



## Pozvánka na otevření leteckého muzea

Vážení členové HFC,

dovolte, abychom Vás pozvali na slavnostní otevření leteckého muzea v Mladé Boleslavi. Slavnost proběhne v neděli 12. 4. 2015, tedy stylově na Den letectva a kosmonautiky. Program začne ve 14:00, po krátkém programu se stylovou hudbou, projevem a promítáním krátkých filmů bude následovat raut a v 15.30 letová ukázka provozu na letišti v Mladé Boleslavi. Coby členové HFC obdržíte VIP pozvánku od sekretariátu hejtmana Středočeského kraje.

Na setkání s Vámi se těší

Michael Oeljeklaus, prezident HFC  
Vladimír Handlík, vedoucí leteckého muzea

Letecké muzeum Metoděje Vlacha bude veřejnosti přístupné od 13. 4., vedle 25 letounů zde návštěvníci najdou i letecké simulátory. Jedná se o zajímavou atrakci, kde do kokpitu zmenšeného letadla nasedne návštěvník a po nastartování motoru se kabina podle pohybu řídicích pák začne pohybovat ve třech rovinách a navodí pocit pohybu ve vzduchu. Pohon obstarávají elektromotory.

Podobným lákadlem je simulátor seskoku padákem. Návštěvník je zavěšen cca 2 m nad podlahu v tmavém prostoru a na bílou podlahu se promítá nejprve pád z letadla a pak let na padáku. Vše je doplněno ventilátory, aby proud vzduchu zlepšil vjem ze simulovaného letu. Příjemný letecký bar s velkou osvětlenou mapou světa a zavěšeným letadlem Metoděje Vlacha je místem, kde můžete návštěvu leteckého muzea završit nejen nad šálkem dobré kávy.



Vážení členové a příznivci HFC, s nadcházejícím jarem a novou leteckou sezonou bych se s Vámi chtěl podělit o několik věcí, které mi dělají velkou radost. Tou největší je samozřejmě slavnostní otevření leteckého muzea Metoděje Vlacha,

kteřé nám poskytne příjemný stánek pro naše setkávání a v neposlední řadě také zázemí pro oblíbené vyhlídkové lety. Věřím, že si zážitek v dvoumístných letounech Racek PB6, Klemm L25 H či Piper L4 užijete. V letošním roce nás také čeká uvedení nových replik historických letadel do provozu. Konkrétně se jedná o letouny Caudron G3 a Morane Saulnier BB, na jehož stavbu nás HFC přispěl. Těším se na setkání s Vámi v novém leteckém muzeu a přeji Vám krásné jarní dny s optimální termikou!

S přáním „Letu zdar“  
Vladimír Handlík



### Zátěžová zkouška křídel letounu Caudron G3

V úterý 17.3.2015 proběhla za účasti hlavní technika Letecké amatérské asociace zátěžová zkouška křídel nové repliky Caudron G3. Pevnost konstrukce je počítána na 6násobek vzletové hmotnosti a zátěžová zkouška musí prokázat, že celá konstrukce vydrží 4násobek vzletové hmotnosti.

V našem případě to znamenalo, že na obě křídla, která i se vzpěrami váží necelých 70 kg, bylo naloženo 1 436 kg v podobě 5 kg pytlů se sádrovým štukem a 2 kg cihliček zámkové dlažby. Při zkoušce byl průběžně měřen průhyb křídla na konci.

Při zkoušce pomáhali téměř všichni členové nadačního fondu. Zkouška prokázala potřebnou pevnost konstrukce a umožnila další montážní práce na letounu.

Vladimír Handlík

# Nieuport 12



## opět ve vzduchu

Počátkem října 2007 se na obloze nad Mladou Boleslaví ozval zvláštní zvuk motoru Subaru a i větší rozměry dvouplošníku v barvách francouzského letectva nenechaly nikoho na pochybách, že na letišti bude k vidění nový přírůstek. Svědčily o tom desítky telefonátů ještě před tím, než UL replika letounu NIEUPOINT 12 po zakroužení nad městem lehce dosedla na přistávací dráhu letiště Aeroklubu.

Zkušební pilot nám hned po přistání líčil letové zážitky z prvního dálkového letu z Bořitova u Brna do Mladé Boleslavi: „ Bylo nádherné počasí a my jsme je chtěli využít pro přelet ještě před tím, než nastanou podzimní plískanice. Čekali jsme na počasí a připravovali přelet s letounem, který měl nalétáno jen několik hodin. Let v délce 1,5 hodiny probíhal bez problémů až na jednu maličkost... Nádrže jsem naplnil a věděl jsem, že mám bezpečně palivo na tři hodiny letu. Jaké však bylo moje překvapení, když jsem minul Pardubice a rozsvítila se kontrolka paliva. Rozhodl jsem se tedy přistát na letišti v Kolíně, kde byla nějaká letecká akce a diváci na letadlo koukali jako na UFO, protože nic takového vůbec nečekali.“ Pilot zkontroloval palivo a zjistil, že část dvoudílné nádrže není měřená a palivoměr tak ukazuje jen stav v polovině nádrže. Přestože měl benzínu dost, doplnil nádrž „po špunt“ a pak již bez problémů přeskočil do Mladé Boleslavi.

Repliku letounu Nieuport 12 v kategorii UL od Petra Svobody z Brna koupil pilot UL, podnikatel a letecký fanďa Josef Kučera z Mladé Boleslavi a zařadil jí mezi další letadla Nadačního fondu letadlo Metoděje Vlacha. Létá řadu let s letounem Coyote a občas také se Sopwith Pup nebo s Aeronkou. Pomáhá organizovat a podporuje letecké dny, na kterých by také rád létal. Má rád otevřená letadla a když zjistil, že má Petr Svobo-

da ještě nedokončené nové letadlo, byla dohoda nasnadě.

### Historie Nieuportu 12

Továrna Nieuport vyráběla ještě před první světovou válkou v roce 1914 dvouplošník typ 10 jako dvousedadlovku pro pohár Gorgona Benнета. K tomuto letadlu také dostala továrna francouzský patent. Na začátku první světové války

typ 10, z něhož vznikl právě Nieuport 12, který v letech 1915 – 1916 sloužil na frontách hlavně jako bombardovací.

### Ultralehká replika Nieuport 12

Petr Svoboda se při výběru typu řídil stavbou podobných replik konstruktéra Grahama Lee, které v 80% velikosti létají v USA a v Kanadě. Volba na dvouplošník padla i z toho důvodu, aby bylo možné létat ve dvou. Petr Svoboda začal stavbu této repliky ještě v Austrálii a na jejím dokončení začal pracovat až v Čechách, kam se na podzim roku 2003 definitivně přestěhoval. Při stavbě repliky se Petr Svoboda rozhodl pro zmenšení na 90% velikosti originálu, tak aby bylo možno dodržet podmínky pro stavbu UL. Konstrukce je podobná jako u jeho předchozích typů (Aeronca, Sopwith Pup, Fokker Dr1) převážně kovová.

Trup je snýtván z duralových profilů speciálními nýty pro letecké konstrukce. Na detailních fotografiích je krásně vidět jak je konstrukce provedena a jak se dá i při poměrně velkých rozměrech docílit nízké hmotnosti. Trup je potažen Dacronem, který je vypnut teplem.

Podvozek je klasický s průběžnou osou, odpružený gumovými provazci a vyztužen dráty. Drátěná kola jsou opatřena vysokotlakými pneumatikami.



vyvinula firma z typu 10 menší typ 11 jako jednodradlovou stíhačku. Na tomto velice známém typu létali na západní frontě Francouzi, Rusové, Belgičani, Kanaďani a Američani. Z typu 11 byl později vyvinut ještě známější typ 17 s rotačním motorem o výkonu 50 – 80 koní. Vedle stíhaček vyvíjela firma Nieuport dále původní dvouplošník

Křídla mají smíšenou konstrukci. Nosníky jsou dřevěné, lepené, křídélka jsou z duralových trubek kvůli hmotnosti. Stejně jsou provedeny i ocasní plochy a směrové i výškové kormidlo. Potah křidel i kormidel je také z Dacronu. Celý letoun je natřen dvousložkovou polyuretanovou barvou v kamufláži francouzských stíhaček z roku 1915-1916.



Jako pohon byl použit repasovaný motor Subaru 1 800 o výkonu 80 koní s řemenovým reduktorem 1:2,1, zhotoveným v dílně pana Šonky. Provozní otáčky motoru činí 4400/min, vrtule pak 2100/min.

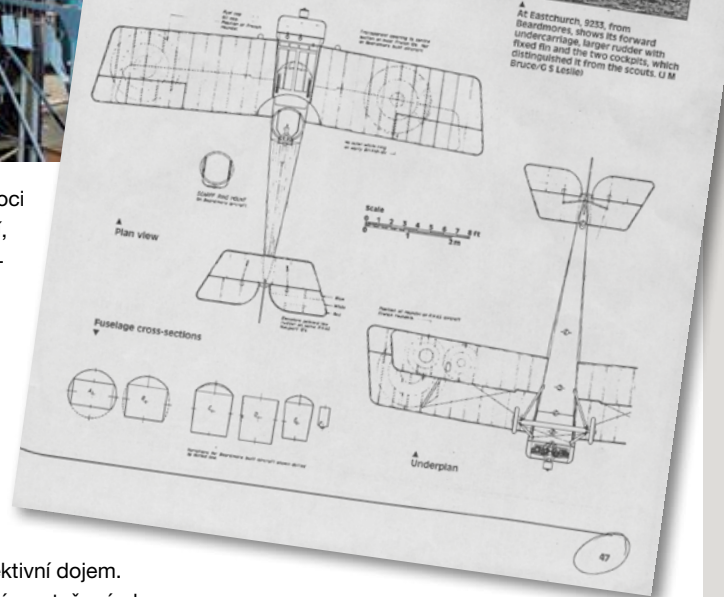
Oba kokpity jsou vybaveny řízením, zadní pilotní prostor je vybaven letovými i morovými přístroji, přední prostor má jen základní přístroje.

### Jak létá replika?

Krátce řečeno, skoro jako velké letadlo. Vzhledem ke své velikosti i hmotnosti zde působí při letu síly, které pilotovi dávají jasně najevo, že letí se skutečným strojem, není to nějakou hračkou. Při startu působí naprosto bezproblémově, motor s velkou rezervou výkonu nás po krátkém rozjezdu vynese lehce do první zatáčky a můžeme ubrat plyn. Teď se začne trochu projevat těžkopádnost letadla. Nechce se mu ze zatáčky

ven a musíme mu trochu pomoci nohou. Znalci k tomu dodávají, že Nieuporty byly tzv. „ocasová éra“ a že se jim tou nohou musí trochu pomáhat. Už teď se těšíme na komentář Petra Chvojky, který v replice Nieuportu 11 strávil snad půl života.

Rovný let je bezproblémový, letoun se sice nepatrně koblíbá, ale to je možná jen subjektivní dojem. Přiblížení na přistání a klouzání na stažený plyn je příjemné, při přistání ale musíme dát pozor, protože podvozek je vysunutý poměrně hodně dopředu a tak při nepřesném vytracení rychlosti a špatném dosednutí má snahu skákat. Přistáváání na kola je ale poklidné.



Podobné pocity jsem měl při prvním letu nejen já, ale i náš kolega a pilot Nadačního fondu Tomáš Souček. Jen šťastný majitel Josef Kučera létá bez problémů a jak říká, „musím si na něj jen trochu zvyknout“.

# Začátky létání v Mladé Boleslavi



Historie létání na Mladoboleslavsku je velmi pestrá – a my vám ji v tomto a následujícím newsletteru přiblížíme. Už v létech 1909 začal s pokusy postavit letadlo tehdy 22letý Metoděj Vlach, v té době zaměstnaný u firmy Laurin & Klement. Postavil několik letadel, v jednom měl dokonce motor vlastní konstrukce. Letadla ale neměla dobré vlastnosti, při zkouškách se vždy poškodila.

V letech 1910-1912 stavěl jednoplošník, jehož replika v podobě ULL létá v Mladé Boleslavi. Celý letoun byl z domácích surovin,

jen potah křidel a ocasních ploch byl zakoupen u firmy „Kontinental“. M. Vlach s tímto letounem poprvé startoval na vojenském cvičišti v Mladé Boleslavi (Radouč) 8. 11. 1912. Tento den uskutečnil sedm letů, spíše ale poskoků 300 až 600 m dlouhých, při posledním letoun poškodil.

V pokusech o létání pokračoval až do vypuknutí první světové války – pak musel M. Vlach letadlo rozebrat a vypůjčený motor vrátil do továrny. Současníkem Metoděje Vlacha byl ing. Otto Hieronymus, který ve firmě



Laurin a Klement zkonstruoval první letecký motor. Létal na letadle Blériot v Praze Chuchli i v Mladé Boleslavi, ve svém letounu měl zamontován motor podle vlastního návrhu, vyrobený firmou Laurin a Klement. Letadlo bylo v r. 1914 zabaveno rakouskou armádou.

Po skončení první světové války a vzniku samostatného Československa se začíná organizovat letectvo. V Mladé Boleslavi se už na podzim r. 1919 uskutečnil první letecký den, a to opět na vojenském cvičišti Radouč. Za zmínku stojí fakt, že se v letech 1925 – 1927 ve firmě Laurin a Klement vyráběly letecké motory v licenci francouzské firmy Loraine-Ditrich.

Velký význam pro létání v Mladé Boleslavi mělo založení místní skupiny MLL. Ustavující schůze se konala 10. 04. 1926, zúčastnilo se 182 lidí, samozřejmě v čele se starostou Ml. Boleslavi, generálním radou Škodových závodů (bývalá

fa Laurin a Klement) p. Václavem Klementem, ředitelem Průmyslové školy a dalšími. Prvním předsedou byl zvolen generální rada Škodových závodů p. Václav Klement. Hlavním cílem tohoto spolku bylo propagovat letectví, ale i vybudovat letiště, opatřit bezmotorové letadlo a založit leteckou větev na zdejší „Zemské průmyslové škole“ (dále uváděné jako ZPŠ).

V roce 1928 závodní ředitel automobilky ing. Frynta projednal na ministerstvu školství provádění leteckých kurzů na ZPŠ jako nepovinný předmět. Protože členy MLL byli i někteří učitelé ZPŠ, přenesla se větší část činnosti do této školy. Ministerstvo národní obrany přidělilo ZPŠ dva letouny typu Arado s funkčními motory, už v r. 1930 se na Průmyslové škole zřizuje oddělení pro letecké mechaniky, v dílnách školy žáci stavějí kluzáky. Například v roce 1934 bylo ve výcviku na kluzáku 21 žáků, plocha na Radouči byla schválena Ministerstvem veřejných prací



jako plachtařské letiště. Protože na ploše Radouč nebyl žádný hangár, letadla byla uložena v ZPŠ. Před létáním se musely na vozíku dopravit na plochu, tam smontovat a po létání zase rozmontovat a dopravit zpět. Aby se kluzáky nemusely pořád rozebírat a převážet, byly později nechávány v kůlně u hospody vedle Radouče, kam chodili létající na jídlo.

S pomocí ZPŠ bylo v r. 1936 vybudováno nové letiště na kopci Chlum, který je jihovýchodně od města. Místo startu bylo cca 130 m nad místem přistání. Obec Mladá Boleslav na tomto místě schválila vykácení stromů, byl zde vybudován i hangár. V této době byla ZPŠ jedinou školou v Československu pro odbornou výuku letectví. Zatím co ZPŠ staví hangár na Chlumu, usiluje místní skupina MLL o postavení hangáru na Radouči. Jeho stavba byla dokončena v říjnu 1937 a tato skutečnost byla oslavena uspořádáním leteckého dne.

V r. 1938 činnost postupně slábne až do příchodu okupačních jednotek. Do hangáru v Mladé Boleslavi bylo schováno několik motorových letadel, ale i ta byla zabavena. Přesto se na průmyslové škole létalo dál, ale jen na kluzácích. Na ZPŠ byl vždy ze žáků posledního ročníku vytvořen plachtařský kroužek, tato činnost skončila na začátku r. 1940.

Během války se nelétalo, v hangáru na Radouči byly uskladněny kluzáky - jenže hangár nebyl udržován a došlo k propadnutí střechy. Po válce si skupina nadšenců vypůjčila klíče od školníka Průmyslové školy a šli zjišťovat škody. Podařilo se jim dát dohromady dva kluzáky a hned je vyzkoušeli. Tyto kluzáky ale neměly certifikát (byly stavěny jako učební pomůcka), což ale tehdy nikomu nevadilo.

Ale to už se dostáváme k poválečnému období, kterému se budeme věnovat příště.

