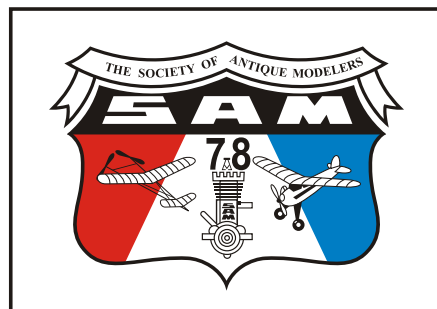


# ZPRAVODAJ SAM 78



## ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 2 /2008 (BŘEZEN-DUBEN)

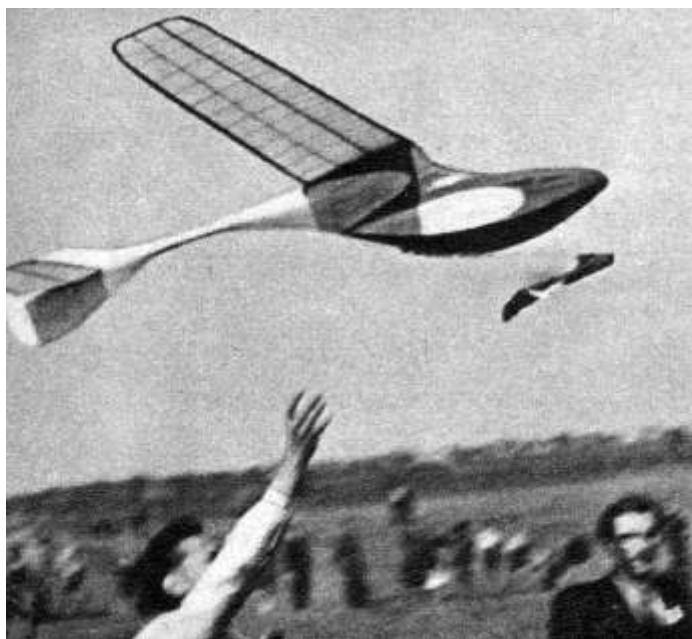
WWW.SAM78.CZ

ROČNÍK XVIII., ČÍSLO 100

*Informace z činnosti klubu SAM 78  
Stavební plánky  
90. leté výročí vzniku československého letectva  
Odborné články*



*Nástup modelářů před soutěží na modelářském letišti v Kyjích u Prahy v neděli 9. září 1945. Byla to jedna z prvních poválečných soutěží, pořádaných SK Aero Praha za velké účasti modelářů, diváků i čestných hostů a funkcionářů obnoveného modelářského odboru ČNA.*



*Zdařilý start soutěžního větroně na závodech v Kyjích 9. září 1945.*



*Vítěz soutěže v kategorii modelů s benzínovým motorem František Horecký z Ostrožské Nové Vsi na modelářské soutěži v Kunovicích 26. srpna 1945.*

## Informace z činnosti klubu SAM 78

### S výročími a jubilei se roztrhl pytel...

Vážení přátelé, historici!

S potěšením mohu konstatovat, že náš Zpravodaj začal držet krok s rozvojem informačních médií, díky Petru Hoškovi, který provádí distribuci po internetu všem, kteří si tuto formu odběru předplatili. Ostatní členové, kteří zaplatili členský příspěvek na rok 2008 budou nadále dostávat Zpravodaj poštou. Již toto číslo Zpravodaje bylo zasláno pouze těm, kteří pokladníkovi klubu Víťovi Lacinovi zaplatili. A už jsme se dostali k prvnímu jubileu - tímto č. 2., roku 2008 **dovršujeme první stovku vydaných čísel našeho Zpravodaje SAM 78!** Jistě si řeknete - nic zvláštního! Ale uznejte, že to je přece jenom určité výročí. Zpravodaj vychází s malými disproporcemi již skoro osmnáct let. Chtěl bych touto cestou srdečně poděkovat všem, kteří kdykoliv v minulosti přispěli k jeho realizaci, kteří poskytli velmi cenné podklady, rady a pomocnou ruku i ve chvílích horších a zlých... Nechtěl bych říkat, že náš časopis byl, je a bude něčím výjimečným. Marná sláva, zůstává však jediným hmatatelným pojetkem mezi modeláři - historiky. Doufejme všichni společně, že tak bude i nadále, s Vaší vydatnou účastí.

Editor

Pokračujeme v připomínání si jubilejí dále. V letošním roce oslavili sedmdesátku **Miroslav Potůček** (únor 2008), **Zdeněk Fejk** (březen 2008), **Ing. Jaroslav Drnec** (duben 2008), **Anton Hockicko** (duben 2008). Všem co nejsrdečněji přejeme hodně zdraví, dobré pohody a neutuchající modelářskou potenci do dalších let.

Výbor klubu SAM 78

Mezi další významná jubilea, která budeme v letošním roce vzpomínat patří neuvěřitelné **devadesátileté výročí vzniku Československého letectva**, jak vojenského tak civilního i sportovního. Je nepochybné, že nedílnou součástí veškerého letectví bylo i letecké modelářství, které se v mnoha případech významných objevů a poznatků přímo podílelo na jejich vzniku. Nejinak tomu bylo i mezi našimi modeláři, kdy mnozí z nich pokračovali dále v aviatické činnosti jako piloti, konstruktéři či odborníci na stavbu letadel, navigaci, meteorologii a další profese, které s letectvím souvisí. V krátkých příspěvcích o historii, které jsou na dalších stránkách si připomeneme toto nastávající významné výročí...

Editor

classic  
MODELS

VÝROBA  
STAVEBNIC  
HISTORICKÝCH  
MODELŮ

classicmodels@seznam.cz  
www.classicmodels.wz.cz

Nejnovějším výrobkem firmy je pohledný gumák se sympatickým názvem Red Rumpus z roku 1944, který už v současné době obohatil výrobní sortiment stavebnic historických modelů s elektropohonem.

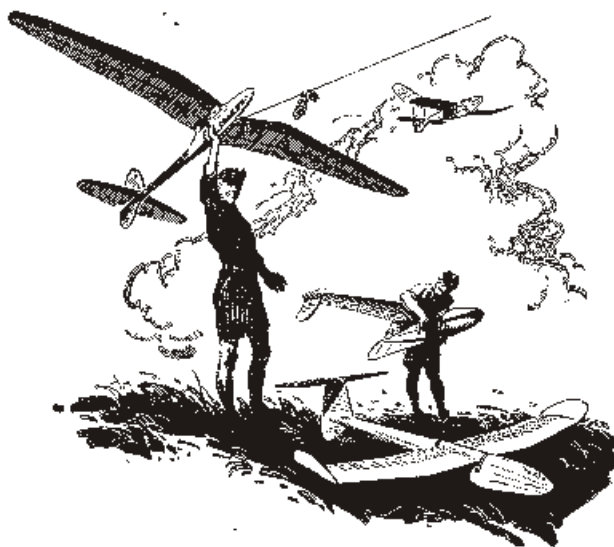


## SOUTĚŽE

### „Hoříčáci soutěžili“

Mezi prvními, kteří zahájili soutěžní klání patří jistě soutěž historických modelů v Hořicích. 5. dubna 2008 se sešli příznivci volných historických modelů na tradiční soutěži za velmi příjemného počasí v počtu 14 účastníků a 17 modelů. Vyjmenujme alespoň některé – Víťa Lacina přivezl pěkné Káně od Radka Čížka, Láďa Horák zajímavou A2 Mart'ana od Zdenka Rašky. Novinkou byl i jeho ARC Delfin. Zdeněk Hanáček s Termikusem – velmi letitým, se silně opravovaným potahem však předvedl vynikající termické lety. V kategorii gumáků byl novinkou Gollywock Jirky Bučka i jednoduchý Cloud Tramp Honzy Vodičky, ale i známý Moskyt – 3. Škoda, že tentokrát Venda Rejchrt měl mnoho starostí se zalétáváním a nakonec ani nesoutěžil... Chtěl bych za hoříčáky poděkovat všem, kteří přijeli i z daleka a nenechali nás o samotě a těšme se na další soutěžní kolo.

Jarda Vrabc



## Výsledková listina

Poř. Jméno	Adresa	Model	rok vzniku čas	
<b>Kategorie BV-1</b>				
1. Jiří Buček	Hořice	Čížek-Popelář	1954	270 sec
2. Jan Vodička	Odolena Voda	Moskyt-3 Čížek	1950	268 sec
3. Milan Drnec	Rosice u Brna	Groqugnol	1953	130 sec
4. Milan Drnec	Rosice u Brna	Špaček	1952	118 sec
<b>Kategorie BV-2</b>				
1. Jiří Buček	Hořice	Gollywock	1939	334 sec
<b>Kategorie BV-3</b>				
1. Jan Vodička	Odolena Voda	Cloud Tramp	1954	180 sec
<b>Kategorie AV-1</b>				
1. Milan Drnec	Rosice u Brna	TI-FI-PA	1954	270 sec
2. Ing. Ivan Šebánek	Mělník	Slavík	1945	141 sec
3. Ondra Vachuška	Hořice	Benedek	1938	100 sec
<b>Kategorie AV-2</b>				
1. Zdeněk Hanáček	Jeseník	Termikus	1946	400 sec
2. Ladislav Horák	Hořice	Mart'an-Raška Z.	1954	332 sec
3. Jaroslav Vrabec	Hořice	Sova-Rak Č.	1954	320 sec
4. Jiří Buček	Hořice	Vlastní	1953	284 sec
5. Jan Kypča	Moravská Třebová	Malá Plošťka	1953	153 sec
<b>Kategorie AV-3</b>				
1. Vítězslav Lacina	Rosice u Brna	Káně-Čížek R.	1948	370 sec
<b>Kategorie ARC</b>				
1. Ladislav Horák	Hořice	Delfín-Čížek R.	1949	345 sec
2. Ing. Ivan Šebánek	Mělník	Astrachán	1946	202 sec



## KAPITOLY Z HISTORIE

## 90 let vzniku Československého letectví 1918-2008



*Z publikace o letectví od historiků Jiřího Rajlichy a Jiřího Sehnala uvádím krátký výběr událostí, které umožnily vznik Československého letectva v prvních letech existence nové republiky...*

Prvopočátky československého letectva je nutno hledat v dobách 1. světové války, kdy letci české národnosti bojovali jak v řadách leteckých sil států Dohody, tak především na straně Centrálních mocností. Československé legie, početné dobrovolnické útvary bojující na straně Dohody ve Francii, Itálii a především v Rusku, tedy jednotky oficiálně ještě neexistujícího Československa, měly být i základem budoucího čs. letectva. Z mnoha důvodů se tak však nestalo; základy tak položili hlavně četní příslušníci letectva Rakousko-Uherské monarchie (K.u.K. Luftfahrtruppen).

K prvnímu pokusu tvořit samostatnou čs. leteckou jednotku v rámci legií došlo ve Francii. Naturalizovaný Francouz, mjr. Milan Rastislav Štefánik, který roku 1915 bojoval jako letec na západní a srbské frontě, plánoval ustavení „slovanské eskadrilly“.

Přestože ke zřízení a uplatnění letecké jednotky v rámci čs. legií v Itálii byly příznivé podmínky, pro liknavost a určitou nedůvěru italského velení k ustavení čs. letecké jednotky v Itálii nedošlo. Pouze asi

15 letcům, převážně zajatcům nebo dezertérům z rakousko-uherského letectva, bylo umožněno přeškolení na italskou leteckou techniku. Do bojových akcí však nezasáhli. Vlastní čs. letecké jednotky se podařilo zformovat pouze v Rusku, kde byly čs. legie nejpočetnější. V lednu 1918 vznikl v Kyjevě 1. letecký oddíl. Vlastní československé letectvo bylo zformováno takřka současně s vyhlášením samostatnosti Československa. U jeho kolébky stáli čeští příslušníci letectva zanikající habsburské monarchie. Počátky nového letectva však byly velmi skromné a svízelné. Na území nově vzniklého československého státu toho po bývalé K.u.K. Luftfahrtruppen opravdu příliš mnoho nezbylo a nepřicházelo tedy v úvahu, aby se navázalo na dřívější organizační základy, tak jako tomu bylo u jiných druhů zbraní. Československé letectvo tedy muselo být budováno od samých základů.

Velká část z téměř 500 českých (případně slovenských) letců, sloužících za 1. světové války v rakousko-uherském letectvu se po válce vracela domů a dala se k dispozici vznikajícím čs. ozbrojeným silám. Do jejich



Čtyři významní muži z mnoha pracovníků našeho letectví začínali jako letečtí modeláři. Klukovský zájem se změnil po studiích ve skutečnou tvůrčí práci v letectví. Zleva Alois Šmolík, Miroslav Hajn, Antonín Husník a Pavel Beneš se šelši na Kbelském letišti na podzim roku 1923.

čela se postavil kpt. Jindřich Kostrba, eso rakousko-uherského letectva, který se koncem války zapojil do domácího odboje. Dnem 30. 10. 1918 byl pod jeho velením ustaven v Praze Letecký sbor čs. armády.

Podstatně horší nežli personální však byla materiální situace, neboť Letecký sbor zpočátku postrádal jak letiště, tak především letouny. V Praze existovala jen malá letecká opravná Al-Ma v Holešovicích s materiálem uskladněným v prostorách Starého výstaviště. Nalézala se tam řada převážně neupotřebitelných letounů, které si tu nechala opravovat. K.u.K. Luftfahrtruppen. Z nich však byly zakrátko uschopněny dva letouny Brandenburg C.I. a v téže době přiletěly do Prahy z Rakouska také další dva Brandenburgy B.I. Prvním letištěm se stala improvizovaná plocha ve Strašnicích, která však fungovala jen krátce.

Další letecký materiál byl získán díky ozbrojené výpravě na letišti v Chebu (šlo o jediné letiště na území nově vzniklého Československa, avšak čs. autority v Němci osídleném pohraničí zpočátku nemohly uplatnit svou správu), kde za války sídlila 16. náhradní letecká setnina (Flek 16) a ustavoval se tam i letecký park (Flep), a v Plané u Mariánských Lázní, kde se rovněž nacházel letecký park. Veškerý letecký materiál byl svážen na Staré Výstaviště v Praze, kde byl zřízen Letecký arzenál. Tak se u Leteckého sboru nacházela přepraná mozaika strojů jako dědictví po rakousko-uherském letectvu. Šlo jak o stroje Brandenburg B.I a C.I, Phönix C.I, Oeffag C.II, Phömoc D II, Aviatik C.I a D.I Berg, Anatra DS Anasal, DFW B.I, LVG C.VI, Fokker B.I a další. Vzhledem k naprosté zastaralosti a žalostnému technickému stavu těchto strojů jich bylo použitelných jen málo. Část z nich však posloužila k vyzbrojení prvních dvou leteckých setnin, které se účastnily bojů na Slovensku a na Těšínsku.

Další stroje se Letecký sbor snažil získat z poraženého Německa a Rakouska, které se přebytečných letounů zbavovaly hluboko pod cenou. Tak se do Československa dostaly další letouny Brandenburg B.I a C.I, Albatrosy C.II, Rumplery C.VI Rubild, LFG Roland D.VIb aj. Velká část dalších objednávek však realizována nebyla a to především v důsledku odmítavého postoje Francie, která nelibě nesla vyzbrojování Leteckého sboru čs. armády jinou nežli francouzskou technikou. Proto, aby udržela Československo ve své závislosti na odběrech své výzbroje, projevila svou „velkorysost“ tím, že v letech 1919-1920 Československu ze svých válečných přebyteků darovala celkem 115 letounů, z toho 50 stíhaček Spad S.VIIC.1/S.XIIIC.1, 50 pozorovacích Salmsonů Sal 2 A.2 a 15 zastaralých bombardovacích Voisinů Voi 10 BN.2. Technický stav těchto strojů byl nevalný vzhledem k jejich válečnému opotřebení a následnému dlouhému skladování pod širým nebem. Z těchto důvodů byla doba užívání těchto letounů v Československu poměrně krátká.

Již nedlouho po svém vzniku musela mladá republika a její dosud převážně improvizované letecké síly projít svým křtem ohněm. Letci jej prodělali na Slovensku v bojích proti Maďarsku, usilujícího o revizi

hranic a na Těšínsku, o něž byl s Polskem veden rovněž pohraniční spor. Do bojů se postupně zapojily tři letecké jednotky.

Prvořadým cílem ČSR bylo vojenské zajištění jihoslovenské hranice. Zdařilo se to díky zásahu domácích dobrovolnických jednotek, jakož i díky bojovému vystoupení armádního sboru čs. legií z Itálie. Bojů se účastnila i 1. letecká setnina, zformovaná v listopadu 1918 v Mařaticích u Uherského Hradiště. Letouny Brandenburg C.I podnikaly odtud průzkumné lety nad jižním Slovenskem až do února 1919, kdy čs. jednotky obsadily hranici po celé její délce.

V té době se však vyostřily spory o Těšínsko, o něž na čs. straně vedle domácích jednotek bojovaly hlavně čs. legie z Francie. Proto se 1. letecká setnina v lednu 1919 přesunula z Mařatic do Hrabové u Moravské Ostravy. Odtud její letouny - po jednom Brandenburg C.I a Aviatiku D.I „Berg“ - podnikaly průzkumné lety nad polskými pozicemi. Tyto akce setnina prováděla do března 1919, kdy zde boje utichly.

Ovšem tehdy vzniklo nové ohnisko napětí opět na Slovensku, kam začala v dubnu 1919 pronikat armáda Maďarské republiky rad. Proto se 1. letecká setnina přesunula v témže měsíci z Hrabové do Košic, odkud vykonávala průzkumy na východním úseku fronty. O měsíc později se setnina s letouny Brandenburg C.I a Lloyd C.V odsunula na západní úsek fronty do Pezinku, kde její úkoly vzrostly rovněž o bombardovací nálety. Akce se zastavila až v červnu 1919 po ukončení nepřátelství. Zmíněná



President T. G. Masaryk a tehdejší ministr národní obrany Udržal na koních při návštěvě letiště ve Kbelích v červnu 1922.

jednotka byla v Košicích vystřídána 2. leteckou setninou, zformovanou v únoru 1919 v Kunčicích pro akce na Těšínsku. Z Kunčic se přesunula do Prešova, ale pro nevhodnost tamního terénu se musela přesunout do Košic. Zde měla k dispozici dva stroje Brandenburg C.I a jeden Nieuport N.17 C.1, s nímž do Košic dezertoval ukrajinský pilot. Na východním úseku fronty podnikala 2. letecká setnina převážně průzkumné, bombardovací a bitevní akce a to až do června 1919. Třetí jednotkou, která se na československé straně účastnila konfliktu, byla francouzská eskadrilla Bre 590 se smíšeným čs.-francouzským personálem. Přiletěla do ČSR s francouzskou vojenskou misí v dubnu 1919 a jejím původním úkolem bylo spolupracovat při organizaci čs. letectva. Po krátkém pobytu v Praze se přesunula do Vajnora a počátkem června se připojila k bombardovacím a průzkumným akcím 1. letecké setniny. Po skončení bojů Francouzi na Slovensku zůstali a organizovali zde východní část čs. letectva. Výzbroj eskadrilly Bre 590, t.j. dvanáct Brégeutů Bré XIV A.2 a dva Spady S.XIII C.1, čs. vláda odkoupila a v lednu 1920 se z ní stala 6. letecká setnina.

Zastaralé nebo technicky nevyhovující letouny užívané na československé straně působily letcům nejednu obtíž, na rozdíl od Maďarů, kteří nasadili kvalitnější a výkonnější techniku, jako byly například stíhací Fokkery D.VII (jeden z nich byl za bojů ukořistěn). Maďaři se však bojům vyhýbali a proto intenzita vzdušných bojů měla dosti daleko do ostrosti „psích soubojů“, známých ze západního bojiště.

S přibývajícím letouny i personálem se mohlo přistoupit k budování dalších leteckých jednotek. Některé setniny, vzniklé v počátcích Leteckého sboru, postupně zanikaly a nebo se staly podkladem pro formování dalších jednotek, které pak vytvořily pevný základ čs. letectva. Dnem 30. 10. 1919 se z Leteckého sboru stalo Velitelství československého vzduchoplavenstva, v jehož čele stáli zpočátku Francouzi. Mezičlánkem mezi tímto velitelstvím a rostoucím počtem leteckých setnin se staly Letecké skupiny, jimž byly přímo podřízeny setniny v jednotlivých zemích. Letecké skupině Čechy, která byla ustavena 21. 5. 1920, podléhaly 4. a 8. setnina. Letecké skupině Morava, vzniklé k 1.1.1921, byly podřízeny 3., 5. a 9. setnina. Na Slovensku a Podkarpatské Rusi vznikla 1.1.1920 Letecká skupina disponující s ohledem na napětí v tamní oblasti největším počtem jednotek, a to 1., 2., 6. a 7. setninou. Tato skupina byla již k 1.4.1920 označena jako Letecký pluk 1 s velitelstvím nejprve v Bratislavě a záhy v Nitře.

Svou definitivní podobu dostalo čs. letectvo v souvislosti s unifikací celé čs. armády a s přechodem na plukovní systém v druhé polovině téhož roku. Letecký pluk 1 (od roku 1930 nesl čestný název „T. G. Masaryka“) se sídlem v Praze vznikl 20. 10. 1920.

Nebylo by správné, abychom v souvislosti s letectvem vojenským vynechali i počátky našeho letectví civilního. Je k tomu totiž řada důvodů. Naše **sportovní letectví** bylo jedinou leteckou složkou, která měla své tradice sahající již hluboko před první světovou válku. V té době v Čechách vzniklo několik středisek leteckého dění (Pardubice, Plzeň, Praha aj.). Dne 24.9.1913 byla po několika neúspěšných pokusech o sloučení založena první organizace, Aviatický kroužek, působící zakrátko pod názvem Český aviatický klub, sídlící v Praze. Jeho nadějně se rozvíjející činnost však přerušilo vypuknutí 1. světové války. Nedlouho po jejím skončení, roku 1919, začal však pod stejným názvem působit znovu, roku 1923 byl přejmenován na Československý aeroklub a o rok později na Aeroklub Republiky Československé (ARČS). Tato organizace se stala reprezentantem našeho sportovního letectví na mezinárodním poli.

Postupně se na čs. území zvolna tvořily samostatné aerokluby, které se pak roku 1935 spojily jako autonomní jednotky v ARČS. Ve sledovaném období jich však existovalo jen několik. V první řadě to byl náš nejstarší, Západočeský aviatický klub (později aeroklub) v Plzni, Moravský aviatický klub v Brně a německá menšina měla svůj Verband Deutsche Flieger in der ČSR se sídlem v Praze. Teprve později se zformovaly další. Zpočátku se musely spokojit s válečnými vysloužilci v podobě Brandenburgů B.I a C.I, Albatrosů B.II a D.II, v některých případech ještě staršími "dědečky". Pokud se týká leteckých soutěží, v dobách krátce po 1. světové válce se povětšinou jednalo hlavně o duely mezi vojenskými a továrními piloty.

V této souvislosti je ještě třeba se zmínit o další letecké organizaci, zaměřené svým posláním na širší vrstvy obyvatelstva. Jednalo se o Masarykův letecký fond (MLF), založený roku 1922 a o čtyři roky později přepracovaný na **Masarykovu leteckou ligu** (MLL). Ta popularizovala letectví mezi širokou veřejností, pořádala přednášky, pěstovala na školách modelářství a později i organizovala letecký výcvik. Její velký význam však vynikl až ve třicátých letech.

Vznik **civilní dopravy** v Československu je těsně spjat s čs. vojenským

letectvem. Zpočátku spojení ČSR s dalšími zeměmi obstarávala především Francouzsko-rumunská letecká dopravní společnost (Société Franco-Roumanie de Navigation Aérienne), přejmenovaná roku 1925 na Compagnie Internationale de la Navigation Aérienne (CIDNA). V letech 1920-1921 zřídila linky Paříž - Štrasbourg - Praha - Varšava, Paříž - Štrasbourg - Praha - Budapešť - Bukurešť - Cařihrad a Praha - Vídeň - Budapešť - Bukurešť. Později naše území s ostatními evropskými státy spojily i další společnosti.

U nás v letech 1920-1921 vznikla celá řada soukromých leteckých společností, ale provozování letecké dopravy bylo u nich jen příležitostné. Jednalo se především o společnosti Ikarus (ředitel Otto Jindra), Falco (Dr. Zdeněk Lhota), Aero-Lloyd (Richard Harabus), spolek Bohemia (Rudolf Polanecký) a další. Provozovaly hlavně vyhlídkové lety, leteckou reklamu, ukázky akrobacie a další produkce; dopravu osob, zboží a pošty jen příležitostně. Také ony používaly většinou přestarlé válečné stroje jako např. Brandenburgy C.I, Phönixy C.I a D.II, Albatrosy D.II či Ansaldo SVA 9.

Dne 2.5.1922 se Ikarus a Falco sloučily v jedinou Československou leteckou akciovou společnost (ČsLAS), v jejímž čele stanul později známý pilot Dr. Zdeněk Lhota. Záměrem ČsLAS bylo zřízení linek z Prahy do Vídně, Drážďan a Berlína, ale z řady důvodů společnost zanikla. Plánované linky nakonec převzala Francouzsko-rumunská společnost.

Po zániku ČsLAS se ministerstva národní obrany a veřejných prací dohodly na zřízení Vojenského dopravního oddílu, který zahájil zkušební, tzv. poštovní lety 1.3.1923 v rámci zkoumání nejvýhodnějších podmínek pro zavedení pravidelné civilní letecké dopravy na trati Praha - Bratislava - Košice - Užhorod a zpět. Spravování dvěma ministerstvy trvalo do 6.10.1923, kdy se z oddílu vytvořily civilní **Československé státní aerolinie** (ČSA), jejichž prvním ředitelem se stal Karel Huppner. Programem ČSA bylo zřízení nejprve vnitrostátních, později i zahraničních linek. Zahajovací let se uskutečnil 29.10.1923 dvěma letouny Aero A-14. První z nich, na trati Praha - Vajnory, pilotoval Karel Brabenec, druhý, v opačném směru, Josef Cinibulk. Linie Praha - Bratislava (Vajnory) byla 5.5.1924 prodloužena do Košic a později přibýly i další spoje.

Pokud se týká prvního letadlového parku ČSA, šlo především o nám již známá Aera A-14, která v počtu 17 kusů postupně vojenské letectvo předalo ČSA. Oproti původní vojenské verzi bylo deset z nich upraveno pro dopravu jednoho cestujícího a nákladu pošty, zbylých sedm mohlo nést cestující dva. Sloužily až do roku 1927. Dalšími letouny, které stály u zrodu ČSA, byly limuzíny Aero A-10, první dopravní letouny čs. konstrukce, jichž vzniklo celkem pět kusů. Původně byly objednány zánikem společnosti ČsLAS, ale čtyři z nich přebraly ČSA. Dva z nich mohly nést čtyři, zbylé dva pět cestujících. Sloužily u ČSA jen do roku 1924.

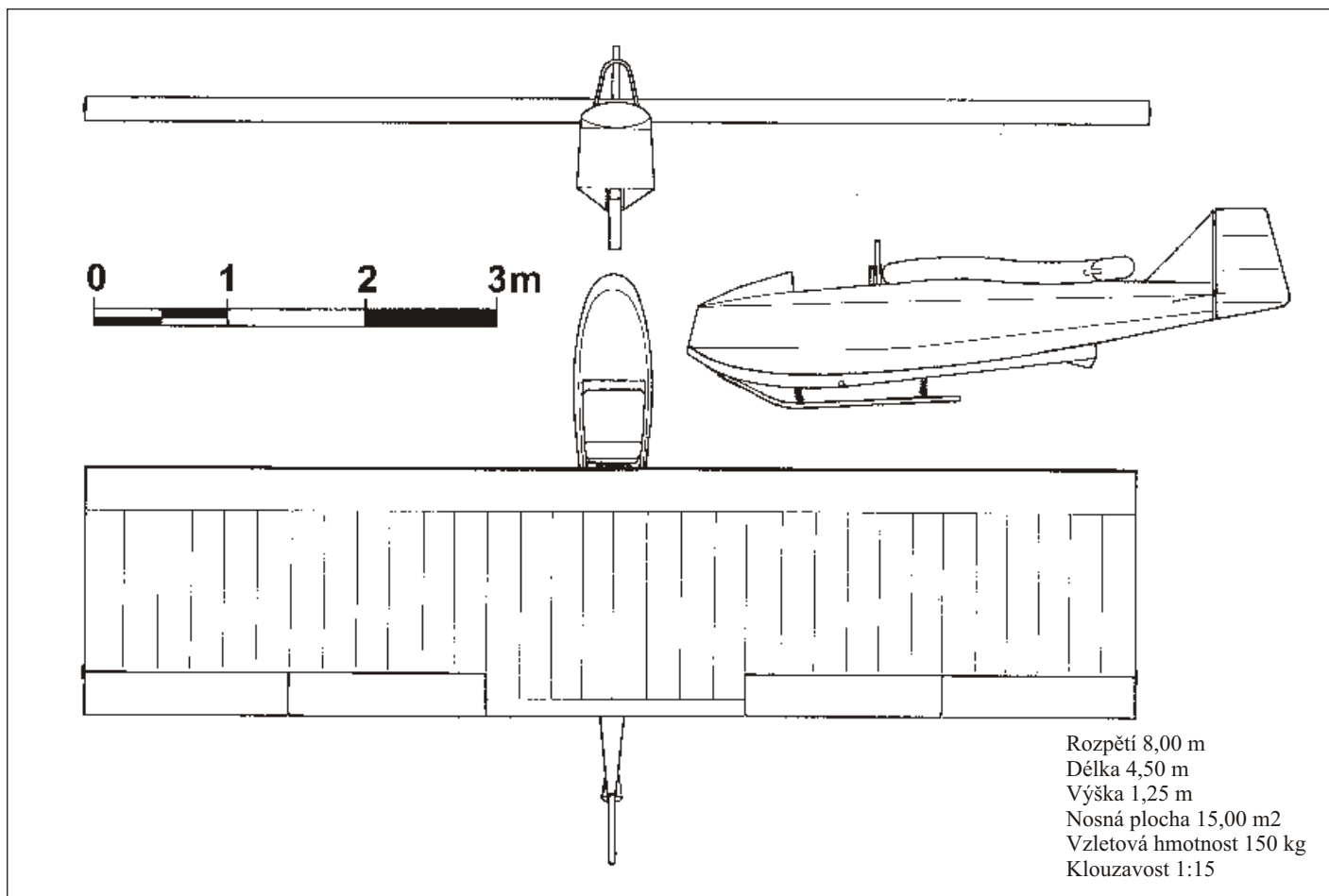
*Tento stručný výběr z přehledu o vzniku našeho letectví pokračuje v bohatém popisu všech událostí v nejrůznějších publikacích, které jsou v současné době na trhu. Na závěr bych chtěl připomenout, že u veškerého aviatického dění byli víceméně přítomni letectví modeláři. Důkazem toho jsou i oba následující články o nezměrné touze po skutečném létání...*

KEK



Známy letecký nadšenec, konstruktér a pilot Ing. Otto Haller sedí za řízením svého stroje Bohemia-B5 před hangárem na plzeňském letišti.

## Od modelu ke skutečnému létajícímu křídlu



*Známý publicista, modelář, konstruktér a redaktor Petr Kolman zaznamenal autentickou zповěd' stavitelů unikátního létajícího křídla:*

Když jsem byl před necelým čtvrtstoletím členem Letecko-modelářského klubu Letná, tak jsem měl tu čest, že instruktory nám dělali takové modelářské osobnosti jakými byli pánové Vladimír Procházka a Bedřich Grund. A právě nestor létání na Letné, pan Grund, nám často zajímavě vyprávěl o létajících samokřídlech s neobvyklým profilem křídla, který vymyslel pan František Kofroň. Řeč byla povětšinou o modelech, ale občas padla zmínka i o opravdovém samokřídle, které snad mělo uskutečnit několik letů. Touha poznat tento, podle popisu, bezesporu zajímavý kluzák mi vydržela po celou tu dlouhou dobu a až před nedávem jsem shodou okolností získal kontakt na pana Karla Deyla, jednoho z hlavních stavitelů tohoto kluzáku. Při setkání si pan Deyl, dodnes známý varetní umělec, který i v sedmasedmadesáti letech stále plný energie, rád zavzpomínal na dobu vzdálenou již téměř šedesát let.

„S létáním jsem začínal hned po válce. V roce 1945 mě navštívil pan Karel Rodovský, známý plachtař, který měl řeznický obchod na Letné. Nějak se dozvěděl, že společně s bratrem modelujeme ve skládce bubenečského obchodu našich rodičů. Věděl také, že často navštěvujeme vřakoviště na Ruzyni, a tak nám nabídl, zda bychom nechtěli u letadel více pracovat.

Doslova nás tak „nalanařil“ do leteckých dílen na Maninách, kde se prováděly opravy kluzáků pro Český národní aeroklub. Šéfem dílen byl pan Pešta, konstruktér firmy Letov, a vedoucím pak pan Tláskal, známý předválečný stavitel a opravář kluzáku MLL. Nabídka nás samozřejmě nadchla a začali jsme vypomáhat při opravách kluzáků. Do dílen na Maniny jsme chodili vždy až po práci a samozřejmě bez nároku na odměnu. Asi po dvou letech nám bylo šéfem dílny sděleno, že za to, jak tam vypomáháme a plně se práci věnujeme, nám umožní zadarmo absolvovat plachtařský výcvik. Ten jsme uskutečnili na pražském letišti Točná, kde jsme postupně prošli výcvikem A i B. Stále jsme však měli touhu postavit náš vysněný kluzák s netradičním profilem. Ten vymyslel známý letenský modelář František Kofroň. Když v parku pozoroval lety ptáků, tak si všiml, že péra na odtokové hraně jejich křídla neustále jemně kmitají, čímž za nimi musí vznikat rozvířený vzduch, který asi stabilizuje jejich let. Navrhl proto zakřivený vlastní autostabilní profil se stejnou

tloušťkou v celé své délce, jehož odtoková hrana byla zaoblená a vzniklé víření vytvářelo aerodynamickou brzdu. S tímto profilem pak postavil model samokřídla o rozpětí 80 cm. Když viděl, že model létá, tak plánek zdvojnásobil a postavil samokřídlo o rozpětí 160 cm. Tak vzniklo na Letné ještě několik dalších modelů, z nichž některé byly poháněny motorem. S mým bratrem, který v té době již také na Letné modelářil, se domluvili, že po válce postaví skutečné samokřídlo s rozpětím osm metrů. V sedmačtyřicátém roce tedy konečně přišel čas k realizaci původních plánů a po dohodě s panem Peštou a doslova všemělcem panem Tláskalem nám byla umožněna stavba v prostorách dílen na Maninách. Bratr byl v té době absolventem Střední školy automobilní a letecké v Mladé Boleslavi, proto se postaral o výkresovou dokumentaci a já jsem stavbu financoval. Materiál v letecké kvalitě jsme zakoupili v karlínské prodejně U Zubra. Se stavbou nám ještě pomáhal kamarád Miroslav Kaucký, se kterým jsem se učil u firmy Josef a Jan Fričové - továrna na jemnou mechaniku a optiku na Vinohradech. Doma v Bubenči jsme měli prkno s hřebíčkovou šablonou a na něm jsme společně s Kauckým každý den po odpoledních lepili žebra. Jeden den jsme žebro slepili a druhý den jsme jej otočili a přilepili výkličky zase z druhé strany. Touto „modelářskou“ technologií jsme vždy po dvou dnech měli hotové jedno žebro. Ostatní rozměrnější díly se již stavěly v dílně pod Libeňským





Jaroslav Deyl



Karel Deyl

mostem v Praze na Maninách. Křídlo o rozpětí osm metrů mělo přední i zadní odtokovou hranu potaženou překližkou. Na odtokové hraně byla umístěna křídélka a blíže k trupu pak stejně velká výšková kormidla. Trupová gondola byla postavena včetně přistávací lyže a sedačky podle plánů na přední část kluzáku ŠK-38 Komár, na ní pak plynule navazovala svislá ocasní plocha. Veškeré spoje byly lepeny jak německým kořistním Kauritem, tak Umacolem, proti vlhkosti se vše separovalo kopálovým lakem. Abychom měli jistotu, tak jsme pevnost lepených spojů nechali ozkoušet ve VLÚ v Praze-Letňanech. Celý kluzák pak byl nalakován kořistním žlutozeleným lakem dovezeným ze skladů v Hodkovicích. Novotou zářící kluzák označený K-D-K Jenda byl na sklonku léta 1947 připraven k zalétání. Protože jsem měl za sebou již výcvik na kluzácích, tak jsem dělal „zalétávacího“ pilota. Nejdříve jsme létali na Točné na gumicuku, a potom jsme přešli na svah Lada, který svým převýšením umožňoval delší lety, při kterých bylo možné uskutečnit i „esíčka“, celkem jsme tak uskutečnili sedmdesát startů. To se však již blížila zima roku 1947, která nám překazila další létání. Než zima přešla, přišel Vítězný únor 1948, po kterém byl vyhlášen úplný zákaz létání. Naš kluzák byl společně s dalšími sportovními letadly zapečetěn v hangáru na Točné. V té době jsem již začal dělat muziku, bratr měl také své povinnosti a tak jsme kluzák nechali v hangáru. Údajně byl někdy kolem roku 1950 spálen, neboť neměl nikdy uskutečněnou imatrikulaci. Je zajímavé, že přibližně v té době Ing. Berlinga z Ministerstva dopravy kontaktoval mého bratra s žádostí, jestli bychom tento unikátní kluzák opět nepostavili. V té době jsme se již každý věnovali svému zaměstnání, které nás živilo. Já jsem začínal pravidelně vystupovat ve varieté a bratr

pracoval ve VLÚ, později pak plných 38 let pracoval na ruzyňském letišti. U létání s kluzáky tak zůstal pouze kamarád Kaucký, který v Nesvačilech udělal zkoušku C a dál se věnoval plachtařskému sportu“.

Na závěr snad ještě dodám, že kluzák v nedávné době zaujal také pana Mezeru z plachtařského Old timer klubu, který nechal zajímavý profil propočítat na moderní výpočetní technice. Výsledek ve stručnosti zněl: ...kluzák by létal, ale zcela určitě by nedosahoval dobrých preletových výsledků, spíše by ve vzduchu „stál“.... Jak je vidět, modelářských praktik pan Kofroň dosáhl pouze svým citem a bez dlouhých výpočtů toho, co tolik obdivoval u ptáků.



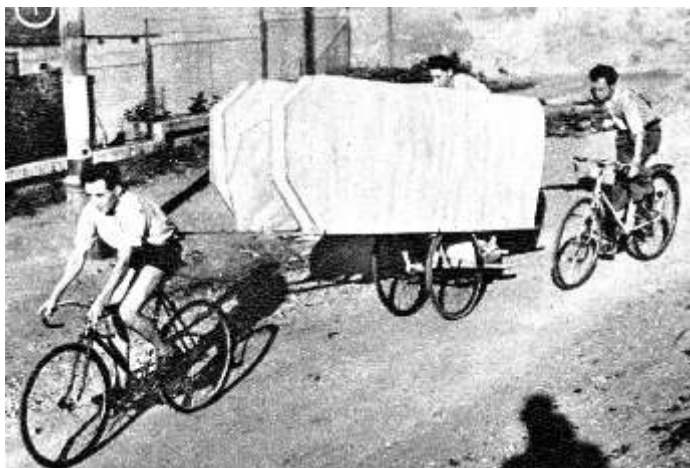
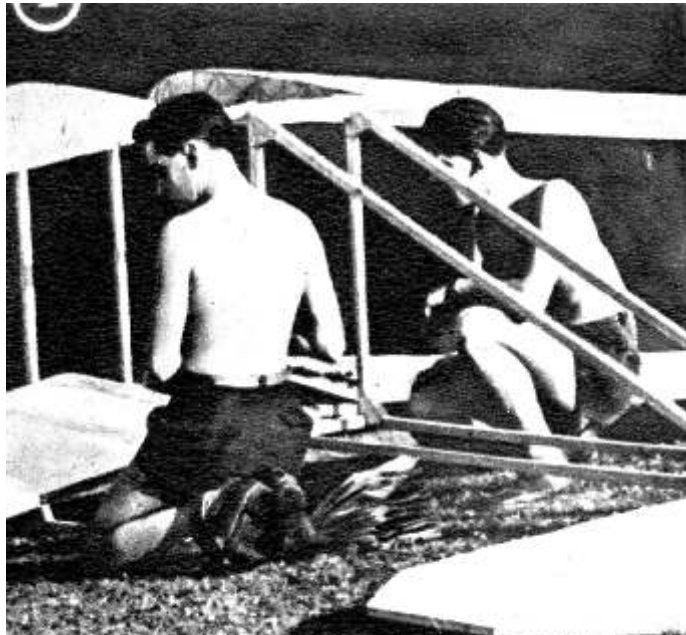
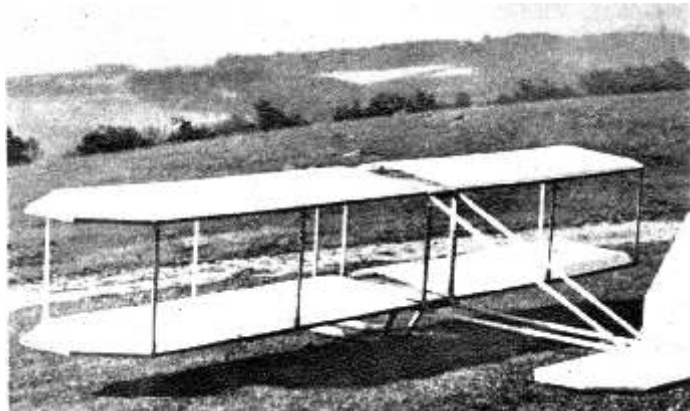
Před nedávnem opustil naše řady dlouholetý člen pan Alois Miško z Brna-Bystřce, ve věku nedožitých 75 let. Byl členem našeho klubu již jako starší a zkušený modelář. Zachovejme si v mysli na jeho osobu příjemnou vzpomínku. Čest jeho památce.

Výbor klubu SAM 78

## Touha po létání byla silnější než strach

Mezi předválečnými modeláři byla početná skupina těch, kterým nestačilo stavět a létat s leteckými modely. Přes riziko, které hrozilo hned od počátku okupace, mnozí přemýšleli a konstruovali létající aparáty pro svoji potřebu. Mezi takovými houževnatými a pracovitými modeláři patřil i tehdejší student reálného gymnasia Jan Kaucký z Prahy-Letné. V daných možnostech se rozhodl, že sestaví jednoduchý závěsný kluzák. Stavbu začal na podzim roku 1943. Opatřil si potřebný materiál a pracoval na něm v bytě svých rodičů, což samo o sobě bylo v té době značné riziko. A také se to stalo – některý z dobráků sousedů udal Jendu

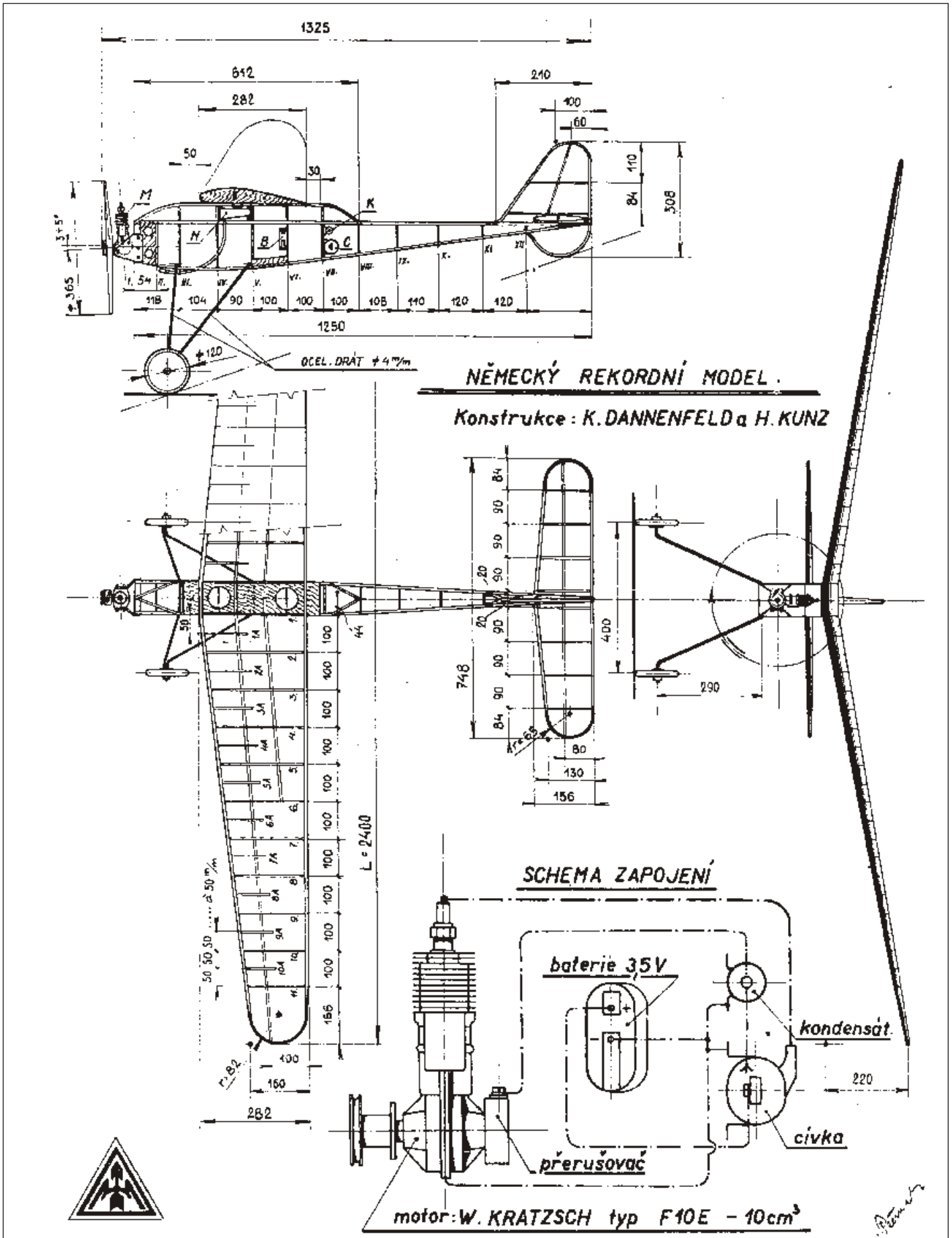
Kauckého gestapu a to promptně zasáhlo, zatím jenom přísným zákazem. Pokračoval však tajně dál a 15. července 1945 provedl první zalétávací zkoušky se svým závěsným kluzákem. Dvouplošný kluzák, rozpětí 6,4 metru a váže 35 kg byl potažen plátnem a vyztužen vypínacími lankami. Převážka kluzáku byla prováděna na vozíku, taženého vlastní silou či kolem. Přiložené snímky dokazují úspěšné, i když krátkodobé lety. Kluzák neměl žádné pohyblivé části a řídil se pouze překládáním polohy těla a tedy změnou těžiště. Nová opatření v regulaci létání však zanedlouho ukončila tyto aviatické a velmi odvážné pokusy... KEK



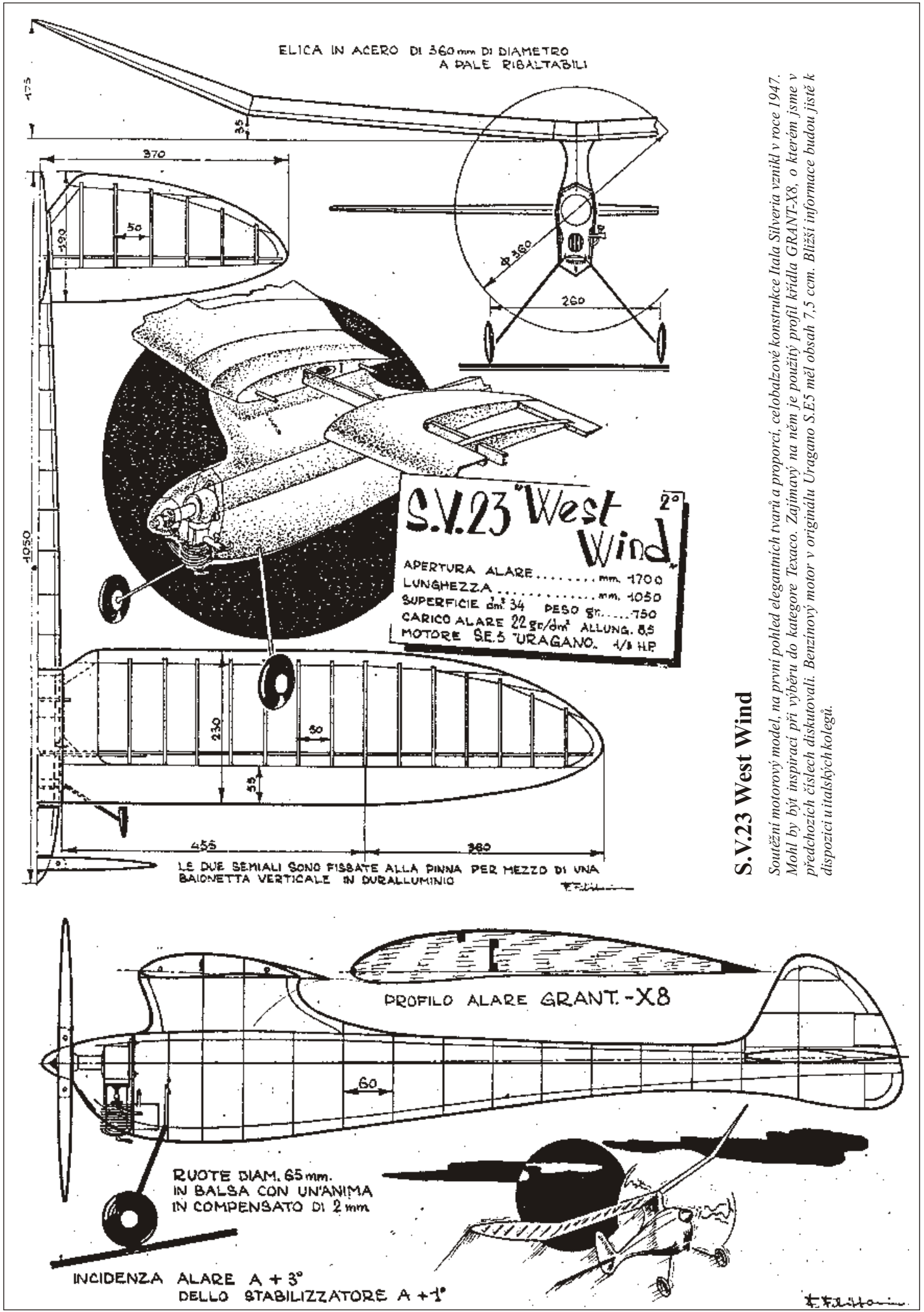
# STAVEBNÍ PLÁNKY

## NĚMECKÝ REKORDNÍ MODEL,

s benzínovým motorem Kratzsch F 10E, který je velmi populární v německy mluvících zemích. Popis modelu je v časopise Mladý letec ročník 9 - 1938.



*Handwritten signature or mark in the bottom right corner.*



**S.V.23 West Wind**

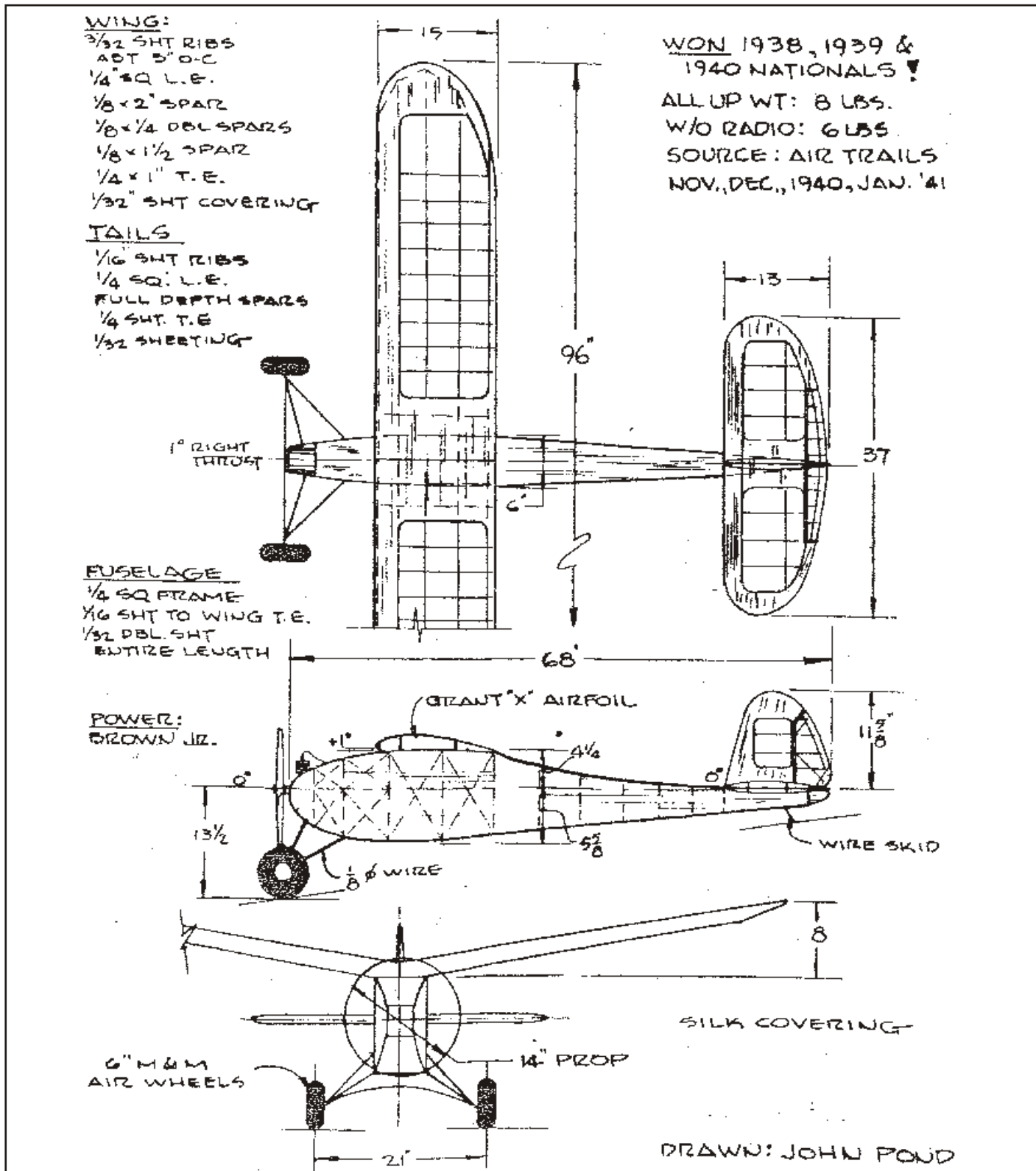
Soutěžní motorový model, na první pohled elegantních tvarů a proporci, celobalbové konstrukce Itala Silveria vznikl v roce 1947. Mohl by být inspirací při výběru do kategorie Texaco. Zajímavý na něm je použitý profil křídla GRANT-X8, o kterém jsme v předchozích číslech diskutovali. Benzinový motor v originálu Uragano S.E5 měl obsah 7,5 ccm. Blíží informace budou jistě k dispozici u italských kolegů.

F. F. F.



## WALT GOOD'S RADIO CONTROL WINNER

Jeden z prvních amerických rádiem řízených motorových modelů, který vznikl v roce 1938. Konstruoval John Pond (převzato ze Spravodaje SAM 119).



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. 607 912 090

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

METZ Richard (SAM 101) - člen výboru - Milady 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.kahanek@centrum.cz

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