



Historical Flying Club

# newsletter

1/2019

## KOVOVÁ PLASTIKA LETADLA METODĚJE VLACHA



Letecké muzeum má novou atrakci, kovové letadlo Metoděje Vlacha ve skutečné velikosti na pylonu před budovou. Již před dvěma lety plánoval Středočeský kraj ztraktivnit prostor před vchodem do leteckého muzea, zpočátku se uvažovalo o betonovém podstavci a proudovém letounu L39 Albatros, nakonec zvítězil návrh mladých architektů na stavbu kovového letadla Metoděje Vlacha na jednoduchém podstavci, který se skládá ze tří tenkých podpěr, čímž vynikne kostra letadla.

Ve výběrovém řízení, které vypsal Muzeum Mladoboleslava, zvítězila firma Lipraco z Mnichova Hradiště, která má velké zkušenosti s výrobou dílů z nerez. Jednalo se o komplet-

ní projekt a dodávku včetně montáže, stavebního řízení i zemi prací. Protože se jednalo o zařízení zavěšené, bylo nutné zpracovat projekt ve 3D provedení a k tomu i podrobný statický výpočet. Odborníci navrhli i upevnění křídel lany jako u originálu, pozornost věnovali i pevnostní části, protože na letoun na tenkém podstavci působí vítr, sníh a další vlivy a pod ním se mohou pohybovat lidé.



**VÁŽENÍ KOLEGOVÉ, ČLENOVÉ HFC,** letecké muzeum zahájilo v letošním roce již pátou úspěšnou sezónu a historická letadla se opět účastní velkých airshow, například na Aviačické pouti v Pardubicích létalo 8 našich letadel. Práce na novém letounu Zlín XII probíhají podle plánu, stejně jako další aktivity, včetně opravy motorů.

Připravujeme zajímavou spolupráci s Muzeem Gustava Weißkopfa v Lautershausenu, nedaleko Norimberku. Gustav Weißkopf, který se v Lautershausenu narodil, odešel před první světovou válkou do Ameriky, kde stavěl svá letadla. Je údajně prvním člověkem na světě, který vzletl na motorovém letounu. Bylo to v roce 1901, tedy dva roky před vzletem bratří Wrightů. Americký letecký institut však jeho prvenství neuznal, a to i přes svědectví mnoha přihlížejících. V mnoha ohledech měl tento průkopník létání podobný osud, jak náš Metoděj Vlach – i proto se můžete těšit na zajímavé společné akce.

Přeji Vám krásné letní dny,

Váš Vladimír Handlík

## Kalendář

4. 7. – VERNISÁŽ VÝSTAVY O NAŠÍ PRVNÍ PARAŠUTISTCE MARIÍ KRUPÍČKOVÉ

7. 9. – ŠKODA CLASIC TOUR – VÍCE NEŽ 100 VETERÁNŮ V LMMV

8. 9. – DEN V OBLACÍCH SE ZAMĚSTNANECKOU POJIŠŤOVNOU ŠKODA V LETECKÉM MUZEU

13. 9. – LÉTÁME PRO VÁS - SHOW HISTORICKÝCH LETADEL

Projekční práce probíhaly od května do září 2018, následně byla ve firmě Lipraco zahájena výroba. Bylo velice zajímavé vidět letoun celý sestavený v dílně se všemi detaily včetně kovové „ratanové“ sedačky a to vše z nerezového materiálu, který vydrží bezpečně a dlouhodobě povětrnostní vlivy. Konečná instalace na připravené betonové základy zabrala jen několik hodin - jeden den montáž na letounu a druhý den natažení a vypnutí lan u křídel. Práce byly ukončeny 22. prosince.

Na jaře 2019 bylo mladoboleslavskou firmou Osvit s.r.o instalováno osvětlení, které ve večerních hodinách letoun krásně rozzáří. Kovová plastika letadla Metoděje Vlacha byla slavnostně předána do užívání 12. 4. 2019 u příležitosti Mezinárodního dne letectví a kosmonautiky. Tento den také letecké muzeum zahájilo již pátý úspěšný rok svého provozu.

Vladimír Handlík



## LETECKÉ MOTORY Z MLADÉ BOLESLAVI

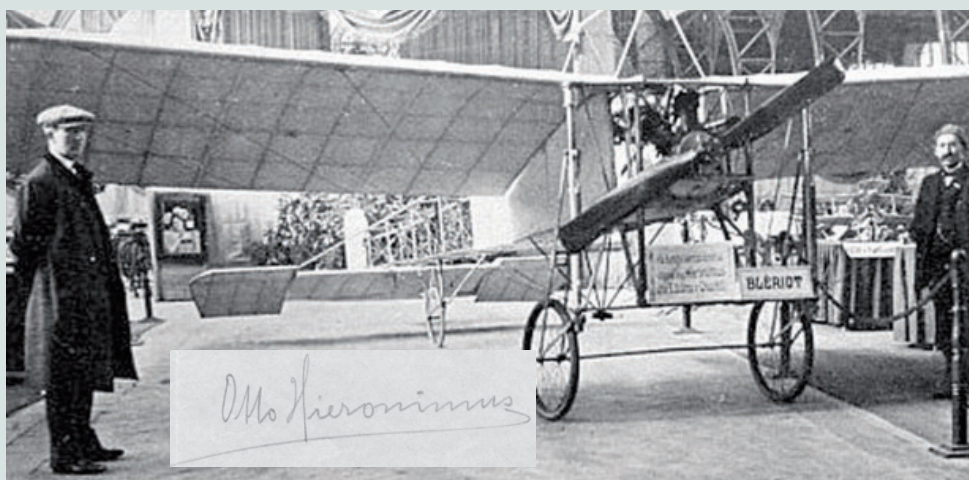
# LAURINKY V OBLACÍCH

**MLADOBOLESLAVSKÁ AUTOMOBILKA  
LAURIN & KLEMENT PATŘILA PŘED 110 LETY  
K PRŮKOPNÍKŮM LETECTVÍ, ZA PRVNÍ REPUBLIKY  
VYRÁBĚLA DOKONCE 450KOŇOVÝ MOTOR W12!  
ZAMÍŘIL AŽ DO TOKIA.**

Strhující příběh se začíná odvíjet 15. prosince 1907, kdy na post šéfkonstruktéra L&K nastupuje ing. Otto Hieronimus. Talentovaný technik, rodák z Kolína nad Rýnem, následně vytvoří řadu špičkových osobních i závodních vozů, s nimiž sám úspěšně závodil. Populární „Hiero“ brzy obrací pozornost k dobývání vzduchu. V roce 1909 skládá ve Francii letecké zkoušky a doma se pustí do vývoje motoru vlastní konstrukce. V listopadu 1909 se s generálním Klementem dohodnou, že pokud Hiero projekt úspěšně dokončí, následujícího roku se ve vzduchu bez přerušení udrží 20 minut a bezpečně přistane, pokryje L&K polovinu nákladů a nebude se účtovat výrobu motoru. Kdyby snad aviatik havaroval, nikdo po něm ne-

bude chtít platit opravu. V případě zavedení motoru do sériové výroby připadne jeho tvůrci 30 procent čistého zisku.

V lednu 1910 již na kraji Mladé Boleslavi stojí dva hangáry: jeden je Hieronimův, druhý patří dalšímu úspěšnému závodníkovi



a zároveň akcionáři automobilky, hraběti Sašovi Kolowratu-Krakowskému. Oba používají upravený automobilový čtyřválec L&K typu EL. Stejnou cestou se vydává jejich kolega Metoděj Vlach, talentovaný montér a později dílovedoucí u Laurina & Klementa.

V památný pátek 15. dubna 1910 v 17 hodin se ing. Otto Hieronimus v letadle Blériot s motorem L&K typu EL, vyrobeným v Mladé Boleslavi, na chuchelském závodě u Prahy odlepí od země. Ve vzduchu se udrží 2 minuty a 26 sekund, stačí urazit asi dva kilometry. Je první na českém území. Následujícího dne na stejném místě zopakuje Čech ing. Jan Kašpar, taktéž spojený se společností L&K. Hieronimus zanedlouho blériotem krouží i nad Radoučí u Mladé Boleslavi.



Saša Kolowrat-Krakovský

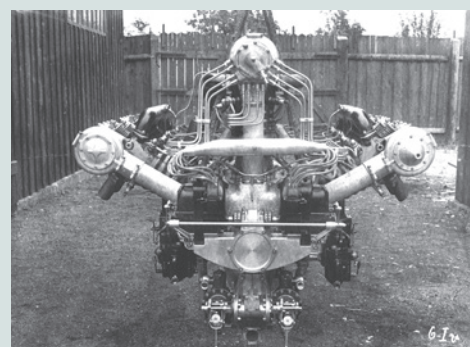
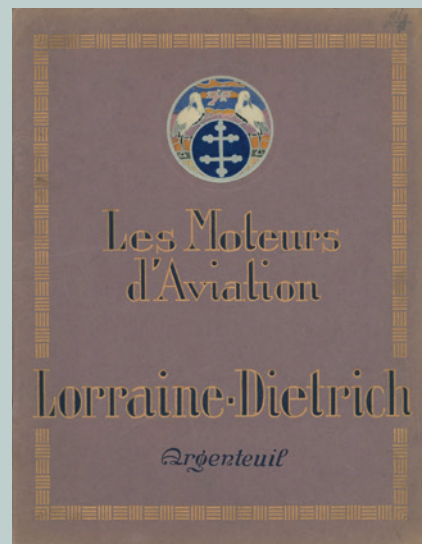


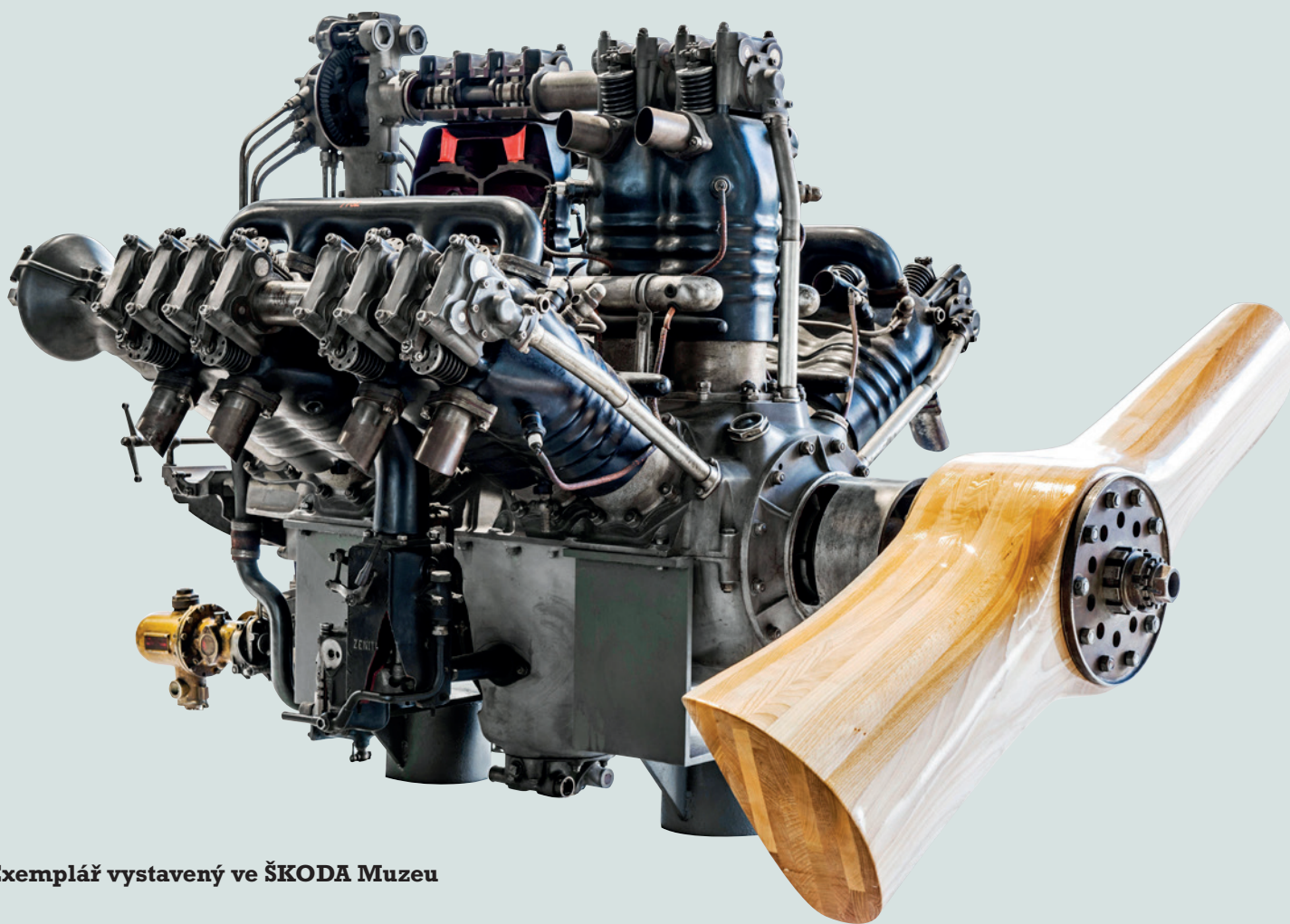
1924 - montáž leteckých motorů W12

63-151

Továrna je však vytížena poptávkou po automobilech Laurin & Klement, exportovaných do desítek zemí světa, takže nakonec vzniknou jen tři kusy progresivního leteckého motoru s hliníkovým blokem, litinovými válci a jejich plechovým opláštěním. Projekt čtyřválců Hiero 4 se stěhuje do Vídně, stanou se zřejmě druhými sériově vyráběnými spalovacími motory pro pohon letadel na světě. V roce 1915 Hieronimův šestiválec dočká velkého rozšíření i díky prodeji licence do Německa. Tím ale spojení Mladoboleslavských s dobýváním nebe rozhodně nekončí. Po první světové válce, kdy se odbyl automobilů vinou všeobecných hospodářských obtíží výrazně sníží, roz-

šíří společnost Laurin & Klement sortiment o moderní letecké motory L&K-Lorraine-Dietrich ve francouzské licenci. V Mladé Boleslavi začnou od roku 1924 vznikat nejen moderní osmiválce o výkonu 400 koní. Návštěvníci ŠKODA Muzea v Mladé Boleslavi mohou obdivovat špičkový model z roku 1926, který zaujme nejen svými impozantními rozměry a zdvihovým objemem 24,4 litru, ale také uspořádáním dvanácti válců do W, čili tří řad po čtyřech válcích. Nejvyššího výkonu 450 k (331 kW) agregát dosahoval při 1850 otáčkách za minutu. Podle dobových údajů spotřeboval za hodinu provozu 240 gramů paliva plus 12 gramů oleje na každého koně výkonu.





**Exemplář vystavený ve ŠKODA Muzeu**

Projekt pokračuje i po roce 1925, kdy se společnost Laurin & Klement stává součástí strojírenského zbrojního gigantu, plzeňské Škodovky. Kvalitní letecké motory z Mladé Boleslavi se uplatní například v tuzemských letounech Letov Š-12 a ŠB-16, ale

zájem o ně je i daleko za hranicemi Československa, například v Litvě či Turecku. K nejpřesvědčivějším důkazům jejich vysoké úrovně patří úspěšný dálkový let pplk. Jaroslava Skály, který se v roce 1927 s letounem Letov Š-16 vydává z Prahy až do Tokia.

## LET OKŘÍDLENÉHO ŠÍPU

Současně s kolegy z Mladé Boleslavi se výrobě moderních leteckých motorů věnovalo také jedno z mnoha oddělení plzeňské Škodovky. Od roku 1922 produkovalo osmiválec Škoda HS 300 s parametry 18,5 l/300 k, licenci Hispano-Suiza 8Fb. Následoval motor Škoda L. Produkcí celých letadel se Škodováci zabývali od roku 1925, o dvě léta později spoluzaložili Československou leteckou společnost (ČLS) s majetkovou účastí státu. Na sklonku 20. let se aviatkářská divize soustředila v pražském závodě Avia, taktéž součástí koncernu Škoda. Ale to už je jiná historie.

