



Historical Flying Club

# newsletter

2/2017

## VELKÝ PROJEKT HFC:



## STAVBA REPLIKY LETADLA ZLÍN XII

**H**ISTORICAL FLYING CLUB díky rostoucí základně loajálních členů může naplňovat jedno ze svých stěžejních poslání – podporovat historické létání a stavbu replik dobových letounů. Před námi je zahájení projektu, který patří k největším v existenci HFC. Již v září se rozjedou práce na konstrukci velmi pohledného stroje Zlín XII, který bude náš klub kompletně financovat.

Původní originál letounu Zlín XII byl vyroben v Otrokovicích v Baťových leteckých závodech v první polovině roku 1935. Tento letoun byl dílem slavného konstruktéra Jaroslava Lonka, tehdejšího šéfkonstruktéra otrokovické továrny na letadla. Letoun měl na svoji dobu moderní konstrukci – šlo o dolnoplošník se sedadly umístěnými za sebou, krásnými tvary připomínal stíhací letadla pozdější doby. Dosahoval také dobrých letových výkonů i s relativně skrovnými motory Persy I (36 koní) a Persy II (45 koní), které vycházely z konstrukce amerického motoru Continental. Vyrobeno bylo celkem 252 exemplářů v řadě Zlín XII a později ve zdokonalené řadě Zlín 212.

Letoun se masově rozšířil nejen v našich aeroklubech, ale velmi často zamířil i na export. Zlíny XII létaly před druhou světovou

válkou a ještě nějaký čas po ní ve Francii, Itálii, Jugoslávii, Rumunsku, Egyptě, Japonsku ale i ve státech Jižní Ameriky. Jeden zachovalý exemplář Zlín XII je vystaven v expozici Vojenského muzea v Praze ve Kbelích.

Stavbu věrné repliky tohoto zajímavého letounu provede pro Nadační fond letadla Metoda Vlach Ing. Petr Tax, který byl stavitel

repliky Morane Saulnier BB. Projekt s uskutečnění ve skutečné velikosti (1:1), stavba započne 1. září 2017

a bude ukončena 31. 12. 2018. Uvedení do provozu je plánováno na 31. 3. 2019. Rozpočet stavby je stanoven na 1,1 milionu korun, kompletně jej ze svých prostředků bude financovat Historical Flying Club. «



### VÁŽENÍ ČLENOVÉ HFC,

jsme uprostřed letecké sezony a mám radost, že aktivity Historical Flying Clubu jsou opravdu vidět – a to doslova. Při akcích „Muzejní noc“ a „Létáme pro vás“ byl středem pozornosti náš nový stroj Morane Saulnier BB, který jsme pokřtili v loňském roce. Na palubní desce druhého pilota nese tabulku s informací, že na vzniku tohoto krásného letounu se finančně podílel právě HFC.

Na podzim vzlétne další replika Caudron G3, který prošel technickou přejímkou, nyní je dokončován a připravován pro zálet. Jsem velmi rád, že se nám daří naplňovat hlavní myšlenku našeho klubu - finančně pomáhat stavbám replik historických letounů. O dalším chystaném projektu se více dočtete v tomto newsletteru, na podzim zahájíme stavbu letounu Zlín XII, která bude již plně financována z prostředků HFC. Všem členům i příznivcům klubu bych touto cestou rád poděkoval za jejich podporu!

Váš Vladimír Handlíř

## Kalendář

<b>8. 9.</b>	Létáme pro vás
<b>ZÁŘÍ</b>	Setkání členů HFC – barbecue
<b>ZÁŘÍ</b>	Křest repliky Caudron G3
<b>PROSINEC</b>	Zavírání nebe, valná hromada

O zářijových a prosincových termínech bude včas informováni emailem.

# HFC SE PODÍLÍ NA REKONSTRUKCI

## KLUZÁKU L-13 BLANÍK



**A**EROKLUB MLADÁ BOLESLAV je zřizovatelem oblíbené letecké plachtařské školy, současně velmi úzce kooperuje i s Leteckým muzeem Metoděje Vlacha. Mimo jiné aktivně provozuje muzejní historický dřevěný kluzák Orlík VT 116 a podporuje historické létání v Mladé Boleslavi. Před časem padlo v aeroklubu rozhodnutí zrekonstruovat celokovový dvoumístný větroň L-13 Blaník a zařadit jej do „služby“ v letecké škole. Blaník patří k významným historickým celokovovým větroňům, které létaly po celém světě, byť po letecké nehodě ve Švýcarsku v roce 2009 byl jejich provoz zastaven a doporučena rekonstrukce s úpravou trupu a nosníku křídla.

Rekonstrukce větroně Blaník začíná roznýtováním trupu a jeho rozdělení na dvě části za kabinou. Poté je vložena nová zesílená přepážka a trup se opět snýtuje dohromady. Úprava křídla spočívá ve vložení další kovové pásnice pro vyztužení nosníku. Větroň je poté schopen bezpečného provozu v letecké škole, náklady na tuto úpravu činí 450 000 Kč.

Aeroklub požádal Odbory KOVO MB a společnost ŠKODA AUTO o finanční podporu na úpravu větroně s tím, že současně nabídne absolvování plachtařské letecké školy pro učně a studenty z automobilky za výrazně příznivějších podmínek. Nejlepší učni a studenti se navíc mohou ve větroněch proletět zcela zdarma. Aeroklub pro oba partnery nabídl plochu na křídlech a trupu větroně L-13 Blaník pro umístění reklamy.

Historical Flying Club se rozhodl k Odborům KOVO MB a společnosti ŠKODA AUTO připojit, a to částkou 50 000 Kč, která pomůže s financováním úpravy větroně. Na trupu letounu pod kabinou za to bude recipročně umístěna reklama HFC včetně webových stránek, při podzimním setkání našich členů se budou moci zájemci v tomto větroně proletět – zážitek je to opravdu mimořádný. «



**BLANÍK PATŘÍ K VÝZNAMNÝM HISTORICKÝM CELOKOVOVÝM VĚTROŇŮM, KTERÉ LÉTALY PO CELEM SVĚTĚ.**

LOGO HFC bude viditelně umístěno na obou stranách trupu pod úrovní krytu kabiny



# ŠKODA Classic Tour po čtvrté!

## **A** REÁL LETECKÉHO MUZEA METODĚJE

Vlacha bude v sobotu 2. září cílem již tradiční jízdy zaměstnanců značky ŠKODA s jejich historickými vozidly. V pořadí již čtvrtý ročník nabídne účastníkům novou trasu a řadu měřených úseků, které musejí posádky absolvovat v přesně určeném čase. Odchylka o +/- 0,01 sec znamená jeden trestný bod, takže průjezd úseku o vteřinu dříve či později „stojí“ 100 trestných bodů.

Letos je přihlášeno rekordních 140 posádek s vozy mnoha značek. Nejen členy HFC zveme na sobotní odpoledne, kdy posádky od 13:00 na uzavřeném parkovišti u muzea absolvují poslední měřený úsek a následně projedou cílem za budou LMMV. Slavnostní vyhlášení vítězů je plánováno po 15:00. «

**LETOS JE PŘIHLÁŠENO REKORDNÍCH  
140 POSÁDEK S VOZY MNOHA ZNAČEK.**







# REPLIKA LETOUNU KLEMM L 25 H

Ing. Vladimír Handlík  
Nadační fond letadla  
Metoda Vlachy

**P**PO KONSTRUKCI ŘADY LETADEL v letech 1919-1925 založil Hans Klemm v roce 1926 vlastní firmu, ze obratem vzešlo slavné sportovní letadlo Klemm L 25, vybavené motorem Salmson o výkonu 40 koní. Po úpravě draku pak vznikl typ, určený nejen pro školní a sportovní užití, ale i k nácvi-ku akrobacie. Právě všestrannost použití, daná i možností instalace motoru až 73,6 kW, umožnila nebývale rozsáhlou a u sportovního letadla dosud nevídanou sériovou výrobu. Od roku 1928 do roku 1939 bylo vyrobeno celkem 600 kusů různých modifikací, které se lišily především motory.

Na letounech Klemm L-25 bylo vytvořeno několik pozoruhodných sportovních výkonů. V roce 1930 s ním známý plachtař Wolf Hirt podnikl motorový let do Severní Ameriky s mezipřistáním v Anglii, na Orknejských ostrovech, na Islandu, v Grónsku, na Labradoru a Quebecu. Na Islandu se však dozvěděl, že dánská vláda navzdory dřívějším slibům trvá na kauci ve výši 10 000,- korun jako pojistce nákladů možné pátrací akce v případě nehody, aby mohl v Grónsku přistát. Protože Wolf tuto částku nemohl dát dohromady, musel se svého plánu vzdát. Takže jel se svým letounem lodí do Kanady a odtud letěl do New Yorku. Navštívil Washington, Richmond, Atlantu, Floridu a osm měsíců létal nad USA doslova křížem krážem. Letadla Klemm L-25 se ve třicátých letech zúčastňovala všech leteckých závodů v Německu. Byla vyvážena do řady evropských zemí. Některá z nich létala ještě v sedmdesátých letech s původními motory v SRN, Lucembursku a ve Švýcarsku.

Při rozhodování o stavbě repliky letounu Klemm 25 H v roce 2008 jsme přihlíželi k jeho původní konstrukci i letovým vlastnostem. Hledali jsme do naší sbírky letoun, který by měl historickou hodnotu a byl dolnokřídý a tím se do něj lépe nastupovalo i méně obratným pasažérům. Na kon-

**NA LETOUNECH  
KLEMM L-25 BYLO  
VYTVOŘENO NĚKOLIK  
POZORUHODNÝCH  
SPORTOVNÍCH  
VÝKONŮ.**



ci roku 2009 bylo hotové křídlo a konstrukce výškovky, do poloviny roku 2010 kostra trupu a centroplánů.

Významným mezníkem pro stavbu každého letadla je zátěžová zkouška křídla. Ta úspěšně proběhla v červnu 2010 za účasti stavitelů i hlavního technika LAA ČR Ing. Václava Chvály. Křídlo bylo sestaveno s centroplánem a otočeno „vzhůru nohama“, konce byly podepřeny malými hevery, které přenesly zatížení při nakládání zátěže a při zpětném snímání. Materiál pro zatěžování ochotně poskytla místní prodejna stavebnin a tak se postupně ptýtky s cementem přesouvaly na křídlo podle zátěžového plánu.

Podvozek byl svařen přímo na trupu z tenkostěnných ocelových trubek, a to včetně úhlů pro sblíhavost kol. Pružení je zajištěno bantamovými pneumatikami a gumovými kroužky a talířky, podobně jako na letounech Mosquito.

V létě 2011 byl letoun potažen a nalakován, po dokončení převezen do hangáru v Mladé Boleslavi, kde členové nadace provedli dokončovací práce. Laminátové díly zhotovil Tomáš Souček, nátěry, nápisy a barevné doplňky provedl Ing. Petr Handlík, na montáži motoru a jeho připojení se podílel Jiří Hybler. Klempířské práce na kapotě motoru provedl Petr Prskavec a platněř Alexandr Rimšev, který z hliníkového plechu na dřevěném špalku ručně vyklepával 2 měsíce celou přední masku. Konečná montáž letounu proběhla v lednu 2012. Letoun byl zvážěn, stanoveno těžiště a doporučeny drobné technické změny pro zlepšení konstrukce.

Letoun dostal přidělenou značku OK RAU 07. První let provedl zkušební pilot LAA Jan Rýdl 21. 11. 2012. Již při prvních rovných letech bylo zřejmé, že letoun je dobře ovladatelný a nemá žádné závažné vlastnosti. Od dubna do května 2013 jsme pokračovali v záletu podle programu předepsaném LAA pro kategorii ELSA. S každým dalším



startem se naše obavy víc a víc rozplývaly. Měli jsme velikou radost, že už nám žádná záludnost nehrozí a že je to nádherný stroj. Kompletní zálet podle zpracovaného programu byl dokončen 23. 5. 2013, kdy také letoun dostal technické osvědčení v kategorii ELSA.

#### SLAVNOSTNÍ KŘEST REPLIKY

Slavnostního křtu repliky letounu Klemm 25 H se v červnu 2013 zúčastnili členové představenstva Škoda Auto pan Bohdan Wojnar a Michael Oeljeklaus, poslanec a místopředseda poslanecké sněmovny parlamentu ČR Jan Hamáček, primátor města Mladá Boleslav Raduan Nwelati, Karl Petz ze Švýcarska, předseda Aeroklubu Mladá Boleslav Zdeněk Ježek, předseda Nadačního fondu Ing. Vladimír Handlík, projektant repliky Ing. Emil Přádný a stavitel Jiří Šamša. K pozvaným hostům patřili členové nadačního fondu letadla Metoda Vlacha, piloti aeroklubu i ultralehkých letounů a zástupci médií. Po křtu poprvé divákům předvedl letoun Klemm 25 H pilot a president Historical Flying Clubu Michael Oeljeklaus.

### TECHNICKÉ PARAMETRY:

rozpětí	10,7 m
délka	6,7 m
plocha křídla	13,7 m <sup>2</sup>
hmotnost prázdného letounu	330 kg
vzletová hmotnost	540 kg
rychlost maximální /cestovní	165/120 km/hod
rychlost minimální	75 km/hod
stoupání	2,5 m/sec

#### ZKUŠENOSTI S LÉTÁNÍM

Letoun Klemm 25 H má vynikající letové vlastnosti, je velice příjemný na pilotáž a splňuje základní podmínky pro typický školní letoun třicátých let. Podélná i příčná stabilita je dobrá a správně navržená profiláž umožňuje velký rozsah rychlostí bez zásahu do vyvážení. Cestovní rychlost při otáčkách motoru 2000 ot/min je 120 km/hod, maximální rychlost v horizontu při plných otáčkách je 145 km/hod. V zatáčkách mírných i ostrých se letoun chová příjemně jak v sóle tak ve dvojím obsazení. Sestupová rychlost pro přistání je 100 km/hod a po zavření plynu a vyrovnání klouže letoun velice příjemně až do dosednutí na „ tři body“. Pilota nečeká žádné prosednutí z malé výšky, letoun se nechá prostě pomalu dotahovat a dotahovat a nadjednou jede „ po třech“. Na této replice jsme si ověřili, že původní konstrukce Hanse Klemma byla dokonalá a patřila ke špičce ve světovém letectví. «

