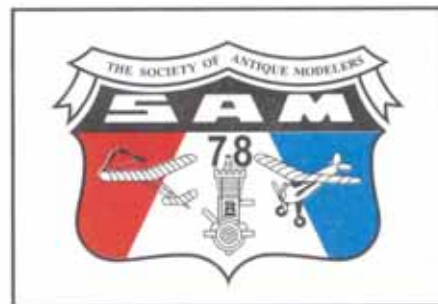


# ZPRAVODAJ SAM 78



ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 3 /2007 (KVĚTEN/ČERVEN)

WWW.SAM78.CZ

ROČNÍK XVII., ČÍSLO 95

## Modelářské léto budiž plné radosti z létání



✓ Fotoreportáž  
z Klčovan, s. 3



✓ Evropa  
v Hradci Králové,  
s. 2

✓ Výsledky  
ze soutěží,  
s. 4

Hořice  
3. 6. 2007



✓ Stavební plánky  
modelů, s. 5–12

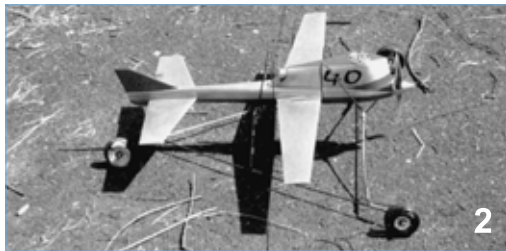
**Celostátní setkání SAM 78  
letiště Chotěboř, 9.–11. srpna 2007**

## Evropa v Hradci Králové – historické upoutané modely, 9. 6. 2007

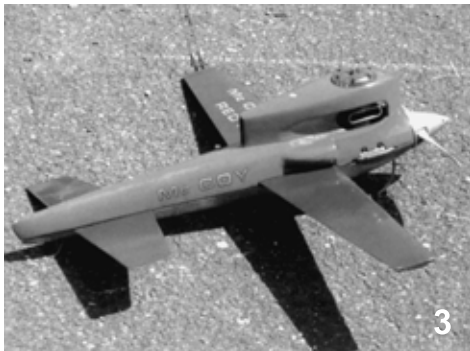
Mezinárodní organizace modelářů, stoupců historických modelů SAM („The Society of Antique Models“), jako organizace nezávislá na FAI, pořádá i samostatná setkání soutěžního rázu. V upoutaných modelech zahrnuje kategorie, které až na 3–4 výjimky FAI neregistruje. SAM jich má naproti tomu několikrát více. V USA a zemích západní Evropy nejsou aktivity SAM 78 zanedbatelné. V České Republice je součástí SAM „Klub historických modelů letadel a motorů“ a právě ten se stal pořadatelem



celoevropského setkání stoupců upoutaných modelů. Uskutěčnilo se na letišti pro upoutané modely v Hradci Králové. V době svého vzniku, v roce 1974, patřilo k nejlepším v Evropě a i dnes, po více než třiceti letech, je stále ještě schopno uspořádání významných akcí. Provozovatelem je Modelklub Hradec Králové. Na tomto proslulém kolbišti byly uspořádány desítky menších soutěží, mnohé republikové přebory, dvakrát Mistrovství světa a jednou Mistrovství Evropy.



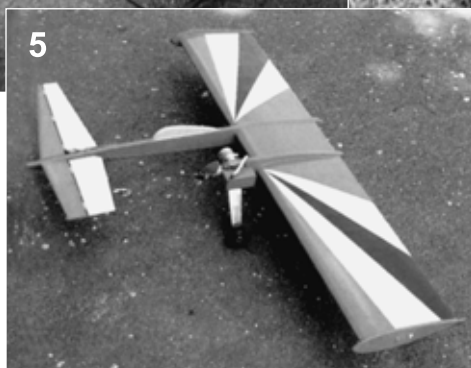
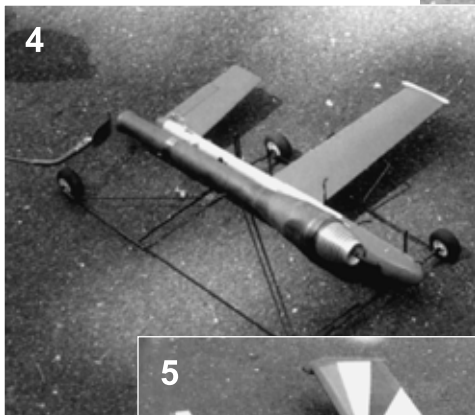
SAM 78 – ČR, prostřednictvím svého prezidenta Jaroslava Rybáka, se rozhodl uspořádat na tomto hradeckém „modelářském aerodromu“ celoevropské setkání



stoupců upoutaných modelů, když před tím neuspěl v jednání s klubem ve Svitavách, kde je rovněž možnost létání s upoutanými modely. Byly pozvány desítky modelářů z celé Evropy. Z nich se pak zúčastnili zástupci ze Švýcarska, Holandska, Itálie a ČR, kteří se stali hlavními aktéry komorního setkání s několika letovými ukázkami letů modelů, jež je možné spatřit jen zcela výjimečně. Mimo to se zde podařilo dohodnout i rámcová pravidla činnosti SAM pro rok 2008.

**Na obr. 1** je menší akrobatický model z Holandska – „Nobler“ s motorem Fox 5,7 ccm, jehož tvary nezaprou dobu před asi 45 lety. V letu si počínal docela dobře.

**Na obr. 2 a 3** jsou dva upoutané rychlostní modely – „Mc Coy“ A. Bogdanyiho. Oba s obsahem motoru 10 ccm. V jednom z nich byla jeho vlastní replika motoru „Dooling 61“. Byly postaveny v 50. letech 20. století, dokud FAI neomezila povolený obsah motorů této kategorie na 2,5 ccm. I přes



horké počasí s teplotou okolo 31°C se oba modely podařilo vždy spolehlivě a rychle nastartovat. Potom následovaly lety rychlostmi, které znalům nejsou neznámé. Ale zvuk pohonných jednotek byl zcela odlišný. Hlubší tóny signalizovaly poněkud nižší otáčky ve srovnání s modely kategorie F2A.

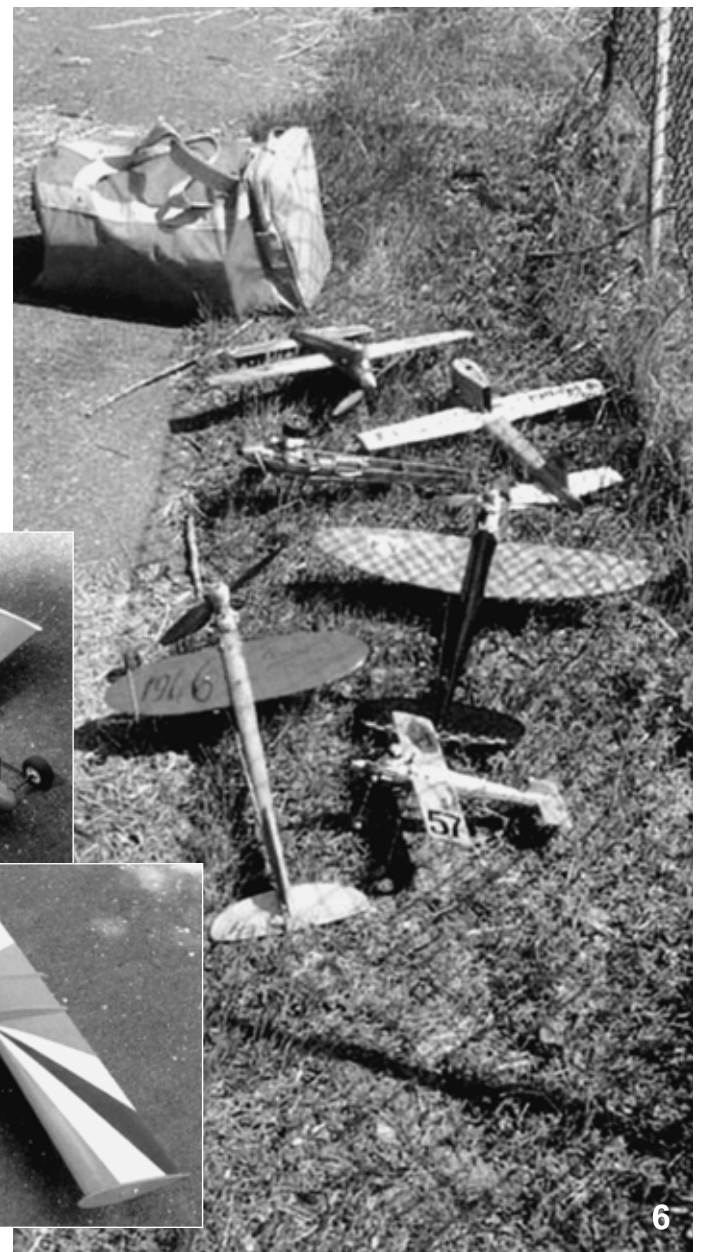
**Na obr. 4** je unikátní český upoutaný model, poháněný pulzačním reaktivním motorem, který předvedl úspěšný let. Ten měl menší obsah spalovací komory. Rychlost letu byla jen o málo vyšší než u modelů s vrtulovými pohonnými jednotkami. Druhý Pelíškův stroj, s větším objemem spalovací komory, dosáhl rychlosti kolem 240 km/h. Rámus je u obou stále ohromující a vzbuzuje respekt.

**Na obr. 5** je Skřivánkův český U-model „kachního uspořádání“ s asymetrickým uložením motoru. Jeho let jsem neviděl. Těžiště tohoto modelu se nacházelo asi v ¼ střední hloubky křídla, před náběžnou hranou.

**Na obr. 6** je několik malých modelů z Itálie, jeden z nich je možno klasifikovat jako miniaturní. Všechny měly pevné podvozky, létaly na menších délkách ovládacích lanek a jejich obsahy motorů začínaly na 0,8 ccm. Ten, co jsem viděl létat, si počínal svižně a mohl by být klasifikován jako „školní“ rychlostní model pro osvojení návyků při ovládání z pylonu. Na fotografiích poznají určitě zasvěcení modeláři Procházkovo „Rodeo“ s motorem „Atom“.

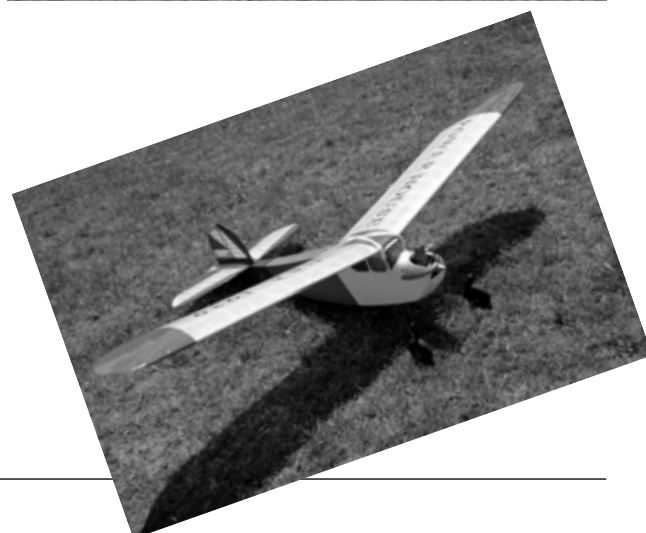
To jsou stručně postřehy z tohoto zajímavého setkání, které proběhlo za úmorného vedra a bezvětří v Hradci Králové dne 9.6.2007.

Ing. Jaroslav LNĚNIČKA



# FOTOREPORTÁŽ Z 5. MISTROVSTVÍ HISTORICKÝCH MODELŮ V KLČOVANECH

Výsledky najdete na internetu:  
[www.sam119.sk](http://www.sam119.sk)



## VÝSLEDKY ZE SOUTĚŽÍ

### Zpráva o odlétané soutěži historických modelů SAM 78 v Hořicích

Dne 7. dubna, tak jak byl ohlášen termín ve Zpravodaji SAMu 78, se nás sešlo několik stálých, věrných účastníků na letišti v Hořicích, abychom po zimě provětrali svá éra. Tak jako se scházíme na letištích v Jeseníku, Mor. Třebové nebo v Hoříně u Mělníka. Bohužel mnou plánovanou soutěž oddirigoval Jirka Buček. Byl tak moc hodný, že kvůli mému hendikepu, silné bolesti v levé noze, která se objevila navečer před soutěží, nedmítl mezi žádest, a tak se přece jen létalo.

Byl jsem přítomen zahájení a bylo znát, že každý z nás má ze setkání radost; bylo nám spolu dobře. Počasí sice nic moc, ale bylo nejlepší za poslední asi tři měsíce: polojasno, chladno vítr variábl a ještě k tomu nárazový, 4–6 m/sec. Poradily si s ním lehoučké gumičky i těžší větroně. Venda Rejchrt s Jendou Kyprou přivezli dvě nové krásné AV–2, Jeseničtí, Zdeněk Hanáček novou gumičku, Petr Hošek 5letou dcerku Terezku s házedlem, sám létal se Sovou od Česl. Raka, takže ta naše rodinka má o jedno něžné pohlaví víc, a to je dobře, však až doroste Zdeňka Hanáčka Šárka, určitě přijede taky, na horách se prostě daří.

Ivan Šebánek a Jenda Vodička přivezli již dvě usedlé gumičky a předváděli v tom větrném počasí lety přesahující 120 sec. Viditelnost byla dobrá, žádné éro se neztratilo. Moc lituji, že jsem se nemohl zúčastnit, snad příště? Ke zmínce o možném zařazení kat. motoráků: přivezte je, kategorii dopíšeme na místě třeba i kat samokřídla. Cokoli volného. Bude to zajímavější

Po soutěži Dostali vítězové pěkné diplomy, také Terezka Hošková obdržela diplom – za účast a střežení otce.

#### Kategorie BV–1

Jméno	model	konstruktér	čas (sec.)
Vodička Jan	Moskyt 3	R. Čížek 1950	270
ing. Šebánek Ivan	Sluka	Brož 1942	270
3. Buček Jiří	Hrbek	Jan Hrbek 1927	59

#### Kategorie AV–1

1. ing. Šebánek Ivan	Slavík	Kafka 1950	183
----------------------	--------	------------	-----

#### Kategorie AV–2

1. Buček Jiří	vlastní	Jiří Buček 1953	400
2. Hošek Petr	Siova	Česl. Rak 1952	336
3. Kypka Jan	malá Plošťka	Mil. Navrátil 1952	133

### Zpráva a výsledky z létání s replikami historických modelů dle SAM 78,

konané 3. 6. 2007 na letišti v Hořicích. Počasí bylo příznivé, vítr mírný jihovýchodní, ale velice proměnlivý. Přestože volňáskářů ubývá, do Hořic jezdí poměrně stálá parta modelářů, kteří mají rádi tichý volný let a krásné tvary historiků.

#### Kategorie – AV – 2

Jiří Buček	vlastní konstrukce	1953	398
Petr Hošek	SOVA – Č. RAK	1952	390
Lad. Horák	Mart'an – Zd. Raška	1954	397
Jan Kypka	Adebar	1954	266
Zdeněk Hanáček	Termikus	1949	205
	Malá Plošťka	1953	247

#### Kategorie – BV – 1

Václav Rejchrt	Vážka – R. Čížek	?	270
Jiří Buček	Hrbek – J. Hrbek	1929	270

#### Kategorie – BV – 3

Václav Rejchrt	N – 43	1932	168
----------------	--------	------	-----





AMERICKÝ MODEL S BENZ. MOTOREM.

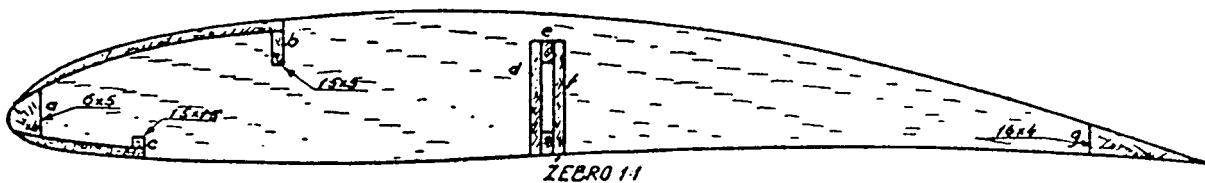
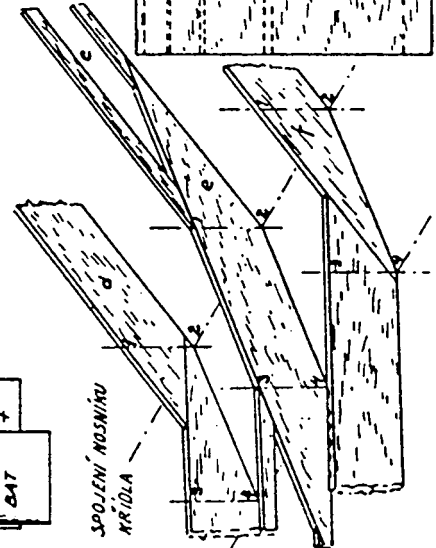
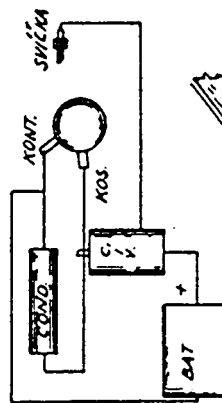
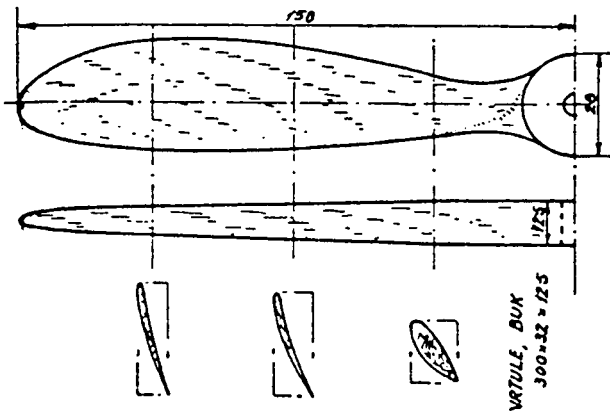
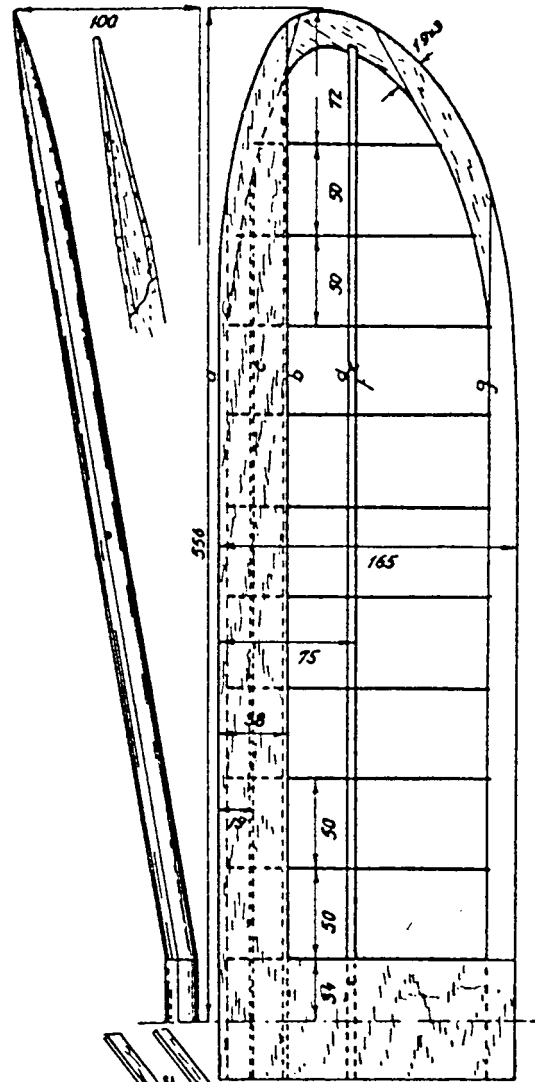
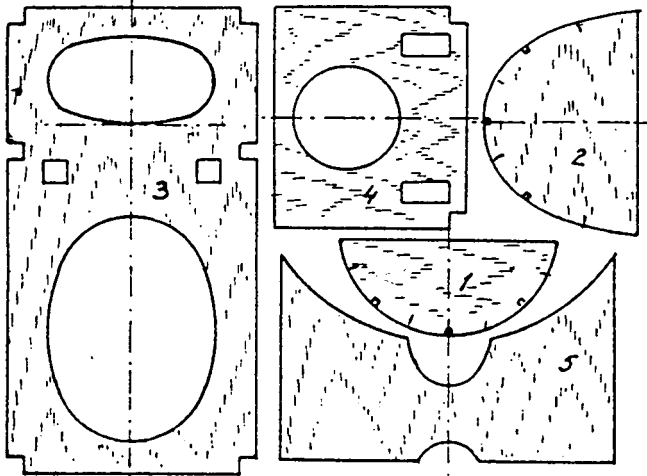
KONSTR. M. ABZUG.

MOTOR: ELF, HUSKY, BLESK.

VÁHA S MOTOREM 560 gr.

UPRAVIL J. BROŽ.

PŘEPÁŽKY 1-2. Č 3 a 4 Z PŘEKLIŽKY 0,8 mm.



ZEBRO 1-1

## Model plachtového jednoplošníku

Tento plachtař je jedním z těch, které jsem letos o prázdninách v Hronově n. Metují postavil a který je přesným modelem skutečného letadla, jehož provedení z hmotných důvodů nebylo možné. A až doposavad ze všech modelů byly výkony tohoto nejlepší. Plnou měrou přispěl k tomu terain, který byl skutečně ideální.

Model není právě nejjednodušší konstrukce, a má-li být dosaženo dostatečné pevnosti, musí být stavěn přesně a z dobrého materiálu. Použitý materiál: smrkové dřevo, jasan, vrstvená dýha 2 mm silná, hliníkový plech a drát tloušťky 1.5 mm. Ze smrkového dřeva jsou sestrojeny nosníky ke křídílům a výškovému, podélníky k trupu, směrové kormidlo a vzpěry. Z jasanu je přístavací lyže, která je ohýbána v páře. Z vrstvené dýhy jsou přepážky v trupu, žebra ke křídílům a k výškovému. Dýhou je též kryt trup až k první přepážce (na výkrese začárkováno), čímž dosaženo jest velké bezpečnosti proti porouchání při přistání. Přepážky v trupu jsou vylehčovány způsobem, který je patrný v obraze třetím. Rozměry jednotlivých součástí z výkresu.

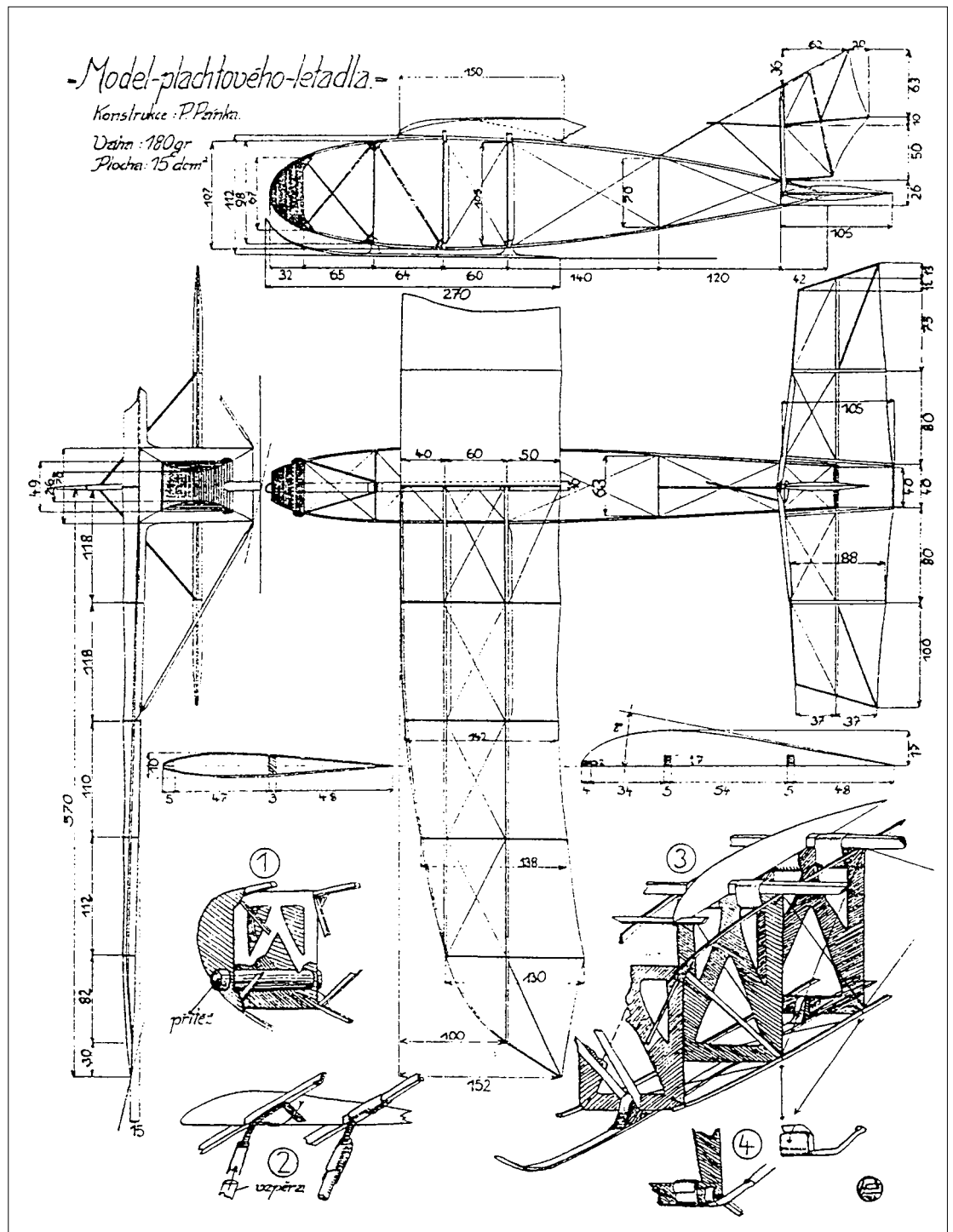
Když sehnali jsme potřebný materiál, započneme se stavbou křídel. Nosná plocha provedena je v celku. Spojení žebek s nosníky děje se kličem. Po smontování je dobře položit křídlo na rovný podklad a zatížit. Tím, při schnutí kliču, kterým jsme oblihi spojovaná místa, nepodléhá křídlo kroucení. Po uschnutí vyztužíme nití. Taktéž si počínáme při stavbě kormidla výškového a směrovky. Trochu od této stavby je odlišná stavba trupu. Podélníky k přepážkám přiděláváme nití provlečenou otvorem, který vyvrtáme ve vzdálenosti asi 1 cm od výřezu v přepážce pro podélník. Taktéž oblijeme spoje kličem a vyztužíme. Trup až k první přepážce kryjeme 1 mm silnou vrstevnou dýhou. Když je již celý trup hotov, přiděláme lyži. Způsob přidělení v obraze třetím. Křídla k trupu přiděláme slabým proužkem plátna namočeném v kliču, který prostře otvorem v přepážce a omotáme kolem nosníku. (Obr. 3) V obraze třetím místa označená šipkami opatříme kování hliníkovým pro vzpěry, jehož výroba a připevnění jsou patrné v obraze čtvrtém. Trochu odlišným způsobem přiděláváme kování vzpěr k nosníkům, a to tak, že volně k nosníku přiložené kování omotáme naklizeným plátnem. (Obr. 2) Výškové kormidlo s trupem spojeno je slabou nití omotanou pevně kolem hlavního nosníku výškového kormidla a zadní strany trupu. Omotání musí být provedeno tak, aby bylo možno alespoň v malých mezích měnit sklon výškového kormidla. Tímž způsobem přidělává se směrovka k stabilizační ploše. Sklon výškového kormidla provádíme vzpěrami, které u hlavního stožáru stabilizační plochy jsou spojeny hliníkovým drátem. Ten je na tomto přidělán tak, aby se s ním dosti ztuha ve směru vertikálního dalo pohybovat. Stejným způsobem pohybuje

se i se směrovkou. Všechny vzpěry jsou profilovány. Za přítěž se nejlépe hodí železný váleček o váze 35 gr., který je připevněn v přední dýhové části trupu. (Obr. 1)

Tím hotov jest model v kostře a přikročíme k potahování. Celý model jest potažen pergamenovým papírem. Tlustý profil křidel, výškového kormidla a směrovky vyžaduje oboustranný potah slabým pergamenem. Trup potažen jest pergamenem silným. Celé letadlo jest nalakováno kopálovým lakem, aby nepodléhalo vlhkosti. Překročení váhy není modelu na škodu. Ovšem s větší vahou modelu mění se též váha přítěže. Váhu možno zvětšovat až do 225 gr.

Váha jednotlivých součástí:

Křídla	30 gr.
Výškové kormidlo	15 gr.
Trup se směrovkou	60 gr.
Vzpěry	20 gr.
Přítěž	35 gr.
Potah a lakování	20 gr.
Celková váha	180 gr.



Model vykazoval naprostou stabilitu. Při bezvětří na dráze 100 m měřená rychlost byla 4 m za vteřinu. Klouzavý poměr 1:15 (!). Model bezvadně přistával. Provedeno s ním celkem na 90 letů. Žádný z nich časově neklesl pod 1 minutu. Bylo docíleno i několik letů přesahujících časově 4 minuty.

Dne 28. srpna toho roku, za krajně nepříznivého počasí proveden byl v přítomnosti tří svědků a měřiče jeden z nejlepších letů. Musím ovšem znovu podotknout, že terainy v Hronovském okolí jsou přímo k plachtění stvořeny. Ihned po startu z ruky model prudce vystoupil do výše 10 m nad místo startu. Po několik okamžiků setrval v této výši a pak počal poznenáhlu klesati do údolí. Zdálo se již, že model

přistane na protější vrchu, když tu počal znovu stoupati proti stále silnějšímu větru. Ve velkém oblouku vyhnul se blízkému lesu, postupoval do druhého údolí. Tu, aby mohlo být pozorováno, byli jsme nuceni použít dalekohledu. A tak konečně model, dokončiv svoji dráhu v podobě 8, přistál poblíž Zbedníka. V přímce měřenou trať 800 m proletěl model v čase 4 minut 35 sekund. Výškový rozdíl obnášel asi 90 m. Konstrukce modelu jak aerodynamicky, tak technicky dobrá. Číslo klouzavého poměru je snad dáno příliš vysoké, neboť tzv. „plavání“ modelu těsně nad zemí před přistáním nesmí se zaměřovat s klouzavým poměrem. Jinak model se všem, a zvláště modelářům začátečnickům vřele doporučuje.

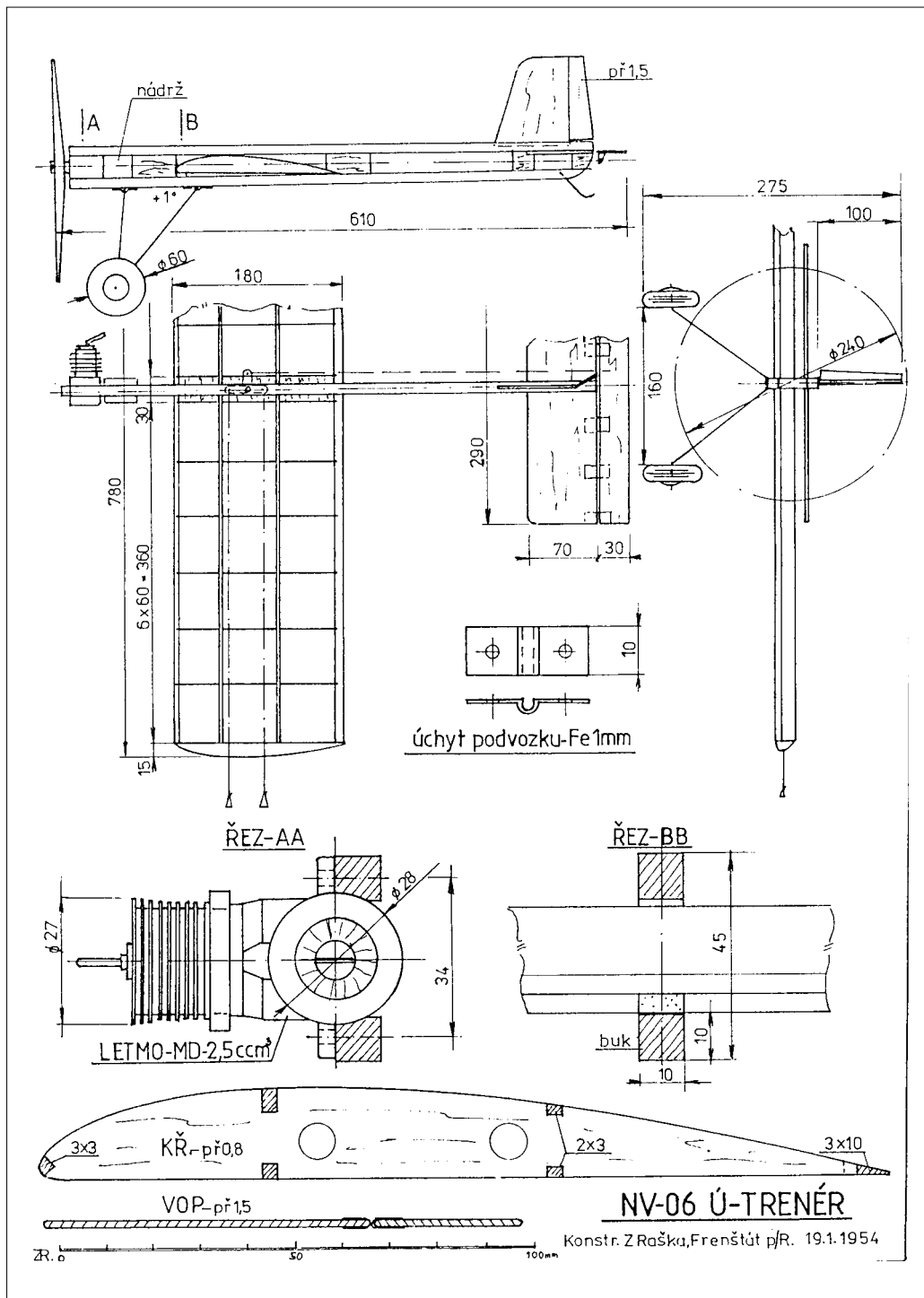
P. PÁNEK (Letectví XI./1923)

### NV – 06 U-Trenér

Ještě v době učení v krnovském Strojovnitvu jsem se dostal mezi partu nadšených „učkařů“ jako Floriáš Šimčák, Lojzík Kubečka a další. V té době jsem vyměnil svého Sokola (2,7 m od Čížka) za slušně běžající motor LETMO 2,5 (Husička) s jedním účkařem, co chtěl létat volně modely. První upoutaný model jsem postavil dle osvědčených modelů,

co létali kamarádi, ale bohužel neměl dlouhou životnost. Proto jsem si navrhl model svůj, podstatně jednodušší a hlavně pevnější, který vydrží i tvrdší přistání. Model splnil má očekávání, a ještě když jsem odjížděl z učení byl letuschopný, tak jsem jej věnoval začínajícím učkařům.

Toto odskočení od volných modelů C2 či A2, bylo jen krátkou epizodou



v mé modelářské činnosti. I když o pár let později jsem přesvědčil další dva klubové kolegy právě k postavení u-modelů, abychom pak všichni tři mohli létat na propagačních akcích pro veřejnost. Měli jsme postavenou deltu, polomaketu dolnoplošníka a dvouplošníka. To však bylo někdy v roce 1958 a opravdu s účky naposled.

Stavební popis: Trup – tvořily dva bukové hranolky 10 x 10 nad sebou, spojené mezi sebou překližkovými výztuhami. V místě usazení motoru je třeba hranolky mírně skosit a vrtat otvory dle rozteče, pro šrouby M3. Vyosení motoru je dolů 1,5š a doprava 2š. Nádrž je sletována z mosazného nebo měděného plechu 0,3 mm a usazena mezi špalíky hned za motorem. Podvozek z ocelového drátu Ø 2 ohneme do tvaru a vzpěru letujeme cínem. K trupu uchycen dvěma přichytkami z Fe plechu 1 mm pomocí vrtů. Gumová kola Ø 60 zajištěná očky se šroubkem z elektrosvorkovnice. Ostruhu ohneme z ocel. drátu Ø 1 a vetkneme do špalíku pod úhlem.

Kormidla – vyřezaná z překližky 1,5 mm, jako rovná deska. U SOP nařízneme směrovku, nelomíme a zalepíme stálou výchylku cca 20š ven z kruhu (doprava). Celou SOP vetkneme do předem zhotovené drážky v bukovém špalíku shora. U VOP předem spojíme kýlovku s výškovkou několika proužky silonové tkaniny (monofil) a vlepíme páku ovládání. Celek vlepíme do trupu v nulovém úhlu seřízení.

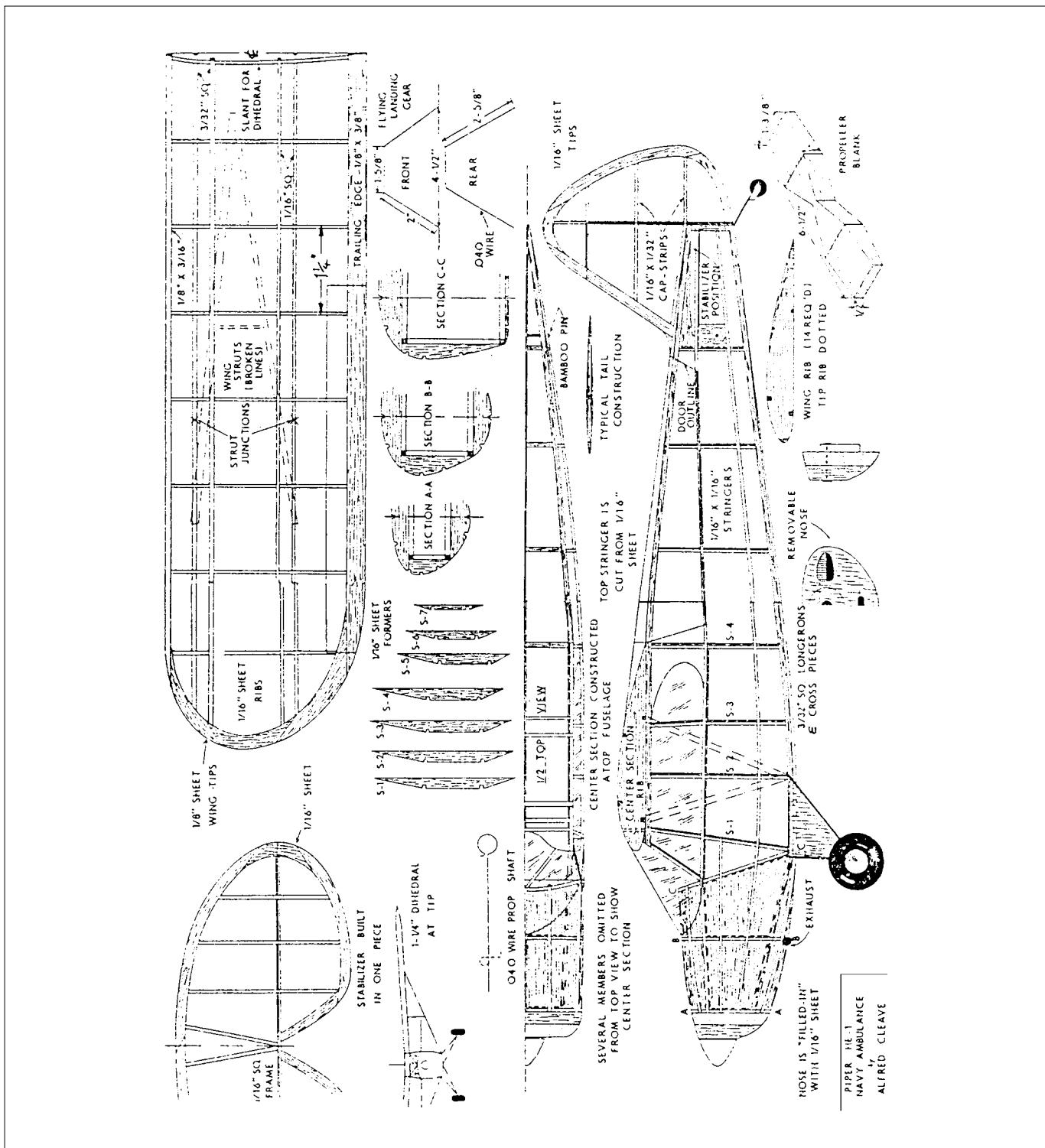
Křídlo – slepeno vcelku bez vzepětí ze 14 žeber z překl. 0,8, spojené smrkovými lištami 2 x 3, 3 x 3, 3 x 5 a 3 x 10 mm. Koncovky jsou z korku a střed křídla polepen překližkou 0,8. Vahadlo z duralového plechu 2 mm, točně připevněné šroubkem M3, táhla v křídle z oc.drátu. Ø 1 a táhlo k VOP z drátu Ø 2.

Potah – pouze křídlo silným papírem  
Kablo, vypnutý vodou a čtyřikrát lakováno Celonem nebo napínacím nitrolakem. Barevné ozdoby stříkány barevnými laky fixírkou a pusou.

Zdeněk RAŠKA







Polomaketa Piper HE-1 na gumu z roku 1944.

**Prodám starší čísla Zpravodaje SAM 78 všem zájemcům, kteří si chtějí doplnit chybějící.**  
**Jaromír Pipek**

Registrační číslo časopisu ZPRAVODAJ SAM 78: MK ČR E 13425

## VÝBOR KLUBU SAM 78

[www.sam78.cz](http://www.sam78.cz)

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

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

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

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

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

Grafické zpracování – **BEZDÍČEK Viktor**, [v.bezdicek@email.cz](mailto:v.bezdicek@email.cz)