



Historical Flying Club

5-6/2015

# newsletter



Vážení členové HFC, otevření leteckého muzea v polovině dubna bylo velkou událostí - nám přineslo nové možnosti, jak se setkávat v krásném leteckém prostředí. Dosud jste byli pravidelně zváni jen na létání v historických letadlech, teď máme možnost

společných schůzek v zasedací místnosti muzea, kam můžeme pozvat k besedě i některou zajímavou leteckou osobnost. Prostory muzea jsou Vám zdarma k dispozici a příjemná kavárna přímo láká k posezení u piva, nebo dobré kávy. A určitě s sebou vezměte celou rodinu, nejen na děti čekají třeba zajímavé letecké simulátory.

Těším se na setkání s Vámi, Váš  
Vladimír Handlík

## SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ leteckého muzea

Otevřením leteckého muzea Metoděje Vlacha byla završena více jak třináctiletá snaha připomenout veřejnosti osobnost téměř zapomenutého aviatika. Bylo nám mimořádnou ctí, že naše pozvání na slavnostní křest muzea přijali vnuci Metoděje Vlacha, paní Marie Kroutilová a pan Zdeněk Vlach.

Glena Millera a také dobově oděné „čtyřtřio“ s nově složenou písničkou o našem aviatikovi.

Na pozvání hejtmana Středočeského kraje Miloše Petery dorazilo více jak 200 VIP hostů, z nichž nejvýznamnější byli předseda vlády ČR pan Bohuslav Sobotka, předseda Poslanecké sněmovny



Pro slavnostního otevření byl zvolen 12. duben, který slavíme jako Den letectví a kosmonautiky. Slavnostní akt byl pojat v retrostylu s moderátorem v dobové vojenské uniformě, s velkým swingovým orchestrem, který hrál známé melodie

parlamentu ČR pan Jan Hamáček, člen představenstva Škoda Auto pan Michael Oeljeklaus a vrchní velitel vzdušných sil armády ČR generál Libor Štefánik. Nechyběla ani řada členů HFC.

## KALENDÁŘ

**22.**  
květen

**Muzejní noc.**  
19:00 – 21:00 hod.

letové ukázky historických letadel,

**21:00 – 24:00 hod.**

živá swingová hudba, promítání filmů z leteckých dnů

**6.**  
červen

**Létání v historických letadlech pro členy HFC,**

od 10:00 do 12:00 hod.

a od 16:00 do 18:00 hod.  
(přihlášení nutné)

**7.**  
červen

**Létání v historických letadlech pro členy HFC,**

od 9:00 do 12:00 hod.

a od 16:00 do 18:00 hod.  
(přihlášení nutné)

**13.**  
červen

**Škoda Classic Tour,**  
ukázky létání pro účastníky akce



připravil ukázkou malého tanku Romfel z období první světové války a taky model legionářského vlaku.

Na letecké ukázkou byla také pozvána veřejnost, která měla také možnost prohlédnout si nové



letecké muzeum. Více jak 2 500 lidí obdivovalo létající exponáty a později i jejich zavěšování na připravené kladkostroje a vytažování do prostoru haly.



Po slavnostních projevech významní hosté otevřeli letecké muzeum tím, že protočili vrtuli připraveného historického letounu - a tím vlastně muzeum nastartovali. Následovala prohlídka exponátů, při které se předseda vlády velice zajímal o originály letadel i o stavbu našich replik. Hosty zaujalo celkové uspořádání leteckého muzea, ve kterém si každý návštěvník najde něco zajímavého a bude sem rád vracet. Po prohlídce následovaly letecké ukázkou historických i sportovních letadel a také vrtulníku. Klub vojenské historie

Nové letecké muzeum při svém slavnostním otevření nakročilo správným směrem. Řečníci mu ve svých přáních přáli dobrý start i hodně návštěvníků. Nejvíce na mě zapůsobila slova potomků Metoděje Vlacha, kteří mi při odjezdu a loučení řekli, že si velice vážím toho, co všechno pro oživení památky jejich dědečka udělal Středočeský kraj, město Mladá Boleslav, Škoda Auto i nadační fond.

Vladimír Handlík

# Začátky létání v Mladé Boleslavi

Část 2.

**V minulém vydání našeho zpravodaje jsme se podívali na úplné počátky letectví na Mladoboleslavsku, dnes navazujeme událostmi po roce 1945.**

Během druhé světové války se v Mladé Boleslavi nelétalo, v hangáru na Radouči byly uskladněny

kluzáky - jenže vinou chybějící údržby se u něho propadl strop. Po válce si skupina nadšenců vypůjčila klíče od školníka Průmyslové školy a šli zjišťovat škody. Podařilo se jim dát dohromady dva kluzáky, které hned vyzkoušeli. Kluzáky neměly certifikát, protože byly stavěny jako učební pomůcka, ale to tehdy nikdo neřešil.

V této poválečné době vznikl Český národní aeroklub s ústředím v Praze. Tomu se podařilo získat od maršála Koněva jako dar československé mládeži kluzáky z plachtařské školy v Hirschbergu v Polsku. Protože město Mladá Boleslav půjčilo nákladní auto na převoz těchto letadel i s řidičem Rudolfem Vítkem a dalšími pla-





chtaři, dostala Mladá Boleslav za odměnu kluzák SG-38, větroň GB-IIb a Olympii. Samozřejmě se začalo létat na Radouči, a jelikož šlo o rovinné letiště, vyrobili si členové svépomocí naviják. V roce 1946 Ministerstvo dopravy přidělilo aeroklubu Mladá Boleslav kluzák ŠK-38 Komár, jenže brzy přichází rozhodnutí města, že Radouč není na létání vhodná a letci se opět stěhují na Chlum. Již před válkou vyrubáný průsek v lese



zde byl upraven, hlavně byly vykopány pařezy. Když se v roce 1947 vše dokončilo, usedl předseda plachtařského odboru Jaroslav Zahradka za knipl GB-IIb a za silného jihozápadního větru uskutečnil let v trvání 1 h 23 min., čímž splnil



sen mladoboleslavských plachtařů. V této době už ale bylo jasné, že svahové letiště nestačí a začalo hledání prostor pro rovinné letiště. Tak se v roce 1948 dostáváme do míst, kde funguje letiště dnes...

Začíná se psát nová kapitola nejen letectví. V Mladé Boleslavi vznikl Dělnický aeroklub AZNP

(Automobilové závody národní podnik). Hangár na Chlumu se opět brigádnicky rozmontoval a postavil na novém letišti. Vedle něj se stavěl další



hangár z materiálu získaného zadarmo z vybombardované automobilky. Hangáry se po dokončení začaly postupně plnit letadly. Byly to větromě Z-24 Krajánek, Z-25 Šohaj a Z-130 Kmotr i první motorová letadla Praga Baby E-114 a Z-381 Bucker. V roce 1950 přichází první náčelník, kterým se stává Antonín Tyrner, a první placený mechanik Rudolf Vítek. Letecká činnost vzkvétala, létalo se zadarmo. Začalo se využívat létání v termice, dělaly se první přelety. Jenže přišly i nehody. Prvního května 1950 při prvomájových oslavách měli letci Tyrner a Kcheml vhodit z letounu E-114 na fotbalové hřiště míč. Ale při pokusu míč vyhodit se letoun zřítíl.

Naštěstí mimo hřiště, ale oba letci zahynuli. Tato nehoda leteckou činnost přibrzdila, navíc už v roce 1952 KSČ udělala mezi členy aeroklubu první čistky. Ty se pak ještě několikrát opakovaly. Vzniká Svazarm a jeho aerokluby, do Mladé Boleslavi se nastěhoval Krajský aeroklub se svými zástupci. Znamenalo to, že na letišti byli placení zaměstnanci, tj. krajský náčelník náčelník a náčelník letiště, technik a mechanici letečtí i automechanik, později i účetní, instruktor pro plachtaře i instruktor pro piloty motorových letadel. Vyvolení létali, co hrdlo ráčilo, protože vše bylo jen za formální členské příspěvky a i letadel bylo relativně dost.

Rok 1953 byl dalším mezníkem mladoboleslavského létání. Dělal se opravdu velké náborové školáky i v učilištích ale samozřejmě jen na

bezmotorové létání. Na první schůzky teoretické výuky přichází i 100 zájemců, výcvik ukončuje třeba i 20 pilotů. Jenže v další náročné činnosti už pilotů ubývá. Kdo chtěl létat, musel být přítomen rannímu nástupu na „denní rozkaz“, který byl brzy po východu slunce a domů se chodilo po umytí letadel, zavření vrat hangáru a opět nástupu na rozkaz. Kromě toho byla i brigádní povinnost až 150 hodin ročně. To vydržel málokdo. V šedesátých letech dvacátého století přichází do Mladé Boleslavi Čeněk Kepák, pozdější prezident FAI. Ten přemluvil Vládu Zejdu a v Mladé Boleslavi se naplno rozjízdí soutěžní létání na bezmotorových letadlech. Krajské závody, české a slovenské národní mistrovství a kdo se dobře umístil, postoupil do Celostátních plachtařských závodů (CPZ), což bylo mistrovství ČSR.

V Mladé Boleslavi se mimo jiné v roce 1956 uskutečnilo MS modelářů s velkým leteckým dnem na závěr. To už začíná létat můj bratr a o rok později i já. Bratr se pak stal v letech 1968, 1972 a 1974 mistrem republiky. Ustavil i několik národních rekordů. V Mladé Boleslavi v té době létá i čtyřka letounů Jak C-11. Vedoucím skupiny byl Jaroslav Rákos, (který vede spolu s Dytrchem školu ULLa) členové skupiny byli Jaroslav Tomeš, Antonín Dytrch a Miroslav Kapras. V roce 1967 se činnost rozšířila o výcvik na vrtulnicích. Dělají se i pokusy o překonání rekordů. To se nakonec podařilo Ivaně Svárovské – Nejdlové a Josefu Rýdlovi. Mladoboleslavští letci se zúčastňují navigačních soutěží, pořádá se



MS v akrobatickém létání, letecké dny s „Květy“ atd. Dá se říci, že tato činnost pokračovala až do r. 1990. V pozdějších letech intenzita létání slábla, protože ustaly dotace a veškerou nákladnou činnost si členové musejí hradit sami.

V devadesátých letech minulého století začíná úplně nová éra mladoboleslavského létání a to jsou ultralighty. Vlasta Špaček kolem sebe shromáždil skupinu převážně modelářů a začíná se vyrábět ULLa Minimax, později ve firmě BESTAR Coyote stavěné z dovážených stavebnic z USA. A v jednadvacátém století zakládá ing. Vladimír Handlík nadaci Metoděje Vlacha se záměrem shromažďovat a stavět repliky letadel v kategorii ULLa. Ale to už jsme se ocitli v dnešní době, kdy areál letiště zažívá i díky leteckému muzeu další rozkvět.