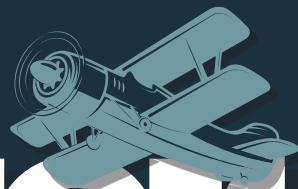




HISTORICAL FLYING CLUB

# newsletter

01/2020



## Nový projekt HFC: Replika stíhačky z roku 1916

# Sopwith Triplane

### HISTORIE

Letoun Sopwith Triplane byl navržen Herbertem Smithem, který použil podobný trup a ocasní plochy jako u stroje Sopwith Pup. Prototyp vzletl koncem května 1916 a v polovině příštího měsíce byl odeslán ke zkouškám do francouzského Furnes k „A“ peruti RNAS. Zde byl letoun vyzbrojen jedním synchronizovaným kulometem Vickers ráže 7,7 mm. Druhý prototyp byl dokončen na konci října 1916.

Oba stroje byly poháněny devítiválcovým rotačním motorem Clerget 9Z o výkonu 110 k, ale většina těchto letounů pak dostala motor Clerget 9B o výkonu 130 k. Sopwith Triplane byl vyroben v počtu 130 kusů v továrně Sopwith, další exempláře dodala firma Oakley. Letouny

byly původně určeny pro Royal Flying Corps, ale některé se dostaly k Royal Naval Service a do francouzského námořnictva. Do bojů byly nasazeny od února 1917.

Podle skoro všech svědectví pilotů se Triplane pilotoval velmi snadno a příjemně, jeho ovládání bylo účinné a dobře vyladěné. Na rozdíl od slavnějšího Sopwith Camel šlo Triplane vytrímovat tak, že letoun udržoval směr i bez zásahu pilota. Triplane byl obratnější a stoupal rychleji než většina jeho konkurentů, naopak byl pomalejší ve střemhlavém letu.

Nejznámější jednotkou létajících na Sopwitech Triplane byla „Černá letka B“, které velelo kanadské letecké eso Raymond Collishaw. Letouny této letky nesly na



Vážení členové a přátelé HFC,

málokdo by si na sklonku minulého roku pomyslel, jak obtížné období nás vinou světové pandemie čeká v roce 2020. Nemá ale smysl panikařit a s pochybami přemýšlet o všech omezeních, kterým nám nová situace v běžném životě přináší. Společně sdílíme krásné hobby, z kterého můžeme mít radost a které nám umožní zapomenout na každodenní problémy.

Historical Flying Club čeká v roce 2020 slavnostní křest krásné repliky letounu Zlín XII, jehož stavbu financujeme a která již míří do finále. Současně již přemýšlíme nad dalším projektem, který bychom mohli podpořit. Více se dočtete v článku o nevědním stroji Sopwith Triplane.

A zmínit musím i velké úsilí, které věnují všichni členové organizačního týmu příprav Dobového leteckého dne v Mladé Boleslavi. V tuto chvíli není jasné, zda se uskuteční v původně navrženém červnovém termínu, nebo až napřesrok. V každém případě je jedno jisté: Radost z létání a z historických letadel je daleko silnější, než jakýkoli virus!

Děkuji Vám všem za podporu klubu a těším se na společné aktivity HFC v roce 2020!

Váš,

Dr. Michael Oeljeklaus

# Sopwith Triplane



## Technické údaje originálu Sopwith Triplane:

Rozpětí	8,8 m
Délka	5,74 m
Výška	3,2 m
Hmotnost prázdného letounu	447 kg
Maximální rychlost	187 km/h

trupu bílé nápisy Black Death, Black Maria, Black Roger, Black Sheep a Black Prince. Jednotka sestřelila 87 německých letadel během tří měsíců roku 1917. Sám Collishaw si na své konto připsal 33 sestřelů. Po méně než roce byl Triplane stažen ze služby a nahrazen výkonnějším typem Sopwith Camel.

Na Němce zapůsobily výkony Triplanů do té míry, že mezi leteckými konstruktéry nakrátko zavládla „trojplášňová horečka“. Slavnější byl však jen německý Fokker Dr.I.



## STAVBA REPLIKY

Při pohledu na technické údaje originálu je patrné, že prázdná hmotnost 447 kg přímo vybízí k tomu postavit repliku přesně ve velikosti originálu. Umožňují to nová pravidla pro stavbu UL letadel, kde je dnes maximální vzletová hmotnost 600 kg, což při povinné hmotnosti pilota 110 kg a hmotnosti paliva na 1 hodinu letu 30 kg znamená, že prázdný letoun může vážit



až 460 kg. Vezmeme-li v úvahu, že rotační motory Clerget měly hmotnost 175 kg, máme se současnými motory o podobném výkonu dostatečnou rezervu.

Dnes létají jen dvě repliky tohoto zajímavého letounu, jedna na Novém Zélandu a druhá v Anglii na letišti Shuttleworth. Replika, kterou pro stavbu připravujeme, by tedy byla třetí na světě.

V předstihu je nachystán americký sedmiválcový letecký motor Warner Scarab o výkonu 145 k, který jsem v Argentíně zakoupil pro tento projekt. Stavbu by provedl opět Ing. Petr Tax, který je v současné době nejlepším konstruktérem pro stavbu replik historických letadel u nás.



V říjnu 2019 jsme navštívili letiště Shuttleworth, kde nám umožnili si letoun prohlédnout, nafotit a proměřit a získat potřebné důležité informace o stavbě i létání s ním. Velice podrobnou originální technickou dokumentaci k letounu nám věnoval anglický modelář Pete Mc Dermot, kterého známe z období, kdy s námi létal na mistrovstvích světa a Evropy s rádiem řízenou maketou právě Sopwith Triplane a reprezentoval svou zemi. Stavba repliky Sopwith Triplane ve skutečné velikosti by měla začít v první polovině letošního roku a dokončena by mohla být na konci roku 2021. Do provozu by pak letoun mohl být uveden v průběhu roku 2022.

Vladimír Handlík



**Společný projekt Nadačního fondu  
letadla Metoda Vlacha a Historical Flying Clubu:**

# Zlín XII

**z roku 1935**

## HISTORIE

V dubnu 1935 vzletl prototyp lehkého dvoumístného stroje Zlín XII, slavného konstruktéra Jaroslava Lonka, který byl později Zlínskou leteckou společností vyráběn sériově. Letoun byl na svou dobu moderní dolnoplošník se sedadly umístěnými za sebou a svými tvary, podobným pozdějším stíhacím letounům, dosahoval také výborných letových výkonů. V prototypu byl nejprve motor Continental A40 o výkonu 27 kW, který byl později nahrazen jeho zlínskou kopií, motorem Persy o výkonu 26 kW. Dobré letové vlastnosti a řízení v obou pilotních prostorech byly úspěšně využívány při výcviku nových pilotů a to zejména při akci "1 000 pilotů republiky".

Na Zlíních XII se našim pilotům podařilo úspěšně obstát na řadě domácích i zahraničních soutěží. Bylo vyrobeno celkem 201 letounů tohoto typu a dále ještě 51 letounů ve zdokonalené řadě Zlín 212. Zbarvení letounů bylo pestré od stříbrné, přes žlutou až k červené a modré. Letoun se masově rozšířil nejen v aeroklubech, ale také se exportoval. Před válkou a ještě po ní létaly Zlíny XII ve Francii, Itálii, Jugoslávii, Rumunsku, Egyptě, Japonsku, ale i ve státech Jižní Ameriky.

## Stavba repliky

Základní parametry originálu Zlín XII přímo vybízely k tomu postavit přesnou repliku v kategorii UL nebo ELSA. Letoun měl rozpětí 10 m, délku 7,8 m a hmotnost 319 kg. Nadační fond letadla Metoděje Vlacha zahájil stavbu repliky tohoto letounu v únoru 2018. Historical Flying Club je hlavním a exkluzivním partnerem této unikátní stavby a zajišťuje kompletní financování. Motor Continental A80 zapůjčí pro tento letoun předseda správní rady Nadačního fondu Vladimír Handlík.



Stavbu prováděli v pražské dílně podle původní výrobní technické dokumentace Ing. Petr Tax a jeho kolega Ing. Petr Opěla pod dozorem hlavního technika LAA Ing. Václava Chvály. Potřebné výpočty provedl Ing. Václav Brandejs. Odborným spolupracovníkem zejména v oblasti profilů křídla byl Ing. Emil Prádný.

Letoun bude proveden v červené „jawačké“ barvě, která byla nejvíc typická pro letouny v aeroklubech. Imatrikulace OK-HFC jasně odkazuje na Historical Flying Club a byla pro náš projekt schválena leteckým rejstříkem Úřadu civilního letectví v Praze.

V první etapě stavby do dubna 2019 byly zhotoveny nosníky křídla, žebra, koncové oblouky, směrovka a výškovka. Křídla byla potažena překližkou, podobně jako pevné části ocasních ploch. Byly také zahájeny práce na konstrukci trupu, který byl později celý potažen překližkou. Při pravidelných kontrolách v pražské dílně si rozpracovaný drak letounu mohl vyzkoušet také prezident HFC Michael Oeljeklaus.



Významným mezníkem této stavby byla zátěžová zkouška křídla, která měla prokázat jeho pevnost i správné konstrukční provedení. Proběhla v leteckém muzeu ve středu 24. dubna 2019. Křídla byla přivezena do Mladé Boleslavi a zavěšena na speciální konstrukci z ocelových profilů. Jako zátěž byla použita zámková dlažba a pytle s cementem, zapůjčené z místních stavebnin. Pro samotnou zkoušku zpracoval Ing. Brandejs plán kladení zátěže



pro násobky 2, 3 a 4 po délce křídla. Pevnostní výpočty byly zpracovány pro násobek 6, ale zkouška měla prokázat násobek 4, což znamenalo, že samotné křídlo o hmotnosti cca 60 kg mělo vydržet zátěž 1 743 kg. Vypočtené prohnutí na konci křídla bylo 150 mm, ale při zkoušce, která pevnost křídla při dané zátěži prokázala, bylo jen 110 mm. Křídlo je tedy pevnější, než se očekávalo. Manipulace s materiálem pro naložení na křídlo a opět sejmutí zpět byla velice náročná a tak při zkoušce pomáhali všichni piloti nadačního fondu.

V říjnu byl dokončen trup a připravena zasklená kabina pro nátěry a montáž. Trup i křídla byly převezeny do leteckého muzea, kde probíhaly nátěry, kterých se osobně ujal Petr Handlík. Od prosince 2019 pak probíhaly práce na detailech trupu, připojení měřících přístrojů a dokončení palubní desky. Dále instalace rádia a všech potřebných hadiček a kabelů. Do obou pilotních prostorů byly namontovány bezpečnostní pásy. Protože má letoun hydraulické brzdy, musela být vyřešena i parkovací brzda v podobě samostatného tlakového ventilu. Motor Continental A 80 se jako historický nahazuje rukou a dobře fungující parkovací brzda je důležitou podmínkou.

Byly také nasazeny obě zasklené kabiny a po drobných úpravách budou připevněny definitivně. Po dokončení trupu na konci března budou nasazena křídla a bude připevněn i motor, který je kompletně, včetně všech kapot, připraven v dílně. Motorová zkouška a zálet jsou plánovány na duben. Slavnostní křest, který má již pevný termín, je tak zatím ohrožen pouze současnou zdravotní situací u nás i v celé Evropě. Jakmile ale karanténa a s ní související omezení pomínou, stane se replika stroje Zlín XII ozdobou nejen mladoboleslavskému leteckému muzea.

Vladimír Handlík

# 13. DOBOVÝ LETECKÝ DEN



Příprava na letošní Dobový letecký den, který připravují společně Aeroklub Mladá Boleslav a Nadační fond letadla Metoděje Vlacha, zatím běží podle plánu, i když restrikce k zamezení šíření COVID-19 mohou naše plány výrazně změnit.

Kromě letadel z leteckého muzea v Mladé Boleslavi máme přísliby krásné historické letouny z Čech i ze zahraničí, jako na příklad dva exempláře Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane, originál letounu Dakota DC-3 z Velké Británie, Li-2 neboli licenční Dakota vyráběná v Sovětském svazu, Corsair ze sbírky Red Bull ze Salcburгу, Mustang a krom toho také Jas-39 Gripen Armády ČR, akrobatickou skupinu The Flying Bulls i našeho špičkového akrobata Martina Šonku. Pestrá paleta má více jak 52 historických letadel, která by měla vystoupit v téměř čtyřhodinovém programu.

Současná zdravotní situace v Evropě i v celé České republice však ukazuje, že šance na uskutečnění našeho leteckého dne jsou den ode dne menší a menší. Partneři, kteří příslibili účast na leteckém dnu, budou finanční prostředky chtít určitě použít na pokrytí části ztrát z poklesu výroby a riziko, že přijde jen malá část návštěvníků, na kterých jsme finančně závislí, je také poměrně vysoké. Začínáme tedy uvažovat o přesunutí našeho leteckého dne na červen 2021. Sledujte prosím webové stránky leteckého muzea i HFC, kde budou pravidelně uváděny aktuální informace.

Vladimír Handlík

# CELOROČNÍ AKCE HFC:



## ČLENOVÉ ZÍSKÁVAJÍ NOVÉ ČLENY

Historical Flying Club byl založen v únoru 2012 a jeho hlavním cílem je podpora aktivit spojených s létáním a leteckou historií. Klub se podílí na řadě akcí, finančně podporuje stavbu, provoz a výstavy replik historických letounů. Abychom mohli tuto záslužnou činnost dále rozvíjet a rozšiřovat, je pro nás důležitá co nejširší členská základna. Proto byla na rok 2018 vyhlášena akce „Členové HFC získávají nové členy.“ Vedení HFC se obrací na všechny stávající členy klubu, aby do našich řad získali nováčky ze svého okolí a nadchli je pro naše společné myšlenky, zájmy a aktivity. Kdo jednou okusí opojnou atmosféru letu v historické letadle, je nadšený – pojďme tuto radost zpřístupnit co nejširšímu okruhu lidí!

### PLACENÍ ČLENSKÝCH PŘÍSPĚVKŮ

Díky finanční podpoře svých členů mohl Historical Flying Club za dobu své existence realizovat celou řadu fascinujících projektů a podpořit vznik letounů, které patří k milníkům historie létání u nás i ve světě. I pro rok 2020 zůstávají stejné kontaktní údaje pro placení členských příspěvků:

Číslo účtu 2107506457/2700  
Pro zahraniční členy je pak IBAN CZ 28 2700 0000  
0021 07506457, SWIFT BA CX CZ PP.

Děkujeme Vám za podporu a spolupráci,  
Vaše vedení Historical Flying Clubu



**VÝHODY:** Volný vstup pro jednu osobu do Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, volný vstupu na historický letecký den, volný vstup na akce Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, jeden bezplatný let historickým letadlem (trvání 15 minut) během kalendářního roku.



**VÝHODY:** Volný vstup pro dvě osoby do Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, volný vstup na historický letecký den, volný vstup na akce Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, jeden bezplatný let historickým letadlem (trvání 30 minut) během kalendářního roku.



**VÝHODY:** Volný vstup pro čtyři osoby do Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, volný vstup na historický letecký den, volný vstup na akce Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, jeden bezplatný let historickým letadlem (trvání 60 minut) během kalendářního roku.



**VÝHODY:** Volný vstup pro pět osob do Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, volný vstupu na historický letecký den, volný vstup na akce Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, bezplatný let historickým letadlem (trvání 5x 20 minut) během kalendářního roku.

**DETAILY KE ČLENSTVÍ KLUBU JSOU NÍŽE A SAMOZŘEJMĚ I NA WEBU [WWW.HFCLUB.CZ](http://WWW.HFCLUB.CZ)**