



Historical Flying Club

9-10/2015

newsletter



PŘÁTELSKÉ SETKÁNÍ ČLENŮ HFC

V úterý 1. 9. se odpoledne na letišti v Mladé Boleslavi u leteckého muzea uskutečnilo setkání členů HFC, spojené s vyhlídkovými lety pro členy a s barbecue.

Pozváni byli nejen členové HFC, ale také jejich partneři, děti a přátelé. Sešlo se přes 50 hostů, z nichž více jak polovina využila možnosti vyhlídkových letů v historických letadlech. Nadační fond letadla Metoděje Vlacha připravil tři dvoumístné letouny, a sice Racek PB6, Klemm L25 H a Piper L4. Piloti nadačního fondu Vladimír Procházka, Petr Handlík a Tomáš Souček měli své stroje perfektně připraveny a tak létání mohlo začít hned v 16 hod.

President HFC pan Michael Oeljeklaus, který také

létá s historickými letadly, si vybral letoun Klemm L25 H, ve kterém postupně svezl slečnu Povšíkovou, pana Wehnera, paní Wehnerovou, Marka Jancáka a Franka Engela, který je také pilotem a který dokončuje výcvik PPL a který si také letoun ve vzduchu „půjčil“.

Petr Handlík pak mimo jiné svezl i paní Povšíkovou, která vlastní průkaz UL, a která si Klemma ráda ve vzduchu „zakočirovala“. K zajímavým hostů patřila i maminka člena HFC paní Grohmanová, která je sochařka a pro letecké muzeum zhotovila hlavy k figurínám ve vitrinách. I přes svůj věk nastoupila do letounu velice pružně a po přistání se radovala z krásného zážitku. Skvělý zážitek měli i další členové HFC, třeba Petr Kuba či Vítězslav Kodým.



Vyhlídkový let si dopřála i paní Grohmanová, která pro muzeum zhotovila hlavy k figurínám ve vitrinách



Vážení členové HFC, milí příznivci létání,

s prázdninami jsme se rozloučili tím nejlepším možným způsobem – setkáním členů HFC, spojeným s létáním a grilováním. Ve velmi příjemné atmosféře jsme měli možnost si vyměnit

zážitky, potkat známé a kolegy a k tomu dopřát sobě nebo svým blízkým skvělý zážitek ve formě vyhlídkového letu v replikách historických letadel. Ohlasy na tuto akci máme perfektní a určitě ji zopakujeme! Opět se ukázalo, jak znamenitě se pro podobné aktivity hodí areál leteckého muzea Metoděje Vlacha.

Rád bych na tomto místě poděkoval všem, kteří HFC podporujete svým členstvím i přízní a kteří jej propagujete ve svém okolí. Naším cílem je dále rozšířit členskou základnu – a veškeré informace o podmínkách členství najdou zájemci na tradiční adrese www.hfclub.cz.

S přáním pěkného dne,

Vladimír Handlík

KALENDÁŘ

Swingové večery v leteckém muzeu

- 21. září:** Hot sisters
- 19. říjen:** Swing po francouzsku
- 23. listopad:** Swingové duety
- 7. prosinec:** Vánoční evergreeny

26. září 14:00 – 16:30 hod.

Létáme pro vás
letecké ukázky letadel
z leteckého muzea

24. říjen **Modelářský dětský víkend v leteckém muzeu**
25. říjen stavba létajících modelů

21. listopad **Modelářský dětský víkend v leteckém muzeu**
22. listopad stavba létajících modelů

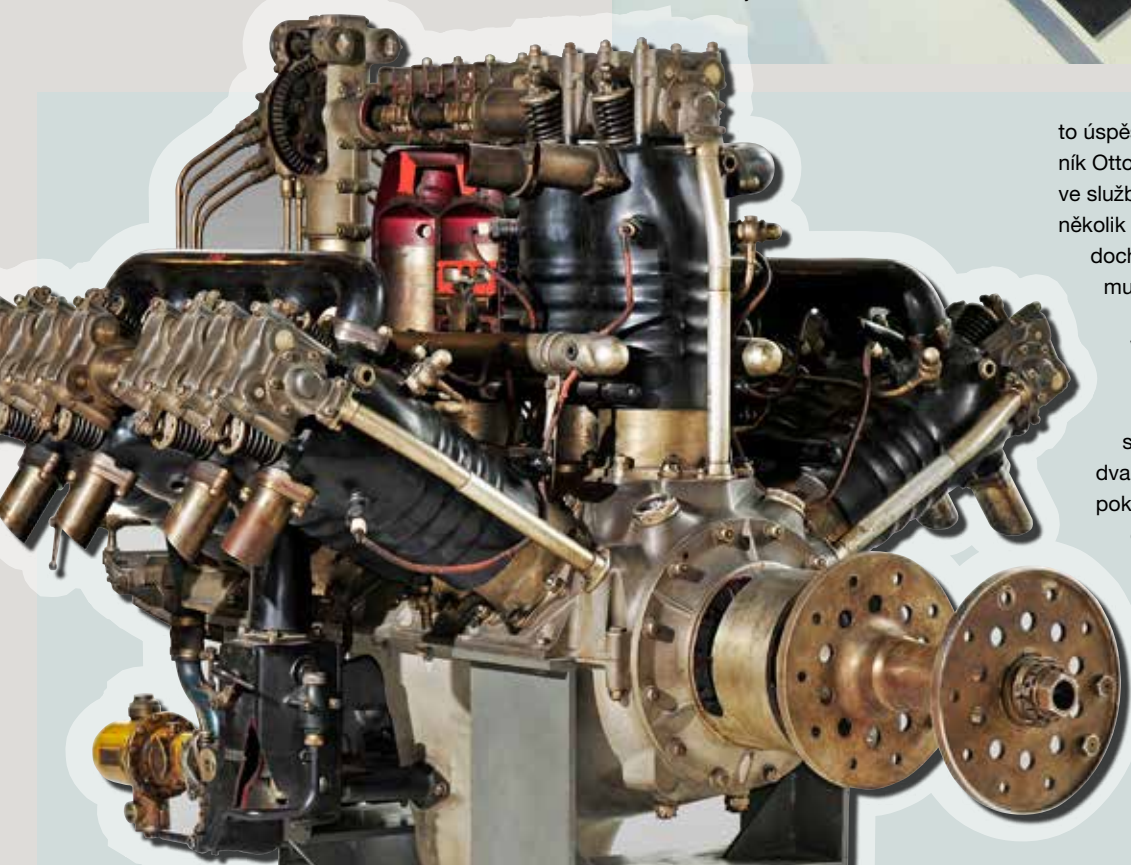
28. listopad 10:00 – 12:00 hod.
Setkání členů HFC v leteckém muzeu,
výroční zasedání
symbolické zavírání nebe

V 18 hodin bylo létání postupně ukončeno a členy HFC přivítali pan Vladimír Handlík a pan Michael Oeljeklaus – ten coby prezident HFC obdržel jako první zbrusu novou elektronickou kartu pro členy HFC, opravňující i pro vstup do muzea. Sám pak symbolicky předal několika dalším členům karty s jejich jmény, které mu připravil jeden z hlavních organizátorů setkání Tomáš Kubín se svou paní Monikou Kubínovou. Po krátkém projevu, ve kterém poděkoval za organizaci tohoto odpoledne a zhodnocení dosavadní činnosti HFC, pozval všechny přítomné na malé barbeque, které bylo pro tento podvečer připraveno.

Letadla byla uklizena do muzea a v letním podvečeru chutnalo všem pivo, nealko nápoje, pečené maso i klobásy. Na závěr nás krátká bouřka zahнала do kavárny leteckého muzea, kde jsme mohli až do 20.30 pokračovat v povídání - a to nejen o létání.



Na start se chystá Marek Jancák (vlevo), stroj pilotuje Michael Oeljeklaus



Letecký motor W12 ve ŠKODA Muzeu

Nepříliš známou část historie značky ŠKODA připomíná návštěvníkům ŠKODA Muzea nový exponát - letecký motor L&K-Lorraine-Diétrich 450 z roku 1926, který byl v druhé polovině dvacátých let minulého století licenčně vyráběn v Mladé Boleslavi.

Letečtí představuje pro mladoboleslavskou automobilku jednu z významných kapitol její historie. Již na konci první dekády minulého století použil při svých pionýrských leteckých počinech průkopník letečtí v Čechách Metoděj Vlach do svého letadla upravený automobilový motor značky Laurin & Klement. V návaznosti na

to úspěšný automobilový konstruktér a závodník Otto Hieronimus, který v té době pracoval ve službách značky Laurin & Klement, sestrojil několik ryze leteckých motorů, z nichž jeden dochovaný je součástí sbírky technického muzea ve Vídni.

Všestrannost, neutuchající invenci a v neposlední řadě i manažerskou zdatnost a flexibilitu týkající se značky L&K demonstruje i následující období druhé poloviny dvacátých let minulého století. Tehdy došlo k poklesu odbytu automobilů a Václav Klement operativně zajistil alternativní vytížení továrny licenční výrobou leteckých motorů Lorraine-Diétrich. Letecké motory s označením L&K-Lorraine-Diétrich se vyráběly ve dvou verzích – jako osmiválec o výkonu 400 koní a dvanáctiválec s výkonem 450 koní. Právě silnější motor s datem výroby 1926 je díky zápůjčce z Národního technického muzea nyní nově k vidění i ve ŠKODA Muzeu v Mladé Boleslavi. Dvanáct válců je uspořádáno do W, tedy do tří řad po čtyřech válcích a nejvyššího výkonu agregát dosahuje při 1850 otáčkách za minutu. Spotřeba se udávala z dnešního pohledu velmi specificky a u tohoto dvanáctiválcového motoru činila za hodinu 240 gramů paliva a 12 gramů oleje na každého jednoho koně výkonu.

Letecké agregáty z mladoboleslavské továrny se montovaly například do letounů Letov Š-12 a ŠB-16 a byť se vyráběly hlavně pro potřeby Československé republiky, vyvážely se třeba také do Litvy či Turecka. Bylo s nimi podniknuto i několik dálkových letů, z nichž nejznámějším je let pplk. Jaroslava Skály z roku 1927 s letounem Letov Š-16 z Prahy do Tokia.



UL replika stroje Racek PB 6 z roku 1934

U líčení historie letounu Racek PB6 musíme začít trochu zešíroka. Jaroslav Příkryl a František Blecha začínali po roce 1918 v Praze na Vinohradech opravami letadel. Činnost se jim dařila, a tak založili společnost „Ardea“ (česky volavka) a na II. mezinárodní letecké výstavě v Praze v roce 1921 vzbudil pozornost jejich sportovní hornoplošník PB-1, který však záhy poté ve skladu shořel. Následovaly projekty PB-2, PB-3 a PB-

V roce 1931 začala stavba Racka PB-5, ale problémy s volbou motoru projekt zpozdily. Asi půlroční přestávky kvůli hledáním motoru využili Příkryl a Blecha k návrhu lehkého dvousedadlového hornoplošníku PB-6 Racek. Na žádost továrny Michl vestavěli motor Orion RL-50 s výkonem 47 kW (50 k). Ještě před zalétáním mluvilo příslušné státní ministerstvo o stavbě dvaceti kusů pro akci „1000 nových pilotů“, Příkryl s Blechou

strojem nadšen a dlouho kroužil nad letištěm. Na druhý den ale motor zlobil a teprve po velkém úsilí naskočil. Když se ing. Šimůnek vracel na letiště, pozorovali diváci, že se na letadle objevily plameny. Jakmile se kola podvozku dotkla země, pilot vyskočil, stroj se převrátil a v moři plamenů a dýmu byla zničena poslední naděje Příkryla a Blechy. Ing. Šimůnek byl popálen a zraněn.



4, který již měl jméno Racek. Jeho provoz byl velmi úsporný, vlastnosti dovoľovaly létat i méně zkušeným pilotům. Od roku 1930 vykonal PB-4 množství letů na leteckých dnech, v roce 1934 se účastnil letu kolem republiky. Sériová výroba se ovšem ani zde nerozbežla.

se však dohodli, že po ukončení přípravy série zanechají letecké práce; byli u konce svých sil.

Stavba PB-6 započala koncem roku 1933 a v srpnu příštího roku byl OK-BPI připraven k zalétání. To, stejně jako u předcházejících Racků, prováděl Ing. Vladimír Šimůnek. Byl novým



Ultralehká replika Racek PB 6

Nadační fond letadla Metoděje Vlacha připravil stavbu letounu PB-6 Racek v kategorii UL. K dispozici byly původní výkresy z roku 1934 a jediná fotografie letounu před prvním startem. Z dokumentů bylo patrné, že všechny základní parametry původního stroje a to včetně prázdné



hmotnosti 250 kg odpovídají pravidlům pro kategorii ultralehkých letadel a proto jsme se rozhodli postavit jej ve skutečné velikosti. Celodřevěná stavba draku byla zadána panu Václavu Vondráškovi, odborný dozor prováděli Emil Přádný a Václav Chvála.

Celodřevěný trup včetně překližkového potahu vpředu je potažen bavlněným leteckým plátnem, křídla jsou celodřevěná s profilem, který je velice podobný původnímu. Po potažení byl celý drak letounu natřen vypínacím lakem s příměsí nitrobarvy s odstínem slonová kost. Horní a dolní část trupu byla opatřena vodou ředitelnou červenou barvou a nápisy OK-BPI. Podvozek je klasický dvoukolý s řiditelnou odpruženou ostruhou. Nejzajímavější částí je pérování, které je na původním letounu vyřešeno tak, že osa pérování není rovnoběžná s trupem jako například na Piperu, ale svírá s osou letadla určitý úhel. Podvozek tedy kývá mezi zadním závěsem a kozlíkem vpředu pod trupem letadla. Od předního závěsu jde k podvozku tlumič (u původního letadla tam byly gumové provazce), který tvoří soustava gu-

mových kroužků a talířků. První rána při přistání nejde tedy do trupu, ale do tlumiče. Letoun navíc nemá vůbec žádnou snahu odskočit. Motor Continental A65 má výkon 65 k. Jedná se o původní letecký motor z roku 1942, který létal řadu let ve Švýcarsku. Pan Vladimír Mackerle jej v dílnách Leteckého akrobatického centra Moravská Třebová repasoval a zhotovil i nové motorové lože. Motor byl po záběhu na stojanu převezen do Mladé Boleslavi a namontován.

Nahazuje se rukou

Pilotní prostory jsou koncipované podobně jako u původního stroje s dvojitým řízením. Zadní pilotní prostor je vybaven daleko důkladněji. Vedle základních letových přístrojů jako je výškoměr, vario, rychloměr je zde i zatáčkoměr s kuličkou. Protože se jedná o repliku letadla z roku 1934, snažili jsme se v našem týmu aby všechno bylo co nejvíce původní. V letadle není elektrická instalace, to znamená, že jsme nemohli k měření použít současné přístroje. Jediné dráty vedou ke zkratování magnet. Museli jsme např. nainstalovat mechanický otáčkoměr z Brigadýra.

Museli jsme shánět kapilární teploměr pro měření teploty oleje, nastříkovací pumpičku, vypínače magnet a pod. A tady nastalo telefonické dotazové bombardování pana Jindřicha Zimáka z BMZ, který provádí jako jeden z mála opravy a rekonstrukce historických originálů.

S celou řadou dílů nám pomohli mechanici Aeroklubu Mladá Boleslav a přátelé z jiných letišť. Dokončení repliky trvalo po namontování motoru na drak téměř tři měsíce. Jeden přístroj je však velice unikátní. Ing Přádný mi jednou po dlouhém diskutování na téma jak změřit výšku paliva v cca 54 cm vysoké nádrži řekl, se na Messerschmittch používalo tlakové měření této výšky a bylo prý docela přesné. Zašel jsem proto k panu Janu Sýkorovi do Leteckého muzea ve Kbelích a ten k mému překvapení podobný přístroj našel, a to konce české výroby z období první republiky. Pak přišly na řadu šikovné české ručičky a přístroj v rackovi funguje s přesností na 1 litr. Stačí zatáhnout za pumpičku, nechat probulat vzduch do nádrže a jemný ocejšovaný manometr změří množství paliva.

Letové zkušenosti

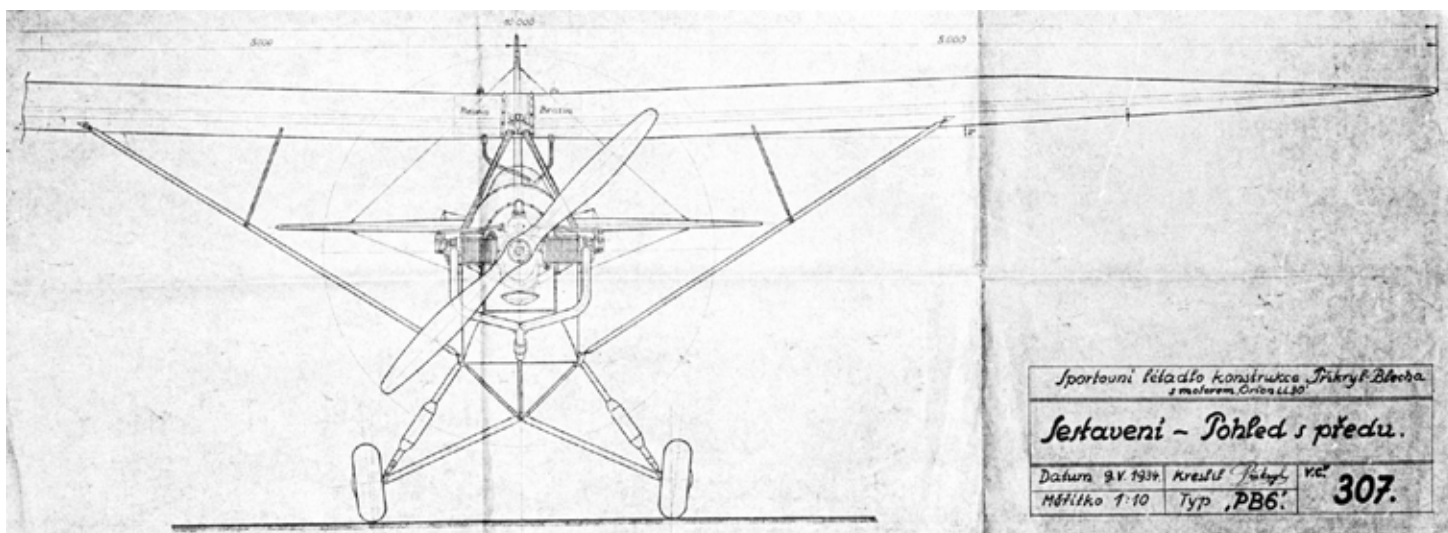
S letounem zatím létá zalétávací pilot Jaroslav Rákos. Ten jej také předvedl na slavnostním křtu v Mladé Boleslavi 26. 5. 2005. Letadlo si nemůže vynachválit. Létá příjemně, dobře se ovládá, starty a přistání jsou bez problémů. Zvuk motoru, který má jen 2300 ot/min, dodává letu dobový kolorit. Létá dobře nejen v sóle, ale i ve dvou. Rozdíl je jen cca o 0,5 m/sec nižší stoupavost.

Vladimír Handlík

Nadační fond letadlo Metoděje Vlacha

Technické parametry

Rozpětí	10 m
Délka	6,3 m
Prázdna hmotnost	289 kg
Cestovní rychlost	100 km/hod
Maximální rychlost	140 km/hod
Stoupavost	2 m/sec



Sportovní letadlo konstrukce Přikryl-Blecha
s motorem Orlin LL30

Sestavení - Pohled z předu.

Datum 9.V.1934 Kreslí Přikryl Vč. 307.
Měřítko 1:10 Typ PB6

Jaký program má

Historical Flying Club?



Historical Flying Club byl založen v únoru 2012 a veřejnosti se představil v červnu téhož roku na tiskové konferenci. Hned v prvním roce se pro členy HFC uskutečnilo létání v replikách historických letadel, v závěru sezóny pak i symbolické zavírání nebe. V květnu 2013 se odehrálo první zasedání členů HFC, kde byli seznámeni se stanovami a plánem činnosti na další období. Představily se jim i dvě nové rozestavěné repliky historických letadel Caudron G3 a Morane Saul-

otvřením muzea 12. dubna 2015 na světový Den letectví a kosmonautiky. K významným hostům, kteří se zúčastnili slavnostního aktu, patřili předseda vlády ČR Bohuslav Sobotka, předseda poslanecké sněmovny Jan Hamáček, prezident HFC a člen představenstva ŠKODA AUTO Michael Oeljeklaus, vrchní velitel vzdušných sil armády ČR gen. Libor Štefánik a další. Letecké muzeum se hned od prvního dne rozjelo na plné obrátky a otevřelo se veřejnosti. V prvních dnech

projekt pod názvem „Fascinující technika u bran Českého ráje“ a byla podepsána dohoda o spolupráci. Každý návštěvník Škoda Muzea obdrží voucher na 20% slevu pro nákup vstupenky do leteckého muzea. HFC také inicioval zapůjčení leteckého motoru Lorraine Dietrich z Národního technického muzea Praha a jeho vystavení v expozici Škoda Muzea jako upoutávku na letecké muzeum. Recipročně je v leteckém muzeu vystaven automobilový veterán.



President HFC Michael Oeljeklaus při slavnostním otevření muzea

nier BB a klub přislíbil finanční podporu stavby těchto letadel.

Hlavní činnost HFC byla směřována na spolupráci s nově vznikajícím leteckým muzeem Metoděje Vlacha, jehož stavba vlivem nepříznivé politické situace ve Středočeském kraji nabírala vážná zpoždění. Naštěstí se vše podařilo dovést do zdárného konce, korunovaného slavnostním

přišlo až 200 návštěvníků denně. Připravené letecké simulátory, nestačily uspokojit požadavky všech, kteří o ně projevíli zájem. A také další exponáty lákaly návštěvníky. Dnes se návštěvnost ustálila na průměrném počtu 700 – 1000 návštěvníků týdně.

Představenstvo HFC iniciovalo spolupráci leteckého muzea a Škoda Muzea. Je připraven

K zajímavým akcím patří například slavnostní křest letounu Beta Minor, kterého se zúčastnil prezident HFC pan Michael Oeljeklaus, ředitel Úřadu pro civilní letectví pan Josef Rada, ředitel Vojenského historického ústavu pan plk. Aleš Knižek, náměstek hejtmána Středočeského kraje pan Karel Horčíčka a další.

Představenstvo HFC se schází měsíčně na svých poradách, kterých se také pravidelně zúčastňuje ředitelka Muzea Škoda paní Andrea Frydlová a ekonom a „strážce pokladu“ pan Tomáš Kubín. Hlavními tématy jsou rozvoj členské základny a nové aktivity HFC, dále spolupráce s leteckým muzeem a jeho rozvoj. Připravuje se spolupráce se zahraničními leteckými časopisy a pozvání zahraničních leteckých turistů k návštěvě leteckého muzea. Setkání presidenta HFC pana Oeljeklausa s řediteli velkých muzeí (NTM, VHÚ) jsou neformální, ale velice účinná. Obě tato státní muzea přislíbila dlouhodobou pomoc a spolupráci.

Vladimír Handlík