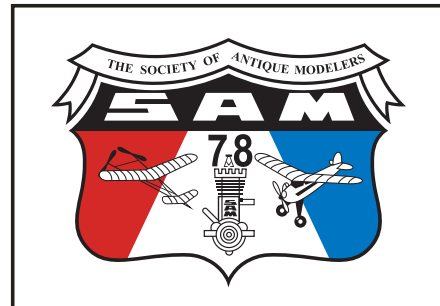


ZPRAVODAJ SAM 78

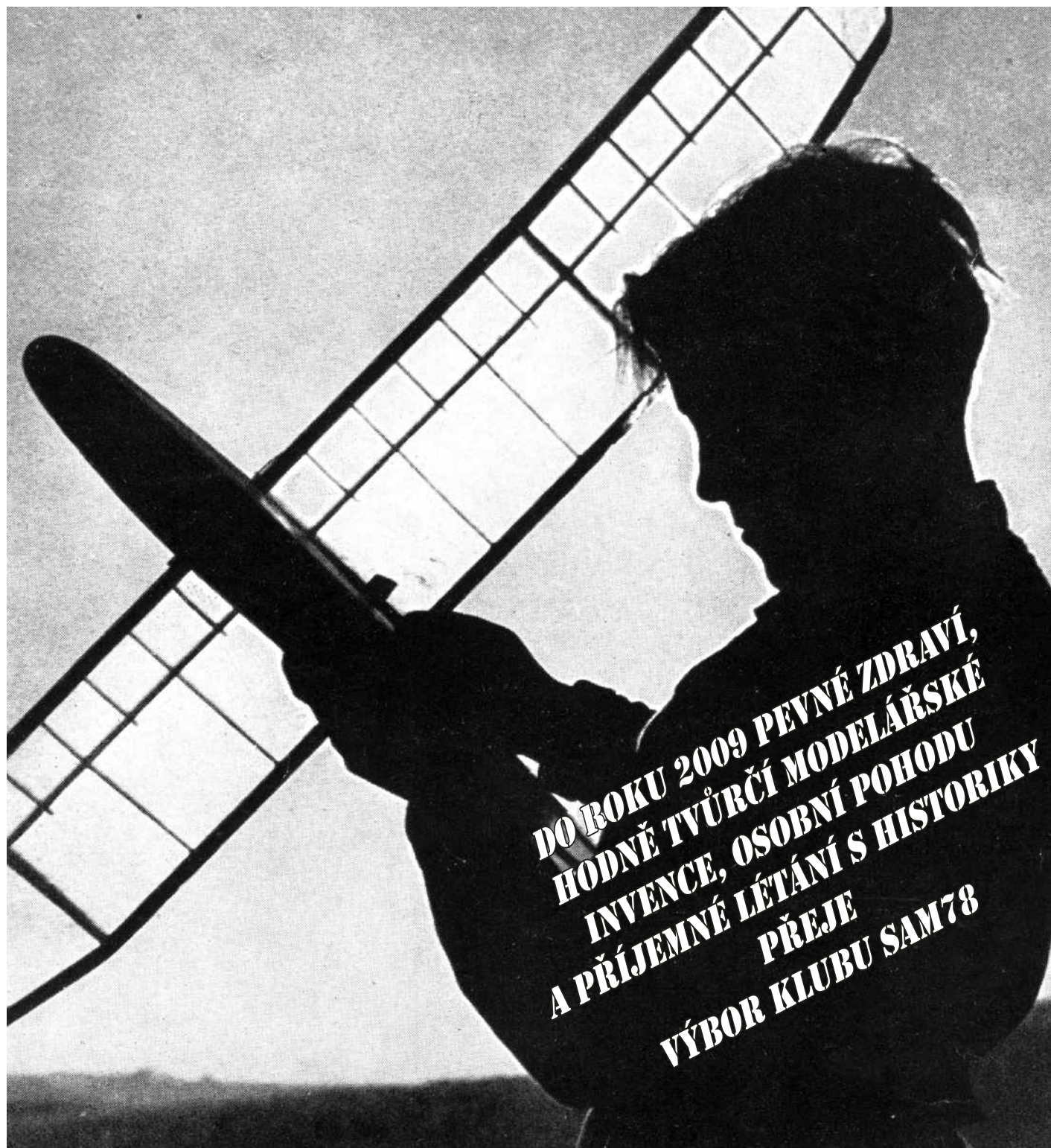


ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 6 /2008 (LISTOPAD-PROSINEC)

WWW.SAM78.CZ

ROČNÍK XVIII., ČÍSLO 104



**DO BOKU 2009 PEVNÉ ZDRAVÍ,
HODNĚ TVŮRČÍ MODELÁŘSKÉ
INVENCE, OSOBNÍ POHODU
A PŘÍJEMNÉ LÉTÁNÍ S HISTORIKY
PŘEJE
VÝBOR KLUBU SAM78**

Nostalgičtý snímek z podvečerního zimního létání - prosinec 1946.

Informace z činnosti klubu SAM 78

PŘIPOMÍNKY A NÁVRHY K SOUTĚŽNÍM PRAVIDLŮM KLUBU SAM-78

Moje hlavní a zásadní připomínka k současné činnosti klubu SAM-78 je ta, že se mi v poslední době (po roce 2004) nelíbí v RC kategoriích silný odklon od původních zásad a poslání klubů SAM, t.j. zachovávat historii v její původní formě! Jako starému členovi klubu mi velmi vadí hlavně zavedení nových „elektrických“ kategorií motorových RC modelů, povolení „elektropohonů“ i v některých starých kategoriích (CRC-SHOW) a v poslední době i snaha několika členů klubu (bohužel i některých členů výboru klubu!) „elektrifikovat“ dokonce i modely na gumu! Vadí to nejen mně, ale i jiným starým poctivým „veteránistům“, ovšem ne každý je to ochoten nebo schopen veřejně kritizovat! „Elektrifikace“ se děje pod nesmyslnou zámkou „...vždyť to dělají i ostatní „SAMY...“, tím myslí kluby německé, italské a americké! To ale není žádný důvod k odklonu od původních vlastních idejí a zásad, na jejichž základě jsme náš klub SAM-78 budovali od začátku 90. let!

Slyšel jsem také dokonce názor některých členů klubu „...vývoj nezastavíš...“! To je ale v historickém modelářství absolutní nesmysl!!! Jak se může „vyvíjet“ HISTORIE, která je jednou dána a jasně zdokumentována?! Jakýkoliv její „vývoj“ zaváděním různých „modernizací a elektrifikací pohonů“, se degradují historické modely na pouhé „pseudo-historické paskvily“ a ty by v naší klubové činnosti neměly mít svoje místo!

Elektropohony se samozřejmě v poslední době mohutně a úspěšně rozvíjejí, je to velký pokrok, který modelářům otvírá dříve netušené možnosti, proto začínají v modelářství převládat nad jinými pohony. To je moc dobře, neboť přináší do modelářství nové technologie, novou kvalitu a přitahuje k němu hlavně mládež! Ale v historických modelech nikdy nebyly - tím myslím před naším limitním rokem 1954 - takže je v našem klubu nepoužijeme!

Brzo určitě vzniknou nové kluby historických modelářů, které se budou naopak zase věnovat pouze historii elektropohonů. Ty ale musí mít jiné limitní roky vzniku modelů a jiná pravidla!

Pro rok 2009 navrhuji tyto úpravy stávajících Soutěžních pravidel 2006:

1. Zrušit v RC kategoriích veškeré kategorie motorových modelů poháněných elektromotory neboť takový pohon nemá u historických modelů vůbec žádné historické opodstatnění !!! Lze to jednoduše provést zrušením DODATKU Pravidel 2006!

V žádném případě nepřipouštět zavedení zamýšlené kategorie modelů na GUMU poháněných ELEKTROMOTORY, neboť je to z historického hlediska naprostý nesmysl!!!

Žádný klub SAM by modely s elektropohony vůbec neměl brát na vědomí, neboť jejich existence je v naprostém rozporu se základními ideami hnutí SAM, t.j. zachovávat historii v její co nejvěrnější podobě!

2. Zrušit pohon elektromotory, v kategorii CRC-SHOW, které se tam zavedly až v roce 2006. Doporučuji také v této kategorii zrušit obrat „Přiblížení na přistání“, který je určen speciálně pro makety a při létání s historickými modely. kde se přistává se zastaveným motorem, je naprosto nesmyslný.
3. Obnovit kategorie NOSTALGIE, t.j. modelů s rokem vzniku od 1951 do 1956, které byly v Pravidlech 2006 Zdeňkem Slapničkou zcela nesmyslně vypuštěny! Znamenalo by to opět rozdělit kategorie CV a CRC na kategorie CV-1 OLD-TIMER a CV-2 NOSTALGIE a CRC-1 OLDTIMER a CRC-2 NOSTALGIE, tak jako to bylo v Pravidlech 2001. Většina klubů SAM ve světě totiž kategorie NOSTALGIA již delší dobu zavádí a létají se hlavně v RC modelech (u nás to byla CRC-2). NOSTALGIA je dokonce i součástí Pravidel pro „Mistrovství Evropy historických RC modelů“! Naše Pravidla z roku 2001 navrhuji buď zachovat. nebo upravit dobu chodu motoru na 18 sec a zavést zatížení dle obsahu motoru na 173 g/1 ccm podle Pravidel ME. Navrhuji také zavést kategorii NOSTALGIA 2,5 ccm, které je celkem logická, neboť v 50. letech se již létalo hlavně s motory o obsahu do 2,5 ccm.
4. Doporučuji opět svěst kategorii CRC-VETERAN, neboť je o ní mezi „motoráři“ zájem. Pouze by se mohla rozdělit na „podkategorie“ A-KABIN a B-PYLON a mohlo by se „zjemnit“ určení povolené doby chodu motoru vypočtené dle hmotnosti modelu na 1 sec na každých 50 gramů hmotnosti modelu (oproti dřívějším 10 sec na každých 500 g hmotnosti), což by bylo přesnější a spravedlivější členění vůči váhovým rozdílům modelů. Soutěžení v této kategorii je jednoduché, bez některých problémů i vyskytujících se třeba v kategorii TEXACO (kontrola skutečného množství paliva v nádrži atd.). Doba chodu motoru je jasně určena a je snadno měřitelná.

Jaromír Pipek, SAM78/28

Přátelé historických modelů!

Nikoho jistě nepřekvapí, že jsme na prahu nového roku 2009. Že začala zima, padá i sníh, překvapí každoročně jen silničáře. Nastává období nejenom svátečně-vánoční, ale je to i čas na opravy a stavbu nových modelů. Zaujatí svým koníčkem modeláři většinou neřeší světovou finanční krizi, neřeší hádky politiků a vůbec celou tuto komickou situaci naší společnosti. Doufám, že většina z vás si najde chvíli k odpočinku a zkusí si přečíst ve Zpravodaji povídání o báječném člověku profesoru Josefu Hoškovi, který začínal jako letecký modelář a v minulosti se o něm psalo hodně málo. Nebo si můžete přečíst zajímavou informaci o šedesátiletém výročí od události z poraženého Německa, kde v roce 1948 proběhla akce, o které se muselo mlčet úplně.

Ted' připomenu pár prozaických věcí - nezapomeňte poslat sportovnímu referentovi co nejdříve vámi zamýšlené akce SAMu78 v roce 2009 do připravovaného kalendáře a také pokladníkovi klubu zaslat členský příspěvek (300,- nebo 200,- Kč) na rok 2009.

Pro připravovanou a nutnou úpravu Soutěžních pravidel SAM78 na roky 2009 a 2010 můžete zaslat taktéž sportovnímu referentovi nebo do Zpravodaje vaše připomínky a návrhy na úpravy, získané zkušenostmi. Velmi zajímavý příspěvek poslal „do diskuze“ Jaromír Pipek. I já osobně jsem si dovolil jako řadový člen klubu vyslovit po přečtení Jaromírova příspěvku svůj názor:

Když tedy zjednodušíme stávající pravidla, které by měly směřovat zpět k ortodoxně - historickým modelům, tak jak byly kdysi stavěny a létány - v době jejich vzniku, pro nás rok 1954, museli bychom tedy zrušit či zakázat i další:

1. zvětšování či zmenšování původních modelů;
2. používat pouze tehdejší materiály - stavební, potahové, laky atd.;
3. používat pouze původní způsoby pohonů - myslím zejména

veškeré spalovací motorky, co do obsahu, vrtulí, výbavy, paliva atd. atd. - nikoliv repliky;

4. zrušit bezezbývku pomůcky řízení modelů, které u tehdejších modelů nebyly - tedy i determalizátory, časovače a RC soupravy zvláště!
5. řídit se pouze tehdejšími soutěžními pravidly, tedy stejné kategorie, způsoby startů, časové limity atd.

Myslíte si, vy všichni ostatní, že je to vůbec možné? Protože, když něco korigovat, vyřadit, zrušit, tak tedy bez diskriminace všechno! To by pak byly modely opravdu „historické“, ale počet členů klubu SAM, kteří by je stavěli a provozovali by určitě nepřekročil jednu desítku... možná. Tak hezké Vánoce, přátelé a hodně veselého Silvestra 2008.

Váš editor



Z letošního „spláchnutého“ ME historických RC modelů v Itálii

KAPITOLY Z HISTORIE

Profesor Hošek neznámý...



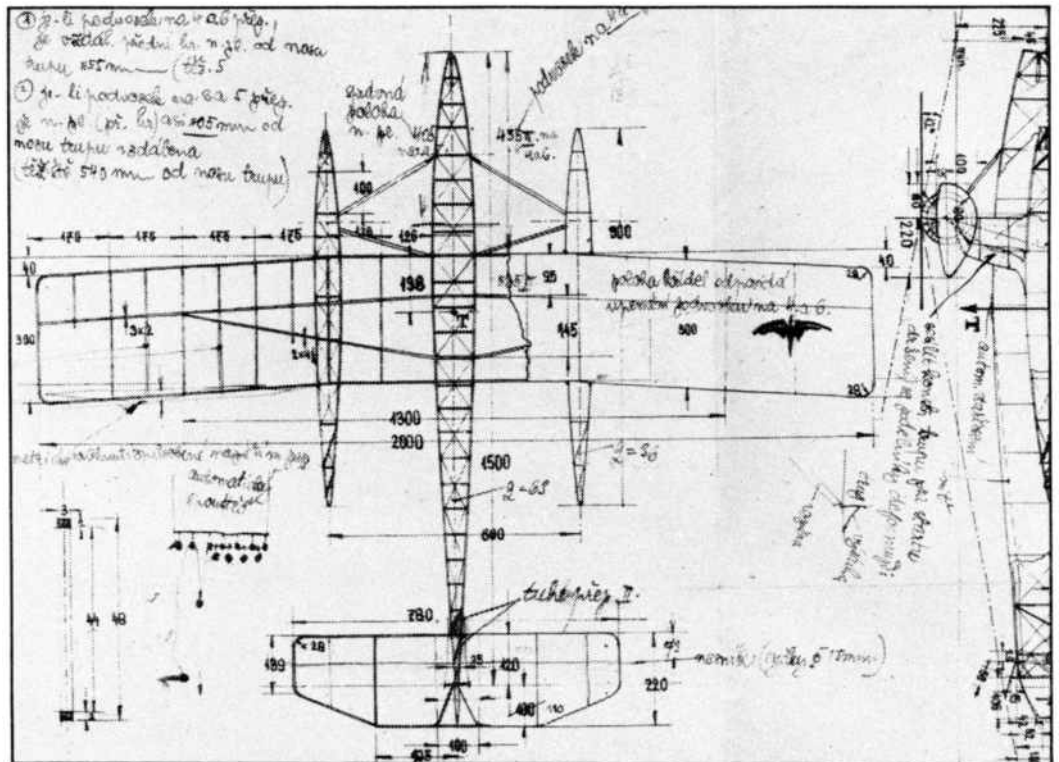
V letošním roce by se dožil devadesátipětiletý prof. dr. ing. Josef Hošek, DrSc., vynikající československý aerodynamik, významný pedagog, autor mnoha odborných vědeckých knih a článků a také dlouholetý člen redakční rady časopisu Letectví a kosmonautika.

Téměř pětadvacet let pracoval v leteckém průmyslu a výzkumu převážně ve funkci vedoucího aerodynamika. Tvořivým a původním způsobem se podílel na aerodynamickém řešení desítek československých letadel poválečné produkce, z nichž některé dosáhly světové úrovně. Vzpomeňme: XLE-8, XLE-10, Z-26, L-60. ..., přičemž tuto řadu ukončuje L-29 Delfin, za jehož aerodynamické řešení mu byla v roce 1962 udělena státní cena K. G. Je možno konstatovat, že prof. Hošek byl výjimečnou osobností pro čs. letectví, které obohatil o cenné výsledky zejména v oblasti aerodynamiky nízkých a vysokých rychlostí, konstrukce letadel, mechaniky letu, letecké statiky, teorie fyzikální podobnosti, termomechaniky, raketové techniky, teorie modelů letadel a balonů na teplý vzduch. Jako pedagog nejprve externě přednášel a vedl Ústav hydromechaniky a termomechaniky Vysoké školy technické v Plzni. Od roku 1967 působil jako řádný profesor ČVUT v Praze.

Domnívám se, že až tudíž si zasvěcený okruh čtenářů přečetl známé skutečnosti o době, kdy dr. Hošek byl v leteckém průmyslu a výzkumu uznávanou autoritou a osobností. **Jaké však byly začátky jeho hlubokých znalostí? V jakém prostředí vyrůstal a jaký mělo vliv na jeho další vývoj?**

Dostalo se mi té ctí, že mi byly zapůjčeny vzácné památky na prof. Hoška - jeho pracovní deníky od r. 1928, kdy mu bylo, jako studentu reálky, 15 let. Je to soubor tří rukopisů s celkovým počtem 334 hustě psaných stránek a dalších příloh. Deníky vynikají systematickým poznámkem vlastních i ze studované literatury. Způsob stylizace, záznamy o dosažených experimentálních a teoretických výsledcích zcela předznamenávají jeho další vědeckou a technickou činnost. Většina zápisů, konstrukčních návrhů a grafických vyhodnocení výpočtů je pečlivě zaznamenána tuší. Již při běžném prolisování prvního deníku jsem užasal nad systematickou a cílevědomou činností u vývojové řady modelů letadel, u kterých vždy hledal další možnosti zlepšení letových vlastností.

Josef Hošek vyrůstal prakticky bez rodičů, nejprve jako svěřenec „Domu dětství“, později péčí podpůrného legionářského fondu. Po absolvování reálky (s vyznamenáním) zůstal zcela bez prostředků. Živil se kondicemi, psaním odborných článků a knih o modelech letadel apod. Přes toto velké pracovní zatížení úspěšně vystudoval Vysokou školu technickou v Brně (1937) a již o dva roky později podal svou doktorskou disertační práci, kterou však mohl obhájit až po válce. Roku 1937 získal také pilotní diplom. Lze říci, že celým jeho životem prostupuje ruku v ruce s hlubokými vědomostmi obrovská houževnatost a důslednost. Když v roce 1962 velmi těžce onemocněl a 5 let byl odkázán do nejistoty výsledků léčení, dokázal se upnout k odborné vědecké činnosti a ještě



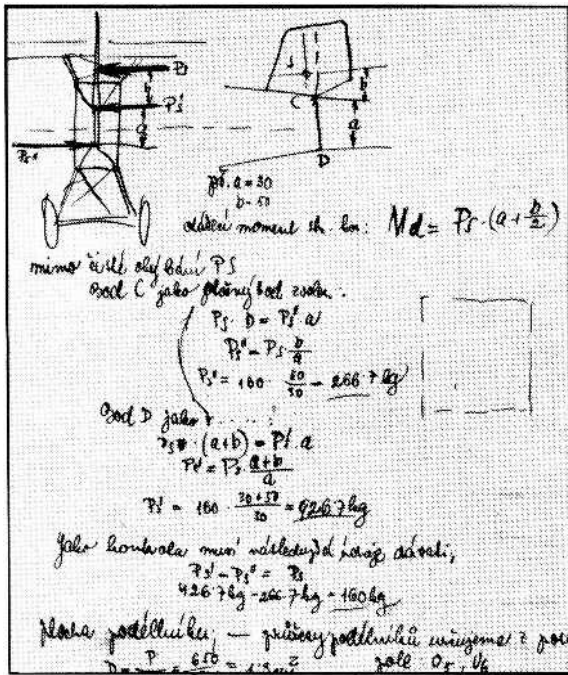
v rekonvalescenci r. 1966 obhájit disertační práci doktora věd - DrSc.

Vraťme se však do roku 1928. Tak jako mnohý z nás, začínal leteckým modelářstvím. Na úvodní stránce jeho prvního deníku čteme: „Aviatická je snad nejzajímavějším oborem technickým; kdo si ji přiblíží alespoň v pokusech s modely, ten si zamiluje tuto práci. Ovšem jest třeba s rozumem se obírat modely a nevykládat zbytečnou námahu k uskutečnění nemožných nápadů. Teprve vhodně volené, promyšlené zkoušky přinášejí pravé výsledky a radostné zadostiučinění.“ Myslím, že obsah citovaného úvodu má nezměněnou platnost i dnes!

Studii každé problematiky, uvedené v denících, předcházely pečlivé výpisky z dosažitelné literatury. Z českých autorů je často uváděn ing. V. Smolař, DrSc., dále autor či spoluautor úspěšné řady letounů ing. P. Beneš a další. V deníku nechybí ani četné překlady z literatury německé, francouzské a anglické.

Je zajímavé, že všechny modely, s nimiž letově experimentoval, byly vlastní konstrukce s předcházejícím kontrolním pevnostním a aerodynamickým výpočtem (někdy i kritizovaným jako nadbytečným - jak vyplývá z deníku). Aby si čtenář mohl lépe vytvořit svůj názor o pečlivé práci patnáctiletého studenta (1928), vypisují část obsahu jedné z přemnohých tabulek zpracovávaných výsledků, týkajících se pohonu vrtule modelu gumovým svazkem. Odzkoušeno 7 průřezů svazku a 10 typů vrtulí. Při každé zkoušce byl zaznamenán předem určený počet otáček vrtule, odhad výškového převýšení modelu a celkový čas s dalšími doplňujícími poznámkami. Experimentální výsledky jsou pro každý model i pro každou vrtuli zpracovány početně i graficky - vše nakresleno tuší. Přímo charakteristickým pro houževnaté a důsledné vyšetřování vlastností zkoumaného objektu je následující zápis: „Přišel jsem k názoru, že je nutno měřit vrtuli v klidu i v pohybu. Proto jsem běhal celou neděli s prkénkem s otáčející se vrtulí po pokoji a stopoval dobu, po kterou motor pracuje. Odchytky byly ale tak značné, že jsem se rozhodl pokusy opakovat v parku. Ježto jsem měl málo času, konal jsem pokusy v polední přestávce a hlavně večer, často i do půlnoci.“ Když pokusy byly nadále neprůkazné a odchytky značné, je zaznamenáno: „Po těchto nezdařených pokusech rozhodl jsem se sestavit si měřicí pomocné přístroje. Např. válec pro automatické zapisování tahu a momentu s hodinovým strojkem, automatický zapisovač obrátek, umožňující odečíst v kterémkoliv vteřině počet vytočených obrátek. Na celkovém provedení jsem pak pracoval jen několik měsíců...“

Podobným způsobem je věnována pozornost studiu profilů. V deníku je soustředěna pozornost na řadu Göttingen (422, 527, 441, 449, 482 ...). Na základě znalostí aerodynamických charakteristik jsou posuzovány letové



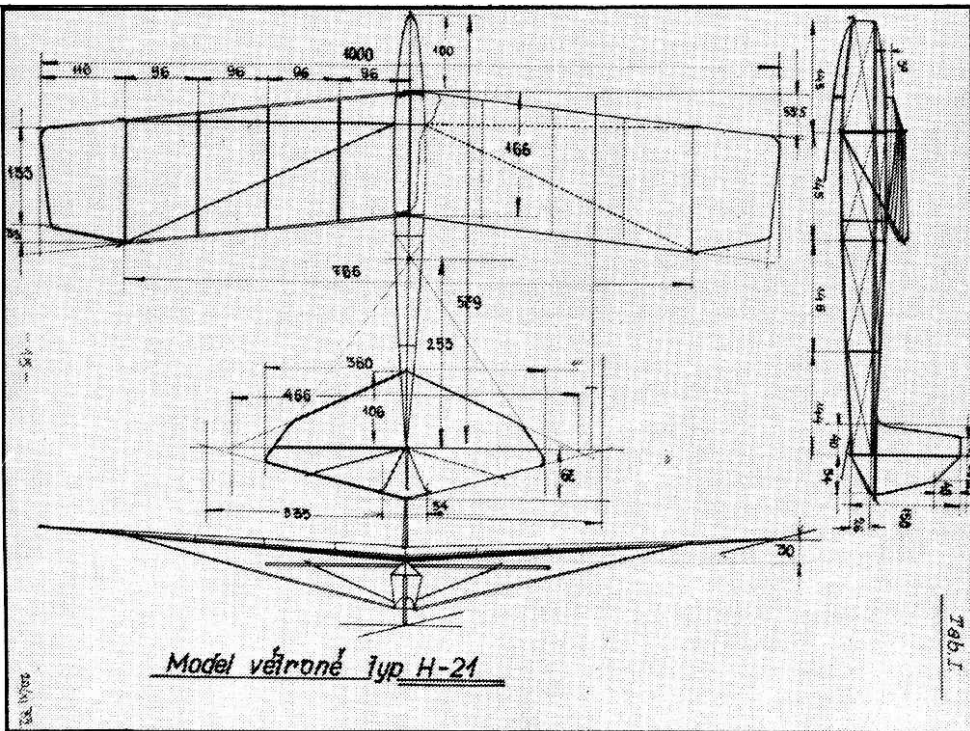
Tab. XI

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 40 | 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 |
| 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 |
| 150 | 200 | 250 | 300 | 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 |
| 200 | 250 | 300 | 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 |
| 250 | 300 | 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 |
| 300 | 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 |
| 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 |
| 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 |
| 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 |
| 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 |
| 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 |
| 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 |
| 650 | 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 |
| 700 | 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 |
| 750 | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 | 1700 |
| 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 | 1700 | 1750 |
| 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 | 1700 | 1750 | 1800 |
| 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 | 1700 | 1750 | 1800 | 1850 |
| 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 | 1700 | 1750 | 1800 | 1850 | 1900 |
| 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 | 1700 | 1750 | 1800 | 1850 | 1900 | 1950 |

Ukázka rukopisu s nákresem z jednoho deníku

Fotokopie části jedné z mnoha tabulek zpracovaných výsledků měření a zkoušek

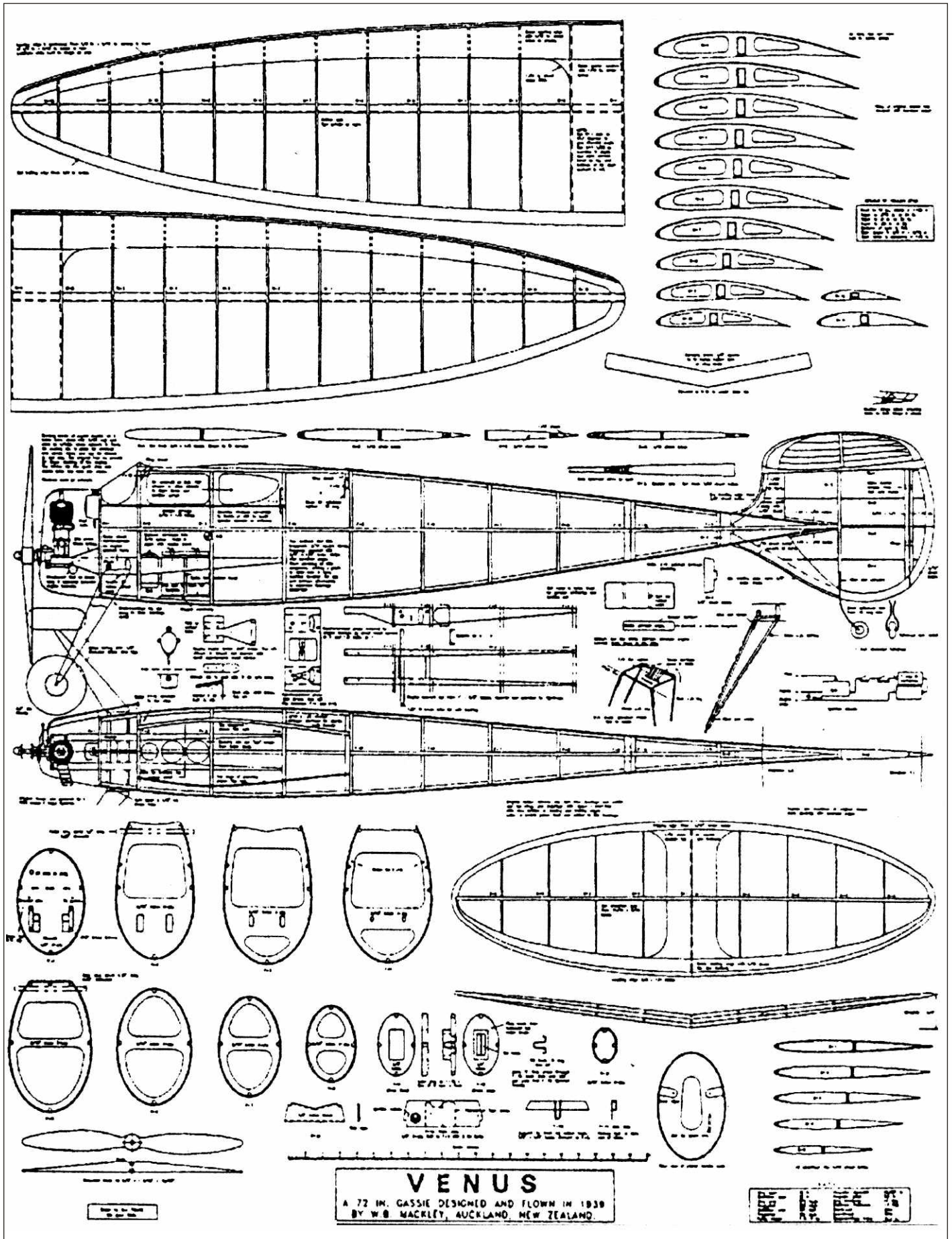
vlastnosti modelů letadel a tyto experimentálně odzkoušeny. Podle výsledků uvedených a podobných dalších zkoušek pak stavěl modely, které skutečně létaly, jak je v deníku i potvrzeno (včetně dosažených časů) přítomnými členy modelářského kroužku. Jako příklad zajímavého modelu jsme fotografovali z jednoho deníku prof. Hoška plánek „třímotoráku“, jehož letové fotografie jsou nereprodukovatelné. Též pro modely startující z vodní plochy předcházely podobným způsobem realizované důkladné rozborů tvarování, velikosti a umístění plováků včetně odkazů na další literaturu. Zápisky z roku 1932 jsou soustředěny především k poznání principů letů semen rostlin, v pozdější době pak letů hmyzu a ptáků. V úvodu této části deníku je poznamenáno: „Letadlo není přímou analogií ptáka; je jí tím méně, čím rychleji létá.“ K prostudování této problematiky předcházející vlastnímu úsudku a závěrům, jsou zaregistrovány desítky odkazů na cizí literaturu. Například zápis z 6. 11. 1932 konstatuje poznání, že na rozdíl od rostlin, kde je stabilita létavých semen automaticky dána, je u živočichů vědomou činností mozku. Zápis pokračuje rozбором z letových a přistávacích manévrů hmyzu i ptáků. Uvedené činnosti jsou rozřazovány, podepřeny názornými obrázky pohybu křídel a ocasu. Výpisy a kresby anatomie ptáků dokumentují vlastní úvahy a rozborů.



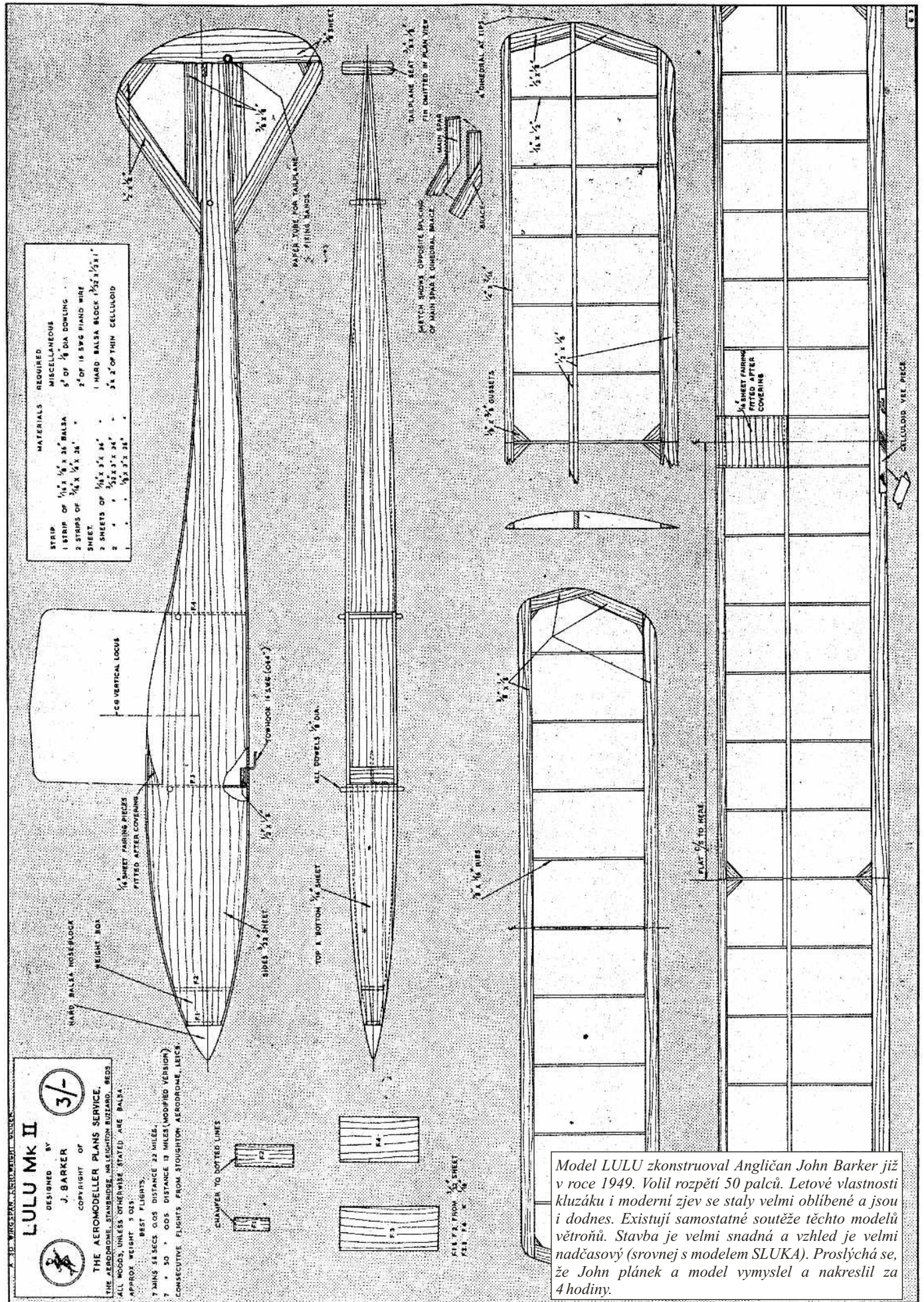
Matematicky jsou zdůvodněny nezbytné energetické výdaje pro dlouhé lety stěhovavých ptáků. V roce 1936 pak vyšly tiskem první příspěvky triadvacetiletého J. Hoška, týkající se principu letu ptáků, stavby a tvarování ptačích křídel, rozboru řízení směru a výšky letu, podrobné tabulkové přehledy plošného zatížení křídel ptáků apod. K těmto svým pracem poznamenává: „Nevím, čím to je; pustím-li se do nějaké práce, pravidelně strádám si různé výpisky a poznámky, což v celku tvoří malou 'literární jednotku'. Současně se pouštím do technického slovníčku - výpisu různých hesel z fyziky, různých časopisů a jiné.“ K problematickému letu ptáků se prof. Hošek rád vracel po celý svůj život. I v jeho poslední publikaci tohoto zaměření „Aplikace teorie fyzikální podobnosti na létající živočichy“ (ČSAV 1976) je zřejmá návaznost na poznámky z posledního deníku z roku 1932. V okruhu svých spolupracovníků byl prof. Hošek znám nejen svými hlubokými znalostmi oboru a všeobecným přehledem, ale i svou pečlivostí, skromností a k sobě přísností. Vyžadoval samostatnost myšlení a vlastní úsudek. Bylo známo jeho úsloví: „Já nikoho za uši tahat nebudu.“ Jako učitel byl velmi korektní a jeho výkladová forma exaktní a srozumitelná. Technické problémy řešil vždy důkladně a s konečnou platností. Při větších významných původních prací by nebylo možno opomenout práce řešící vztah mezi současnou explozí inženýrských a vědeckých poznatků a mezi délkou a metodikou inženýrského studia. K tomu byly odvozeny původním způsobem přesné teoretické závislosti. Zatímco uvedené deníky byly více nebo méně soukromou činností ze studentských let, zasluhovaly by jeho četné původní práce, mající doposud podobu rukopisu, vydání a zhodnocení na příslušných vědeckých institucích. Myslím, že nejlépe uzavřu vzpomínku na profesora Josefa Hoška citací závěru jeho poslední knihy: „Příroda je zdrojem nejspolehlivějších informací, prověřených nejdelších zkušeností, souměřitelnou s dobou geologického vývoje Země. Příroda skvěle vyřešila mnoho problémů, o kterých člověk ví jen velmi málo nebo vůbec nic. Proto člověk má hledat pro svou vědeckou a technickou práci účelné vzory, podněty a poučení v nevyčerpatelné přírodě.“ (Zpracováno z podkladů Ing. Jiřího Šubrtů) A stále platí - na ptáky jsme krátký!!! KEK

Volný motorový model VENUS

Tento soutěžní motorák vznikl v roce 1939 na Novém Zélandu. Má stejné rozpětí jako předchozí model, tj. 1830 mm, poháněn benzínovým motorem, jehož typ nebyl uveden. Model je převážně balzové konstrukce. Autor plánu i stavby W. B. Mackley volil v tehdejší době obvyklé eliptické tvary křídel a kormidel. Za pozornost stojí kolečko na spodní části směrovky. Modely z Nového Zélandu či Austrálie nejsou v našich končinách docela známé.

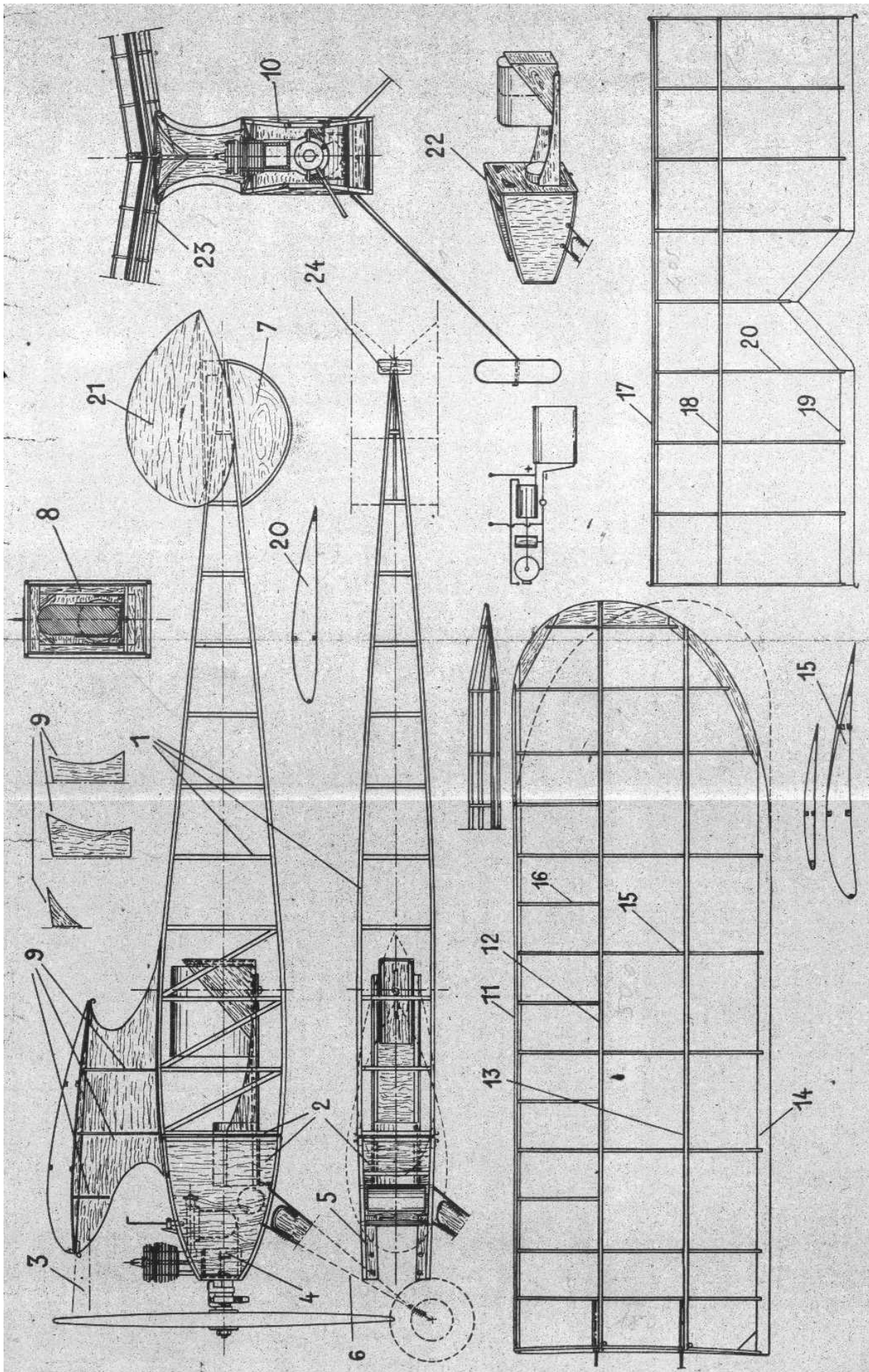


Populární anglický kluzák LULU Mk II



Model LULU zkonstruoval Angličan John Barker již v roce 1949. Volil rozpětí 50 palců. Letové vlastnosti kluzáku i moderní zjev se staly velmi oblíbené a jsou i dodnes. Existují samostatné soutěže těchto modelů větroňů. Stavba je velmi snadná a vzhled je velmi nadčasový (srovnej s modelem SLUKA). Proslýchá se, že John plánek a model vymyslel a nakreslil za 4 hodiny.

Malý volný soutěžní motorový model LE PAPILLON



Tento sympatický motoráček zkonstruoval v roce 1946 francouzský modelář Marcel Ducrot. Tento preek o rozpětí 1005 mm a délce 730 mm promyšlené konstrukce měl mnoho předností. Nenáročný na množství balzy, snadno se připravoval a co hlavně - mohl využít rozvoj výroby maloobjemových spalovacích motorů v období druhé světové války. Byly to benzínové i diesellové motorky obsahu od 2 do 4 ccm, které byly lehké, nenáročné na obsluhu a umožňovaly stavbu takovýchto malých modelů. U nás např. ATOM.

Berlínský letecký most - 60 let od utajované akce



Letos si připomínáme 60. výročí Berlínského leteckého mostu, který byl tehdy vynucen uzavřením všech pozemních komunikací k zásobování části Berlína obsazené americkou, britskou a francouzskou okupační armádou. Rusové chtěli tímto způsobem donutit západní spojence k opuštění Berlína tak, aby spadl celý pod sovětské velení. Stalo se to tři roky po válce a vztahy mezi bývalými spojenci se velmi rychle zhoršovaly a Berlín byl jedním ze sporných bodů, jehož existenci pod správou čtyř mocností Rusové nechtěli uznat.

Berlínská krize v roce 1948 a s ní spojený letecký most, má své počátky u sovětského diktátora Josefa Vissarionoviče Džugašviliho, známějšího pod jménem Stalin, který se 19. března 1948 sešel s vůdci pro sovětské německé strany SED, konkrétně pak s Wilhelmem Pieckem. Ten Stalina varoval před blížícím se nebezpečím v podobě voleb naplánovaných na říjen, které by s největší pravděpodobností znamenaly konec SED a tím i oslabení vlivu Sovětů nad tímto strategicky významným sektorově rozděleným městem. Jediným přijatelným řešením situace by pro sovětskou stranu bylo odstranění armád západních vítězných mocností. Tak jako zbytek Německa, utrpěl i Berlín za války značné ztráty. Z jeho předválečných 4,6 miliónů obyvatel zůstalo v květnu 1945 pouze 2,8 miliónu, zcela bylo zničeno 70% města. Pracovní síla se ztenčila na pouhých 28,5 procenta ve srovnání s rokem 1938. Vážně narušen byl průmysl, nespolehlivě fungovala doprava, o značně podlomené zdraví Berlíňanů se staralo přibližně 2400 lékařů z původního počtu 6500, kteří měli v nemocnicích k dispozici 8500 lůžek namísto předválečných 33 000. Naprosto nepoužitelný byl městský systém zásobování pitnou vodou. Berlín samotný byl schopen zajistit pouhá dvě procenta produktů nezbytných k přežití své vlastní populace. Veškeré zásoby potravin přitom produkovala „sovětská“ část města. V britské zóně převažovaly podniky těžkého průmyslu, ve francouzské a americké pak s trochou nadsázky, pouze přírodní scenérie.

9. března si Stalin zavolal ke zvlášť naléhavé schůzce maršála Sokolovského a generála V. Semjonova, politického poradce velení

Sovětské ozbrojené moci v Německu. Co se na ní událo zůstává dodnes zahaleno tajemstvím, avšak je zřejmé, že diktátor na ní nařídil zesílit represe proti západním spojencům, zejména blokadou Berlína. 12. března obdržel ministr zahraničí Molotov tajnou depeši s plánem „regulace“ přístupu do města.

Vše začalo 25. března 1948 omezením spojení Berlína se západní částí Německa. O pět dní později velitel sovětské zóny maršál Sokolovskij oznámil další omezení spojení mezi západní zónou Berlína a částí Německa obsazenou západními spojenci s tím, že každý nákladní vlak musí mít povolení sovětského velitele Berlína (později bylo toto rozhodnutí rozšířeno i na osobní dopravu a každý i jednotlivý kamión byl kontrolován sovětskými vojáky). Bylo jasné, že bude nutné věci k běhu života v Berlíně dodávat letecky, tyto koridory zůstaly otevřené. Proto přistoupily spojenecké síly k zásobování západního Berlína ze vzduchu. Tímto úkolem pověřilo velení 41 letého generála bombardovacího letectva USA Curtise E. LeMaye. Vznikl tak „Little Lift“, který zabezpečovalo 25 letounů C-47 od 61. Tropp Carrier Wingu, z letecké základny RheinMain. Nejčastěji přepravovaly mléko, vejčká, ovoce a zeleninu. Další důležitou položku, uhlí, zatím dodávaly dvě nákladní speditérské firmy, ale i tyto dodávky později zajišťovala armáda. USAFE tak dopravilo 212 tun nákladu v dubnu, 337 v květnu a 193 v první půli června. Sovětská KGB měla vynikající informace o probíhajícím zásobování a jejím prostřednictvím nebo na jejich poznatcích byl vyvíjen stále větší tlak na západní spojence. 11. června zavedla sovětská strana další omezení, které mělo přinést další otřes západní prestiži. Během dubnové krize, přesně 5. dubna 1948 blízko berlínského letiště Gatow, nalétával sovětský Jak-3 na anglický civilní Viking s deseti pasažéry tak, že došlo k jeho havárii. Mezi tím dochází k dalším provokacím.

20. května zastavují Sověti vlaky směřující do Berlína a požadují nové dokumenty. Pak mezi 1. a 10. červnem dočasně zastavují veškerou dopravu. 15. června uzavírají most před Labe. 19. června nechávají

otevřeno jen jednu železniční trať s tím, že z 12 vlaků povolují projet jen sedmi. Tentýž den úplně uzavírají železniční a automobilovou dopravu. 21. června je zastaven vojenský vlak US Army. Situace se vyhrocuje. Spojenci mají v Berlíně jen pět praporů s těžkými zbraněmi s minimální bojovou hodnotou, zatím co Sověti mají asi 45 km od Berlína čtyři divize. Ty jsou vyzbrojeny asi tím nejlepším, co v tehdejší tankové technice bylo k dispozici, středními tanky T-34. O něco lépe jsou na tom spojenci na úseku letectva. Mají 75 stíhacích F-47 Thunderbolt u 85. stíhací skupiny a 75 stíhacích proudových F-80 Shooting Star, které byly převeleny z karibské oblasti patřící k 36. stíhací skupině a pak smíšenou průzkumnou 45. peruť s 21 letouny typů A-25, F-51/F-6 a B-17. K tomu mělo strategické letectvo k dispozici jednu peruť bombardérů B-29 na letišti Fürstenfeldbrück v Bavorsku. Mimo USAF měla RAF v Německu 36 lehkých bombardérů u čtyřech perutí a 96 stíhaček ve výzbroji šesti perutí. Francouzi v té době byli angažováni v jihovýchodní Asii a tak mohli vyčlenit jen několik Ju-52 „Toucans“. Od 25. června sovětsí vojáci úplně uzavírají pozemní i vodní dopravu do Berlína a nedovolují ani dodávky jídla civilním osobám. Rusové čekají, že Berlín velmi brzy vyhladoví, Berličané se vzbouří a město tak celé spadne pod jejich velení. Vždyť Berlín v té době měl 2 008 943 obyvatel a dále 8973 amerických, 7606 britských a 6100 francouzských vojáků. Při tom je stanoveno 1990 kalorií na osobu a den. Jediná možnost jak zabezpečit zásobování je letecký most.

Píše se 26. června 1948, Berlínský letecký most začíná. Rusové kalkulují s novým Stalingradem, kde bylo nutné zásobit „jen“ 300 000 německých vojáků a ani to se nepovedlo, přičemž v Berlíně žije 7x více lidí. Jsou si jisti svým úspěchem. LeMay má zatím k dispozici jen 60. a 61. Tropp Carrier Group, ke všemu USAF plánuje snížení transportních skupin ze čtyř pouze na jednu. Veškerý letecký provoz je směřován na letiště Tempelhof. V té době má LeMay zmíněnou 60. a 61. skupinu na letištích Rhein-Main a Wiesbaden, což představovalo 90 letounů C-47. Už na počátku akce „Little Lift“ vznikla myšlenka nasadit do akce čtyřmotorové C-54 (DC-4) a ty skutečně po třech měsících přichází. Hlavní břemeno transportů ale nadále spočívá na nezmarech C-47, z nichž mnohé mají za uplynulou válku nalétáno více jak 2000 hodin a některé mají ještě invazní pruhy. Mnoho z nich se navíc musí podrobit 850 hodinové prohlídce, protože se na nich objevují problémy s podvozkem a korozi, k tomu se ještě přidává poškození nákladních dveří od neustálého nakládání a vykládání. Již za dubnové krize žádá LeMay více nových moderních letadel, ale ty mají být uvolněny až v roce 1949.

První noc, 21. června bylo přepraveno šest tun, 22. června již 156,42 tuny a pak každý den přibližně 90 tun. Vše pomáhal uvést v život generál Lucius D. Clay spolu s britským velitelem Sirem Brianem Robertsonem, avšak Clay zůstává dosti skeptický a situaci hodnotí z dlouhodobého hlediska jako těžko udržitelnou. Odpoledne 26. června získává Clay velkého pomocníka v plukovníkovi Franku Howleyovi, veliteli americké zóny Berlína. Ten upozorňuje, že je třeba dodat v nejbližších dnech mouku a vysoce kalorické jídlo a skutečně 200 tun mouky je záhy dodáno. Provoz pomalu, ale jistě roste, avšak vyvstal zde další problém a tím byla vhodnost letištních ploch pro starty a přistání plně naložených letadel. Letiště Rhein-Main mělo dráhu dlouhou 1800 metrů a zpevněné stojanky pro taktické stíhače. Wiesbaden vzdálený přibližně 500 km od Berlína měl zpevněnou dráhu o délce 1650 metrů. Naopak berlínské městské letiště Tempelhof mělo dráhu položenou Američany z kovových rohoží v délce 1870 metrů, spolu s pojižděcí drahou a zpevněnými stojankami pro taktické letouny. V britských rukou se sice nacházelo mnoho letišť po Luftwaffe, ty ale musely upravit britské královské ženijní útvary. Byly to Wunstorf, Fassberg, Celle, Schleswigland, Lübeck a Fuhlesbüttel. Britové zatím v Berlíně operovali z upraveného letiště Tegel, kde je položena také dráha z kovových roštů v délce 1370 metrů a později i z letiště Gatow. Všechna opatření z britské i americké strany zatím ukazovala, že Britové mohou zvládnout 750 tun a Američané přibližně 1000 tun denně z větší části přepravených posádkami C-47. LeMay znovu žádá o čtyřmotorové dopravní C-54 Skymaster. Ministerstvo obrany už nemůže dál čekat a přesouvá čtyři squadrony C-54 z Aljašky, USA, Havaje a karibské oblasti do Německa. Do 30. června se dodává kolem 450 tun pomoci denně, ale 10. července už 1500 tun. První C-54 přilétají na Rhein-Main 1. července a první Skymaster přistává na Tempelhofu o 10 hodin později. Jak narůstá provoz C-54, jsou C-47 pomalu stahovány na své domovské základny.

Velení nad leteckým mostem přebírá brigádní generál Joseph Smith, velitel z Wiesbadenu a přechází pod něj velení provozu na základnách Rhein-Main a Tempelhof. S příchodem Skymasterů prudce vzrůstá přepravní výkon. Do 31. července je to 1719,5 tuny dodaných

Američany a 1437 tun dodaných Angličany., tedy dohromady 3 156,5 tuny denně ze 4500 tun, které jsou požadovány. Současně se ukazuje efektivnost C-54. 122 letounů C-54 dodává denně 1072 tun zatím co 200 starých C-47 je schopno přepravit 647,1 tun. Do 31. července je dodáno 69 005,7 tuny, z čehož 39 971 tun dodali Američané a 29 034,7 Angličané. Britové operují z letiště Wunstorf. Již v červnu je toto letiště na pokraji svých odbavovacích možností, když z něj neustále operují Dakoty 30, 46, 53, 77. a 238. squadrony. 1. června přepraví 31 tun materiálu, ač je krajně nepříznivé počasí. Později, v rámci operace „Plainfare“ až od 30. června do 3. července až 160 tun denně. Uprostřed července se mění název operace na „Carter Paterson“. I zde je jasné, že Dakoty již nemohou stále se zvyšujícím požadavkům stačit a tak 2. července přiletá 47. skupina RAF se svými čtyřmotorovými letouny Avro York (dopravní verze Lancasteru) a Hanley Page Hasting (oba letouny jsou schopny pojmout přibližně 9 tun nákladu, C-54 kolem 10 tun). Rozdílné letouny u Angličanů si vynucují pro každý typ jinou výšku při letu v koridoru. Později se u obou zmíněných typů projevují problémy s podvozkem, které nejsou dostatečně dimenzovány na tak velký počet startů a přistání. 27. července se na scéně objevuje další typ - Lancastrian (přestavěný Lancaster). Civilní Dakoty operují z Fassbergu a dále dva Short Hythe (civilní verze Sunderlandu) a H. P. Halton (civilní verze Halifaxu), spolu s nimi působí i jeden B-24 Liberator. Bristol Freighter sklízí úspěchy díky otevíracímu nosu, kterým šly naložit bez problémů rozměrné náklady až do váhy čtyř tun. Lancastriany, Haltony a Avro Tudory byly většinou používány k přepravě kapalných pohonných hmot a paliva. Kontrakt s civilními společnostmi přináší velké problémy, na které nejsou tyto společnosti zařízené a zvyklé.

Uhlí tvoří v zimě největší přepravovanou položku, 2534 tun pro průmysl a 550 tun pro vytápění bytů. Počet C-54 nadále roste - 177 v listopadu, 206 v prosinci a v lednu dosahují počtu 225. Na tomto úspěchu má velký podíl otevření nové dráhy na Tempelhofu a otevření letiště Tegel. Na Silvestra roku 1948 je dodáno při 526 letech 5120,4 tuny Američany a 100,7 tuny dodali Britové. Velkou vděčností od Berličanů sklízí RAF za dodávání tekutých paliv jejich létajícími tankery. Díky tomu může každý Berličan počítat s jídelm v hodnotě 2300 kalorií a každá rodina s asi 55 kg uhlí, ale zima je tvrdá a i tak trpí obyvatelé Berlína chladem. S potravin nejvíce dodávek připadá na zeleninu, zvláště pak na brambory. Problémy jsou s elektřinou, kterou Sověti také blokují. Mnoho Berličanů s ní může počítat tak čtyři hodiny denně. Doprava na silnicích je na 40% a metro na 50% normálního stavu. V lednu stoupá přepravený náklad na 5547 tun denně, v únoru opět kvůli počasí klesá na 5437,2 tuny. Ovšem v březnu je dosažena přeprava 6327,8 tun a ani jeden letoun se nemusel zpět kvůli nepříznivým podmínkám vrátit na svoji mateřskou základnu a přepravní výkon stále stoupá až na 8164,2 tun denně v červnu 1949.

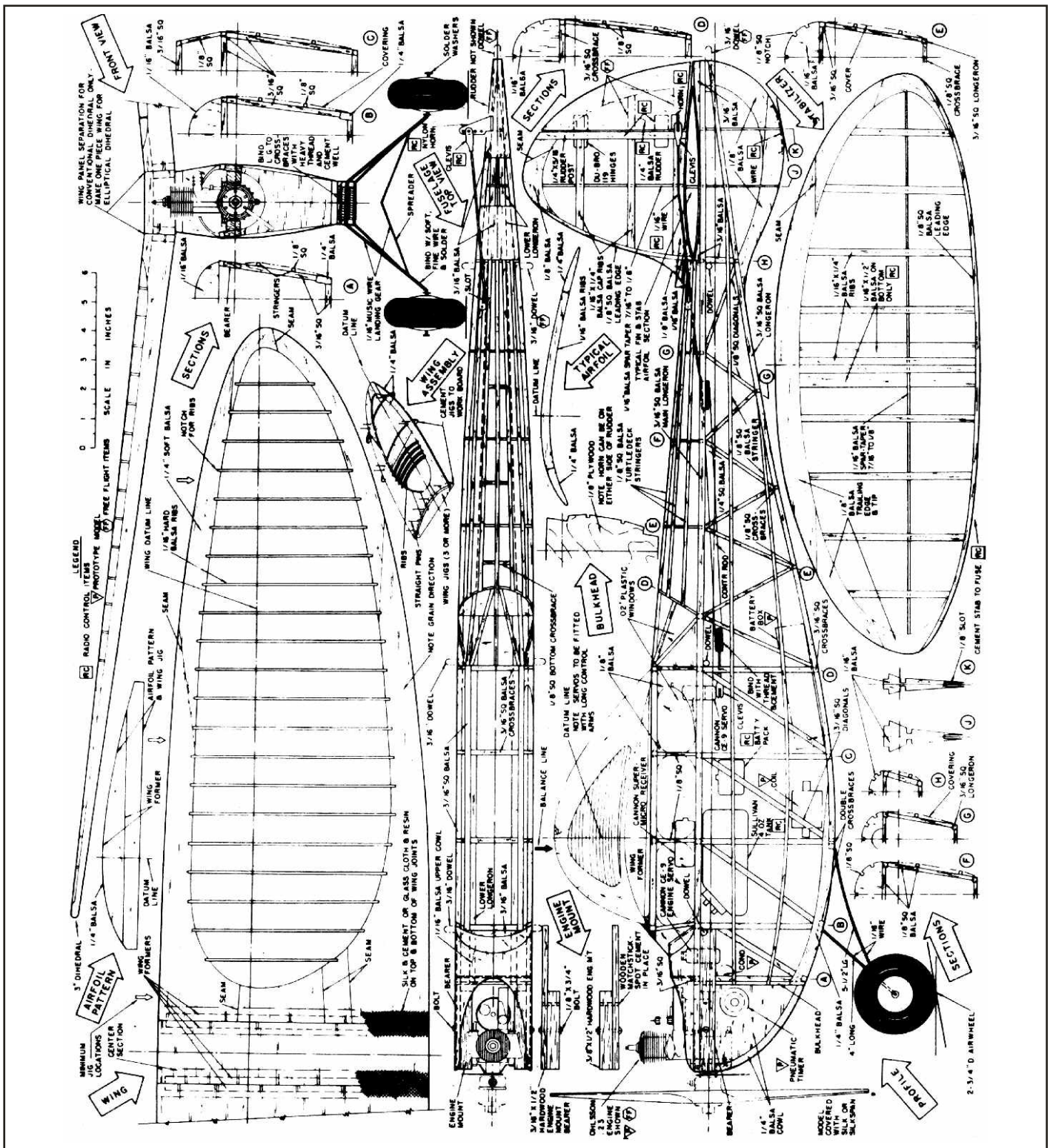
Tento výkon, kterého se sovětské vedení zhržilo a leklo, když nakonec selhal i generál „Zima“, je dovedl k opětovnému jednání. Mezi 15. a 16. dubnem bylo ideální počasí pro lety, a tak byl ustanoven nový rekord 12 941 tun při 1383 letech za 24 hodin. Na leteckém mostě létá v dubnu 1949 154 britských letadel a 200 amerických C-54. Tento stav dovoluje zvýšit provoz městské elektrické dráhy a je nafta i pro autobusy. Lidé mají elektřinu až 6 hodin denně. To už v červenci stouply dodávky na neuvěřitelný průměr 11249 tun denně.

Spojenci a Sověti nakonec dosáhli 4. května 1949 dohody a blokáda byla 12. května 1949 zrušena. Sověti ale dělají obstrukce dál. Chtějí, aby vlaky byly taženy jen ruskými lokomotivami, zakazují na dálnicích provoz německých aut, odmítají lodní dopravu. 20. května vstupuje 15 000 západoněmeckých železničářů do stávků, když Sověti chtějí kontrolovat železnice. Doprava je opět ochromena a dochází ke krvavé konfrontaci mezi stávkujícími a stávkokazy, podporovanými Sověty. Clay, Robertson a Koenig zatím udržují letecký most, aby zajistili pro všechny případy dostatečné zásoby v Berlíně. Vše se ale pomalu uklidňuje a 28. července dává prezident Truman souhlas k ukončení celé akce. A tak pomalu provoz klesá, až je k 1. říjnu 1949 celý letecký most ukončen. Poslední let provedl z letiště Rhein-Main 30. září trochu symbolicky Capt. Harry D. Immel, šéfpilot 61. Tropp Carrier Group, který při zahájení operace „Vittles“ provedl jeden z prvních letů. Berlin Airlift - Operation Vittles, jak byl nazýván, skončil po dramatických 15 měsících a prokázal obrovské množství letecké techniky při mírových transportech do ohrožených oblastí. Pro letecké síly USA a RAF to byla největší operace tohoto druhu v jejich historii a její úspěch byl obrovským zadostiučiněním pro všechny, kteří tuto operaci tak brilantně vedli nebo se jí zúčastnili.

(Z materiálů Ing. M. Cvrkala a J. Riedla)

Scorpion nebo Answer?

Zcela silvestrovsky, což není u Angličanů výjimkou, si zažertoval Roger Gedge, když začínal koncem padesátých let používat RC soupravy. Aby ušetřil čas na stavbu modelů, používal k instalaci RC souprav různé zbytky starších modelů. Vznikaly tak hybridy, naprosto neidentifikovatelné. Tento má benzinový motor OHLSON, kde byly rádiem řízeny otáčky a dále pak směrovka - tedy jednonáhl ze dvou historických modelů. Takže nejen u nás...



Registrační číslo časopisu ZPRAVODAJ SAM 78: MK ČR E 13425

www.sam78.cz

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

HANÁČEK Zdeněk (SAM 69) - sportovní referent - Jesenícká 98, 790 81 ČESKÁ VES, tel. 732 331 528, jes.krakonos@seznam.cz

HOŠEK Petr (SAM 279) - správa internetové sítě - Zeyerova 653, 790 01 JESENÍK, tel. 603 580 778, petr.hosek20@centrum.cz

KNOB Petr (SAM 355) - člen výboru - Dlouhá 1695, 583 01 CHOTĚBOŘ, tel. 603 216 360, petr.knob@chot.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 Zdenka, z.nevludova@ktnet.cz