



Historical Flying Club

1/2017

# newsletter



## Nový projekt HFC: Československý letoun Zlín XII

V dubnu 1935 vzletl prototyp lehkého dvoumístného stroje Zlín XII, který byl později Zlínskou leteckou společností vyráběn sériově. V prototypu byl nejprve motor Continental A40 o výkonu 27 kW, později jej nahradila zlínská kopie motoru 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 Zlínech XII se našim pilotům podařilo úspěšně obstát na řadě domácích i zahraničních soutěží. Bylo vyrobeno celkem 301 letounů tohoto typu. Zbarvení letounů bylo pestré - od stříbrné přes žlutou až k červené a modré. Základní parametry



originálu Zlín XII přímo vybízejí ke stavbě přesné repliky v kategorii UL a nebo LSA: Letoun měl rozpětí 10 m, délku 7,8 m a hmotnost 319 kg.

Nadační fond letadla Metoda Vlacha připravuje stavbu repliky tohoto letounu, která by měla spatřit světlo světa v létě 2019. Historical Flying Club bude exkluzivním partnerem této unikátní stavby. Motor Continental A65 zapůjčí pro tento letoun člen představenstva HFC Vladimír Handlík. Zahájení stavby, o jejímž průběhu vás budeme informovat, plánujeme na červenec 2017.



Milí přátelé,

letecká sezóna 2017 se otvírá a s ní startují i nové aktivity našeho Historical Flying Clubu. Mám velkou radost, že jsme za pět let existence HFC dokázali zrealizovat spoustu zajímavých projektů. Sdružujeme letecké nadšence a fanoušky historických letounů, podporujeme aktivity Leteckého muzea Metoděje Vlacha, u jehož zrodu řada z nás stála, pravidelně organizujeme společná setkání členů i příznivců s letovými ukázkami historických strojů, zapojili jsme se opět do leteckého dne v Mladé Boleslavi... Je mnoho věcí, které mne těší, ale asi nejvíce jsou to ty hodně viditelné: HFC ze svých prostředků podporuje stavbu replik historických letounů a já mám tu čest představit další velký projekt, který v roce 2017 s naší podporou započne: stavba repliky krásného českého stroje Zlín XII!

Děkuji Vám všem za podporu HFC a přeji Vám krásné chvíle s historickým létáním.

Michael Oeljeklaus, prezident HFC

# Ohlédnutí za rokem 2016



Opravdu bohaté aktivity Historical Flying Flubu v roce 2016 jsme shrnuli na prosincové Valné hromadě HFC, která se již tradičně uskutečnila v Air Café Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi. President HFC pan Michael Oeljeklaus přítomné seznámil s činností v minulém roce i plány pro ten letošní, přítomní měli možnost shlédnout dokumentární film z leteckého dne, nechyběla ani prohlídka expozice muzea s detailním a zasvěceným komentářem ředitele Vladimíra Handlíka. Hodně dotazů mířilo hlavně na postup prací na letounu Caudron G-III, který by měl již brzo patřit k ozdobám zdejší sbírky. Na závěr setkání pak president HFC M. Oeljeklaus symbolicky uzamkl nebe a zakončil tím sezónu 2016.



ČÁST 2.  
DOKONČENÍ

*V minulém newsletteru jsme započali dvoudílné vyprávění o odvážném počínu pilota Skály a mechanika Toufara, kteří se v roce 1927 vydali na dvouplášťní Letov Š 16 z Prahy do Tokia a zpět. Bez zajímavosti není fakt, že letoun měl motor Lorraine Dietrich, vyráběný v licenci společnosti Laurin & Klement v Mladé Boleslavi – a ve zdejším automobilovém muzeu je tento dvanáctiválec i k vidění! Oba hrdiny jsme minule opustili poté, co po řadě strastí přistáli na poli u zabajkalské Čity...*

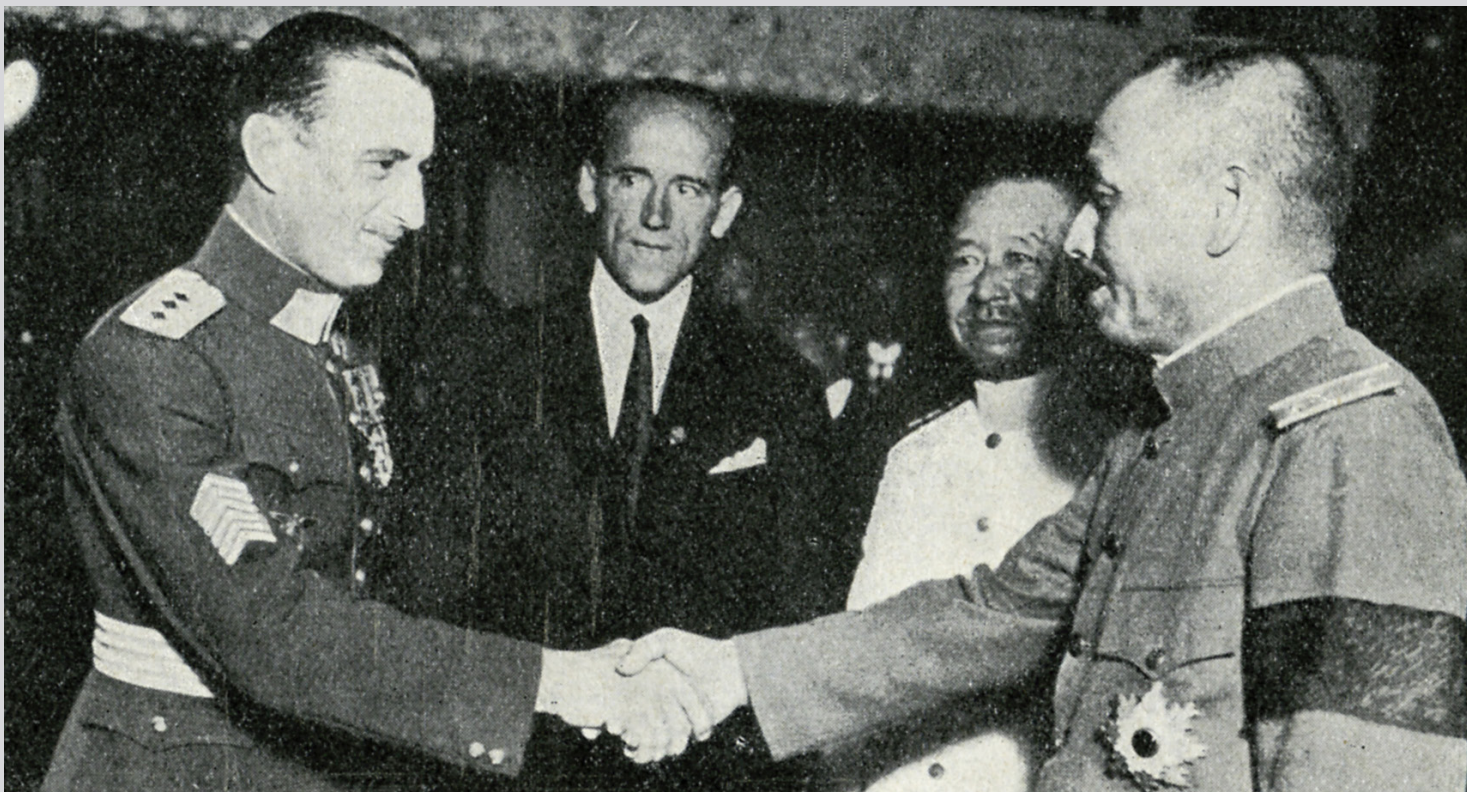
Při další etapě museli čeští letci přistát před blížící se bouří v půli cesty do Mukdenu. Přistání proběhlo hladce, ale na zemi letadlo postupně doslova zavalilo obrovské množství Číňanů, kteří se seběhli během několika málo desítek minut ze širokého okolí. Pilota Skálu odvezli místní policisté, zatkli ho jako špiona a vsadili do vězení.

Při následující etapě letu prasklý chladič zapříčinil další nouzové přistání, tentokrát v Koreji. Těsně před zadřením motoru stačili přistát na 120 kroků dlouhé políčko rýže, jediné rovné místo široko daleko, jinak samé skály a moře. Letadlo zabrzdila mladá rýže, která se namotávala na podvozek a fungovala jako brzdné lano na letadlové lodi. Když zastavili, před letadla byla nad hlubokým náhonem s vodou, kterým bylo políčko ohraničeno. V chladiči byla trhлина po celé délce odshora dolů. A zatímco pilot Skála rezignovaně vyjednával na 18 kilometrů vzdálené železniční stanici telefonem rozebrání letadla a jeho odeslání vlakem domů, Tauffer stačil chladič provizorně opravit a z políčka za pomoci místních Korejců udusat malé

letištětko, pro které vymyslel a postavil z hlíny i zvláštní skokanský můstek na konci před náhonem s vodou. Š-16 potřeboval běžně ke startu cca 300 m, zde to nebyla ani polovina. Přesto se Skálovi s úplně odlehčenou Š-16 podařilo i z této plochy odstartovat.

Z Koreje do Japonska to už byl jen skok, i když přes moře. V Japonsku se stali naši letci prvotřídními celebritami. Recepce střídala recepce, pocty jen přely. Naprosto konsternovaní čeští letci byli např. v den přistání v Ósace uvedeni večer do kina, kde běžel 20minutový dokumentární film -





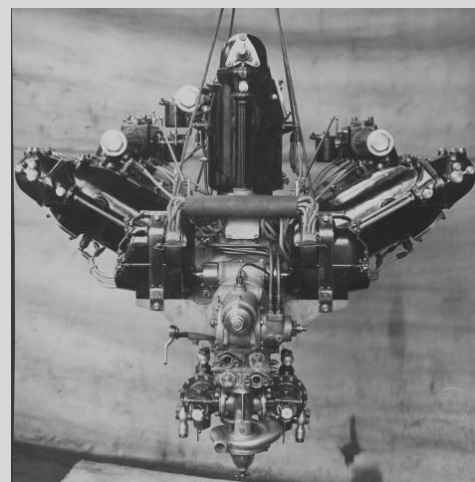
o přeletu Š-16 a přivítání českých letců v Ósacel V Tokiu to nebylo jiné, čeští letci byli postupně přijati všemi významnými japonskými politiky té doby, absolvovali například přijetí u admirála Toga, japonské legendy a tehdy prvního poloboha po císaři, legendárního vítěze od Cušimi – a to na jeho vlastní žádost! Mezi mnoha významnými a řády oba letci obdrželi i nejvyšší možné vyznamenání Japonského císařství - Řád vycházejícího slunce.

Ani zpáteční cesta nebyla pro naše letce jednoduchá. Za nadšeného jásotu a mávání desetitisíců diváků odstartovali z letiště v Tokiu 12. září 1927, symbolicky obletěli v pěkném počasí posvátnou horu Fudži a dokonce proletěli kráterem této sopky. Počasí však přivětivě neústalo, takže nakonec museli přistát v Jokohamě. Ani druhý pokus odletět z Japonska nebyl úspěšný, bouře, déšť a mraky až k hladině moře je donutili neplánovaně přistát v Hirošimě. Nakonec při třetím pokusu přeletět z Hirošimy do Koreje se letoun s našimi letci dostal do spárů tajfunu!

Následující část letu byla proti předchozím příhodám klidná. Až přišlo 16. září a přelet do Čity. Během etapy přelétali nad obrovským požárem tajgy, a museli prolétnout bez vidu hustým oblakem kouře, který nešel nijak oblétnout ani přeletět. Opět zůstal pomocníkem pouhý kompas, hodinky a zkušenost pilota. Jenže let v kouři oba letce přiotrávil. Celý další den pak odpočívali v Čitě. Z ní odlétali až 18. září ráno v devět hodin, počasí jim přálo, let probíhal podle předpokladů. V 9.50 se však jako blesk z čistého nebe ozvala od motoru rána a z výfuku vyšlehl dlouhý plamen. A znovu a znovu. Otáčky motoru klesaly, a letoun z výšky cca 2200 m klesal také. Byli cca 100 km od Krasnojarska, nedaleko stanice Koziulta na Transsibiřské magistrále. Všude pod nimi samé lesy. Kromě malého trojúhelníčku mýtiny, který svítil pod nimi. Nebylo možno si vybírat, pilot namířil k mýtině. Ale tam už jim štěstí nevydrželo. Mýtina byla plná vysokých pařezů a ležících klad, bezpečně přistát se nedalo. Ale letět dál pro zá-

vadu na motoru se nedalo také. Zbývalo nouzové přistání s cílem – zachránit zdraví a životy. Tento cíl splnil Skála na jedničku. Dokázal „vydojit“ nyní již plachtící Š-16 a dovést ji na kraj malé mýtiny tak, že přistával na minimální rychlosti, kterou dále zbrzdil úmyslným postupným urážením podvozku a spodních křídel o ležící kлады. Taufer již dříve vypnul zapalování. Letoun si silně poškodil křídla a přišel i o podvozek a vrtuli. Pohyb nyní již vraku Š-16 se zastavil na druhém konci mýtiny, oba letci z něj ale poté vystoupili bez jakékoli oděrky živí a celí. Následovala domluva po telefonu s místními úřady a pak již jen následovalo rozebrání vraku i s pomocí místních dřevorubců, převezení vraku Š-16 k železnici, naložení vraku na vagon, a odjezd vlakem domů, do Prahy. Tato poslední část anabáze trvala čtrnáct dní. Poslední vzpomínkou na tuto zajímavou dálkovou cestu je směrové kormidlo z uvedeného letounu vystavené v leteckém muzeu v Praze ve Kbelích. Je na něm do dnes vidět nápis Praha – Tokio.

Podle původního článku Ivo Pujmana zpracoval 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 2016 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!

Detaily ke členství klubu jsou v přehledu a samozřejmě i na webu [www.hfclub.cz](http://www.hfclub.cz)

### Bronzové členství příspěvek 2 500 Kč:

Výhody: Volný vstup pro jednu osobu 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 15 minut) během kalendářního roku.

### Zlaté členství příspěvek 12 500 Kč:

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.

### Stříbrné členství příspěvek 6 500 Kč:

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.

### Členství právnických osob příspěvek 25 000 Kč:

Výhody: Volný vstup pro pět osob 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, bezplatný let historickým letadlem (trvání 5x 20 minut) během kalendářního roku.