



Stíhací „štěně“

Sopwith Pup

Sopwith Pup se proslavil neobvyklým jménem i řadou bojových úspěchů a zdárnými experimenty na palubách válečných lodí. Vynikal neobyčejnou obratností, neztrácel výšku ani v ostrých zatáčkách. Svě nebojovné jméno dostal tento bojový stroj od brigádního generála W. Seftona Branccknera. Když tento letoun poprvé viděl vedle většího a podobně koncipovaného stroje téže firmy, spontánně zvolal: „Dobrý bože! Váš Sopwith 1/2 Strutter má štěňátko!“

Také vznik tohoto letounu v roce 1915 byl poněkud netypický, konstruktér H. Smith zvolil malý jednomístný dvouplošník, který používal zkušební pilot továrny Sopwith Harry Hawker jako svůj osobní stroj. Letoun byl postaven zcela v souladu se zvyklostmi té doby na základě zkušeností a citu. Konstruktérské výkresy byly prý provedeny v měřítku 1:1 přímo na podlaze dílny. Prototyp poháněný rotačním motorem Gnome o výkonu padesáti koňských sil nebyl ještě vybaven křídélky, ale k řízení využíval kroucení konců křídél.

Konečný prototyp slavného Pupu byl dokončen v únoru 1916. Letoun měl zesílenou konstrukci trupu, křídélka a vylepšený vzpěrový systém. Pohon zajišťoval rotační motor LeRhône o výkonu

osmdesáti koní. První Pupy se objevily na frontě ve Francii v listopadu 1916. Na podzim 1917 se operační kariéra Pupů začala chýlit ke konci a stroje byly nahrazovány novým typem Camel.

Staré a dobré Pupy však sloužily k cvičným účelům až do konce války. Poslední Sopwith Pup byl vyroben v říjnu 1918.

Letouny Sopwith Pup byly jako první použity k pokusům o starty a přistání na válečných lodích. Poprvé v historii vzletl Pup pouze ze šest metrů dlouhé plošiny na křižníku Yarmouth dne 28. června 1917. Starty z palub lodí se dařily čím dál lépe, avšak přistání dělalo stále potíže. 2. srpna 1917 se jako prvním podařilo přistát na palubě lodi Furious E. H. Dunningovi. Palubní personál jeho Sopwith Pup poměrně hladce ubrzdl vlastními silami.

Ultralehká replika Sopwith Pup

Pro stavbu repliky se zkušený výrobce Petr Svoboda rozhodl ještě v Austrálii, kde tehdy žil a pracoval, a zde také zhotovil všechny potřebné díly. Aby mohl dodržet vzletovou hmotnost plat-



Vážení přátelé,

dovolte, abych Vám všem se začátkem roku 2015 popřál pevně zdraví a hodně úspěchů. Podobné přání mířil i k našemu „Historical Flying Clubu“, který za krátkou dobu své existence dokázal nastartovat řadu zajímavých aktivit.

Podporujeme konkrétní projekty Nadačního fondu letadla Metoděje Vlacha a pro naše členy pořádáme netradiční akce. Těmito aktivitami se snažíme propagovat historické létání, a to nejen v Mladé Boleslavi. K propagaci bezesporu patří i vydávání HFC-Newsletterů.

V letošním prvním vydání doporučuji Vaši pozornost mimo jiné i rozhovor s architektem Michalem Hlaváčkem, autorem neuvěřitelné budovy leteckého muzea na letišti v Mladé Boleslavi. Jeho slavnostní otevření je plánováno na polovinu dubna a již nyní je zřejmé, že půjde o velmi zajímavou akci.

Příjemné čtení, za HFC Váš

Tomáš Kubín

KALENDÁŘ

12.
duben

Slavnostní otevření
leteckého muzea
Metoděje Vlacha,
letišť Mladá Boleslav
od 10.00 hod

Členové HFC získávají nové členy

Vážení členové HFC, rok 2015 zahajujeme akcí, která náš klub může posunout o pořádný krok dále. Máme za sebou startovací fázi, naše aktivity se utěšeně rozrůstají a nabízíme platformu pro všechny přítele létání a letecké historie.

Pokud tedy máte ve svém okolí podobného nadšence, jako jste vy, nabídněte mu členství v klubu HFC, ať rozšíří naše řady! Naším cílem je zvětšit základnu HFC z dnešních 41 členů na minimálně dvojnásobek – stačí, pokud každý stávající člen získá jednoho nového.

Pro připomenutí, náš klub nabízí tři úrovně členství: bronzové za 2500 Kč, stříbrné za 6250 Kč a zlaté za 12 500 Kč – adekvátně vyšší ročnímu příspěvku jsou stanoveny benefity a výhody pro členy.

Všechny detaily ke členství najdete na www.hfclub.cz.



Novinky Nadačního fondu letadla Metoděje Vlacha

Nadační fond letadla Metoděje Vlacha se rozrůstá o další repliky. Po americkém letounku Aeronca ze 30. let odstartoval na podzim 2014 z trávy mladoboleslavského letiště další stroj Nieuport 12. Oba stroje pocházejí z dílny Petra Svobody z Brna. Na jarní premiéru je také připravována replika československého letadla Racek PB-6 ve skutečné velikosti, která je postavena podle nekompletní dokumentace z NTM v Praze.

Odborný dozor nad touto stavbou, podobně jako u letadla Metoděje Vlacha, provádí Ing. Václav Chvála, hlavní technik LAA ČR. (MO)

nou pro kategorii UL, zvolil zmenšení na 80 % originálu. Konstrukce je podobně jako u dalších jeho letadel celokovová, lehká a velice pevná.

Trup je snýtován z duralových trubek speciálními nýty pro letecké konstrukce, potažený polyesterovou fólií. Křídla tvoří dvě trubky z duralu, k nimž jsou přinýtována žebra. Profil křídla je téměř shodný s originálem. Horní část křídla je potažena Dacronem a spodní polyesterovou fólií, která je za tepla přizhehlem vypnuta. Potah je přes kantnu k žebřím přinýtován. Motorový kryt tvoří hliníkový plech a laminát, kormidla jsou také z duralových trubek potažených polyesterovou fólií. Podvozek je klasický, vyztužený dráty. Tlumení zajišťuje guma o průměru 10 mm.

Původní motor VW 1,8 byl kvůli špatnému chlazení a únikům oleje nahrazen slabším motorem VW1,6, který ovšem nezajišťoval dostatečnou stoupavost. Vrátili jsme se tedy k motoru VW 1,8 a dořešili chlazení. Dnes létá Sopwith Pup s vrtulí o průměru 1540 mm, stoupá 2,5 m/s a při otáčkách 2900/min. dosahuje cestovní rychlosti 110 km/h.

Letové zkušenosti s replikou Sopwith Pup

Když jsem poprvé usedl do pilotního prostoru UL Sopwith Pup, měl jsem až do okamžiku startu velice příjemný pocit, jako kdybych vše důvěrně znal. Pak jsem dal plný plyn a letoun se rozjel po ploše mladoboleslavského letiště. Cítil jsem lehké vibrace od motoru, foukalo na mě a přes kulomet jsem neviděl zdaleka tak dobře, jako ze starého dobrého Coyota. Byl jsem poprvé v životě v otevřeném letadle v kukle a brýlích, a první moje myšlenka byla: „Že jsi do toho lezl!“ Pak se ale Pup odpoutal od země a já jsem okamžitě nabyl pocit jistoty pilotáže a dobré ovladatelnosti. Již po prvním okruhu jsem si „troufíl“ na nižší průlet nad plochou, abych to sdělil Petrovi Svobodovi i kamarádům.

Po desetiminutovém letu, kdy jsem si vyzkoušel všechny možné zatáčky, sestupy i přípravu na přistání, jsem dosedl po vyrovnání letounu krásně na tři body. Pup má totiž poměrně velký čelní odpor, který se ale v přistávací fázi projevu je velice příznivě přesným dosednutím a hlavně krátkým dojezdem.



V průběhu let 2003 a 2004 jsme s Pupem byli postupně v Pardubicích a Hradci Králové, kde se jako anglický stíhač účastnil předvádění vzdušných bojů proti německým Fokker Dr-1 a Fokker E-3. Letoun Sopwith Pup příjemně překvapil úplně každého, kdo se s ním svezl. Jeho letové vlastnosti nejlépe popsal pilot mladoboleslavského aeroklubu Tomáš Svárovský, který se namísto plánovaných dvou okruhů nad letištěm vrátil s Pupem za čtyřicet minut se slovy: „Nezlobte se, on mě nechtěl pustit!“

Ing. Vladimír Handlík

Foto: Nadační fond Letadla Metoděje Vlacha

Technická data

	replika SOPWITH PUP (80%)	originál SOPWITH PUP 1916
Rozpětí	6,47 m	8,08 m
Délka	4,87 m	5,88 m
Hmotnost bez pilota a paliva	225 kg	357 kg
Motor	VW 1800	Le Rhone 80 k
Max. rychlost	140 km/h	179 km/h
Cestovní rychlost	110 km/h	-

LETECKÉ MUZEUM JAKO STEALTH

S blížícím se termínem otevření leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi jsme položili tři otázky jeho tvůrci, architektovi Michalu Handlíkovi.
Jak tedy vznikala budova, která získala titul Stavba roku 2014?

Podle čeho jste se inspiroval při návrhu leteckého muzea?

Nebudu předstírat, že jsem se zahleděl do slunce a přiletěla můza. Problém byl v tom, že původně nebyl ani příliš konkrétní zadavatel projektu v klasickém slova smyslu. Začali jsme pracovat na základě přátelského rozhovoru s Ing. Handlíkem, který vysvětlil, že by chtěl vybudovat něco jako hangár, kde by bylo možné vidět letadla nadace a „osahat“ si je i v době, kdy se neprezentují na leteckých dnech nebo na podobných akcích.

Ing. Handlík chtěl jakýsi retrohangár, já jsem byl opačného názoru. Domnívám se, že architektura by měla odpovídat době, ve které vzniká, a ne se pokoušet kopírovat staré vzory. Začal jsem tedy hledat tvarovou a filosofickou souvislost mezi letadlem a jeho „garáží“. Zabýval jsem se symetrií, aerodynamickými tvary, obalovými křivkami. Stále jsme se pohybovali ve vizi oblých, symetrických a křivkových tvarů. Pak ovšem přišel zásadní zlom. Při jednom pracovním workshopovém brainstormingu mě napadlo, že jedno z nejzvláštnějších

a nejzáhadnějších letadel, první z modelů Stealth, byl vlastně hranatý. A pak už se vize řítily jiným směrem. Takže abychom to už zkrátali, inspirací byl jeden z prvních typů neviditelného bombardéru Stealth se svými úžasnými futuristickými tvary, a samozřejmě letadlo Metoděje Vlacha s krásnými dřevěnými konstrukcemi a kovovými spojovacími prvky.

Jak vůbec takový projekt vypadá z hlediska času?

Tohle byl jeden z nejméně typických projektů, které jsme kdy dělali. Ve všech směrech. Normálně trvá projektová příprava od počátku skrz všechny fáze přípravy projektu včetně projednání s úřady asi jeden rok. Samotná stavba zhruba to samé. V případě leteckého muzea jsme s panem Handlíkem začínali první skici někdy v roce 2009. Pak nastala spousta kotrmelců souvisejících s hledáním financí, politickými manévry, s osobními nebo podobnými přestřelkami. Mezi tím jsme se proplétali my, projektanti se snahou vyprojektovat objekt v termínech a tak, aby byl postaven a k něčemu vypadal. Od prvních skic do kolaudace to trvalo skoro 4 roky.

Co byl při návrhu největší oříšek z hlediska zadání či technologie, který jste museli vyřešit?

To je jednoduché. Zprvu se začínalo s tím, že jakýmsi ideovým lídrem bude „Nadace“ s naší podporou. Investorem se pak ale stal Středočeský kraj, který sice s nadšením akci přijal, ale vlastně tam nešťastně nebyl nikdo, kdo by problematice letadel rozuměl. Nadace tak byla trochu odstrčena na druhou kolej, ale na kraji nebyl téměř nikdo, kdo by její funkci nahradil.



Tím pádem jsme my projektanti neměli vlastně nikoho, s kým bychom mohli konzultovat funkční a estetické potřeby projektovaného objektu, abychom mohli projekt náležitě těmto potřebám přizpůsobit.

Samozřejmě nejbližším a stále fungujícím partnerem byl Ing. Handlík, který ovšem neměl žádnou oficiální pověření, takže byl spíš takový rádce a kamarád v pozadí.



NÁVŠTĚVA ČLENŮ HFC NA LETIŠTI HOŠKOVICE



Dlouho plánovaná návštěva členů HFClubu u pana Ing. Petra Turka na letišti v Hoškovcích s prohlídkou jeho sbírky s krásným názvem „Český letecký ráj“ proběhla v sobotu 15. 11. 2014. Sbíрка historických letounů je umístěna v nových, moderních hangárech. Setkání bylo plánováno na desátou hodinu, ale naši členové se scházeli postupně až do 10:30. Majitel sbírky to lakonicky okomentoval, že

ani on ještě není připravený a začal pomocí dálkové ovládaného robota posouvat ve třech hangárech letouny tak, abychom kolem nich mohli bez problémů projít a dobře si je prohlédnout. Když jsme ho požádali o pár slov a společné foto, opustil nás lakonicky se slovy: „Na mě není nic k vidění, přišli jste si přece prohlédnout má letadla...“



A bylo opravdu co k vidění - letouny z období mezi válkami i těsně po druhé světové válce a všechny funkční. Všechna tato letadla létají během letecké sezóny na různých leteckých dnech a udivují svou krásou přítomné diváky. Na nás ale čekala ještě jedna lahůdka, v dalším hangáru má totiž Ing. Turek několik atraktivních strojů v rozbraném stavu.

Letouny jako Boeing Stearman nebo Harvard Texan zde stojí bez kapotáží motoru a bez dalších krytů, u každého najdete podrobný list, co se má udělat a co je již hotovo. Prostě nádherný přehled kvalitní práce. Jak jsme viděli, v případě Petra Turka nejde jen o sběratele, ale o fanou, který se navíc o svá letadla umí technicky postarat a také se všemi rád létá.

Akce se za HFC zúčastnili pánové Kubín, Hradecký, Mareček, Jancák, Handlík, Kuba, ale také dámy, konkrétně paní Kubínová, Povšíková, Kubová a Handlíková.

-vh-