tiskárnu nevládním a grafické zpracování podkladů pro tisk bylo nutno hradit, což se některým funkcionářům zdálo moc a tak byla tato činnost přesunuta mimo můj dosah. Zajišťování podkladů pro přípravu každého čísla Zpravodaje byla moje víceméně dobrovolná činnost pro Klub - nemálo však náročná na čas, korespondenci, telefonování, osobní návštěvy a účast při grafickém zpracování a to za úhradu přímých nákladů 500 Kč za jedno vydání. Grafické zpracování včetně předání do tiskárny bylo za 1800 Kč... Následně se přidaly problémy technického rázu - distribuční, manipulační při přenosu podkladů, korektury a problém se zpožděním byl na světě! S mým nezvratným handicapem počítačové negramotnosti nemám možnost už dále editorovat Zpravodaj.

Teď však to hlavní: pokud jste si dobře přečetli článek Zdeňka Slapnický z čísla 5 (strana 5), je vám všem zcela jasné, že „anachronické pokulhávání“ při vydávání a edici je nutno řešit. Sami jste se také dočetli, kam veškeré podklady a příspěvky do Zpravodaje, máte zasílat. Sponzorství poštovného pro rok 2008 rovněž odpadá a tedy i sponzorování expedování poštou není z mé strany možné.

**Do roku 2008 přeji osobně všem dobré zdraví, pohodu a moc děkuji těm modelářům-historikům, kteří se mnou na vydávání Zpravodaje SAM 78 vydatně a odborně spolupracovali. Byť anachronicky...**

Váš bývalý editor Emil Kahánek

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, jarda.rybak@iex.cz

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

JUDr. SLAPNÍČKA Zdeňk (SAM 256) - sportovní referent - Na Sádky 193, 149 00 PRAHA 4, tel. 272 926 206, 603 434 467, slapnicka.zde@quick.cz

METZ Richard (SAM 101) - člen výboru - Mílady Horákové 2065, 272 01 Kladno 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.kahane@centrum.cz

Grafické zpracování - NEVLUDOVÁ Zdeňka, z.nevludova@ktknet.cz