



# newsletter



## Replika letounu Fieseler Storch

Jednoho říjnového dne roku 2010 kontaktoval naši nadaci Jaromír Andrés s nabídkou prodeje letuschopného UL Storch. To byla opravdová výzva, neměli jsme tehdy peníze ani místo v hangáru, kde stály rozestavěné další dvě repliky, a s tímto typem jsme ani nepočítali. Jenže podobná nabídka se neodmítá, a tak už za pár dnů startoval letoun Dynamik s Tomášem Svárovským a Petrem Handlíkem na palubě k cestě do Olomouce k obhlídce nabízeného stroje.



Letoun byl letuschopný, měl řádné dokumenty i pojištění, technicky a „maketářsky“ byl velice dobře zpracovaný, ale hlodal na něm zub času. Celou řadu věcí proto bylo nutné opravit a některé udělat nové. Na prodeji jsme se s Jaromírem Andrésem domluvili pod podmínkou, že letoun přeletí do Mladé Boleslavi.

Mezitím se ale překlopil říjen do listopadu a počasí se natolik zhoršilo, že na přelet nebylo ani pomyslení. Na konci listopadu, kdy se déšť již střídá se sněhem, se tak na letišti v Mladé Boleslavi objevilo nákladní auto s přívěsem a teď již našim Storchem. Letadlo mokré a se zbytky soli z posypu silnice jsme v rozbraném stavu uložili v hangáru. Jarda Andrés si ho naposledy prohlédl, předali jsme si podepsané smlouvy a Storch

definitivně zakotvil v Nadačním fondu letadla Metoda Vlacha.

Rekonstrukce začala tím, že jsme letoun v půlce ledna letošního roku přestěhovali do vytápěné dílny, kterou nám ochotně zapůjčil boleslavský Aeroklub. Strhli jsme potah ze spodní části křídel, abychom mohli zkontrolovat stav mechanismů uvnitř, a také „odsklilili“ kabinu, která byla částečně poškrábaná a nešla vyleštit. V této fázi vypadal letoun dost žalostně a nikdo z nás nevěřil, že ho dáme za měsíc a půl do letuschopného stavu.

Práce jsme si mezi naše piloty rozdělili podle toho, kdo co uměl a na co mu síly stačily. Důležitý byl Tomáš Souček, který má dlouholeté zkušenosti se stavbou letadel a má praktické návyky pro opravy a rekonstrukce. Jeho mistrovským kouskem byl nový laminátový předek kapoty motoru, na který jsme se jeli podívat do muzea do Kbel a který provedl včetně nýtování k nerozeznání od originálu. Jeho bratr Martin Souček zase provedl opravu slotů, koncových oblouků křídel a bylo ho vidět všude tam, kde bylo potřeba něco zatmelit, pomáhal i při potahování a vypínání.

Na křídlech, která jsme po odstranění spodního potahu důkladně prohlédli, bylo nejvíc práce. Vše rozebrat, dotáhnout nebo vyměnit, zkontrolovat páky, táhla, dráty... Některá méně důležitá kování byla zhotovena z příliš slabého plechu a museli jsme vyrobit a namontovat nová.

Když jsme se blížili do finišu, přišel na řadu Petr Handlík, který již během vánoc začal s revizí a opravou ocasních ploch. Měl tak čas připravit si dobové fotografie a přesné odstíny barev a začít s vrchními nátěry draku, které měly letadlo přiblížit době, kdy létalo. U nátěrů Petra řídil pro-



Milí přátelé, v pořadí třetí newsletter našeho Historical Flying Clubu Vám přináší pohled na další zajímavou repliku, kterou můžete vidět při letových ukázkách v Mladé Boleslavi – na 80 % zmenšený stroj Fieseler Fi-156 Storch.

Bude patřit k ozdobám expozice Leteckého muzea Metoda Vlacha, jehož otevření se blíží a které již nyní ukazuje svoje kvality a přednosti. Od odborné poroty získalo prestižní ocenění Stavba roku 2014 a ve svých prostorech hostilo první atraktivní akce. Mezi nimi i jízdu zaměstnanců ŠKODA AUTO s veterány – a jak víme z ohlasů, multifunkční uspořádání muzea se všem velmi líbilo.

Děkujeme Vám za zájem o Historical Flying Club a jeho podporu, pokud víte o dalších aviatických nadšencích, přepošlete jim náš newsletter – radost z létání je nejlepší sdílená!

Váš Vladimír Handlík

## KALENDÁŘ

**15.**  
listopad

Společná návštěva členů HFC u majitele sbírky historických letadel a automobilů na letišti v Hoškovicích od 10.00 hod

**6.**  
prosince

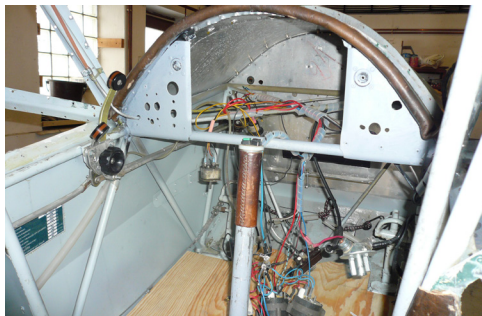
Letiště Mladá Boleslav Setkáním členů HFC ukončíme letovou sezónu pomyslným uzamčením nebo





Profesionální malíř Zdeněk Král, který s naší nadací dlouhodobě spolupracuje. V našem případě byl předlohou Storch, který pomohl osvobodit Musoliniho z hotelu na hoře Gran Sasso (viz. samostatný článek).

Po měsíci a půl usilovné každodenní práce přišel březen a my s velkou slávou vytlačili Storcha před hangár, natočili motor a udělali první skoky a let. Konečně přišla řada na mě a já si mohl poprvé sednout do pilotního sedadla. Samotný nástup je trochu jako výskok na hrazdu, ale na to jsem si zvykl. Zvláštností je, že na rozdíl od ostatních dvousedadlovek s místy za sebou se Storch létá z předního sedadla, což je velice příjemné. Vidíte krásně na přístroje a výhled ven přes obrovskou a zasklenou kabinu na vysokých



nohách je impozantní. Ještě než jsem dokončil pojištění na vyčkávací dráhy 05, stačil jsem si nejen zkontrolovat všechny přístroje, ale zapamatovat si i polohy jednotlivých ručiček.

Malé klapky pro start bylo jedno otočení klíčkou doprava, stejně jako u originálu. Pak jsem dal plný plyn a 4 750 ot/min, Storch se velebně rozjel a po potlačení dal svižně ocas do vodorovné polohy, jel asi 100 m a hup - po lehkém přitažení byl ve vzduchu.

Storch se po zavření klapky srovnal do cestovní rychlosti 100 km/hod a uvelebil se ve vzduchu. Krásný výhled ven, stabilní let a velice příjemně ovladatelné letadlo způsobily, že jsem se nechal unášet a prostě se jen kochal. Po pár zatáčkách

jsem začal přemýšlet o přistání a o tom jak udělám vyrovnání, když má letoun tak vysoké nohy. Ubral jsem na doporučených 3000 ot/min a pomalu klesal 2 m/sec až nad přistávací dráhu. Pak jsem provedl vyrovnání a k mému úžasu se letoun jen lehce prosedl. Měkké proboření do pneumatikých tlumičů mne utvrdilo v tom, že „prostě přistál sám“.

Dnes poletujeme se Storchem nad Mladou Boleslaví a dělá nám radost. Je trochu jako autobus ve vzduchu, ale působí velice příjemně. I jeho bývalý majitel je rád, že se jeho stroj dostal do „dobrých rukou“. Pevně doufám, že si občas s námi ve Storchu polítá.

Vladimír Handlík

## Technická data

(replika velikosti 80 % originálu):

Rozpětí:	..... 11 m
Délka:	..... 7,5 m
Motor Subaru:	..... 1,8 l
Vrtule dřevěná o prům.:	..... 1 800 mm
Vzletová hmotnost:	..... 450 kg
Rychlost max.:	..... 130 km/h
Rychlost cestovní:	..... 100 km/h
Rychlost min.:	..... 55 km/h



# FIESELER FI-156 „STORCH“

Lehký kurýrní a víceúčelový letoun Fieseler Fi-156 „Storch“ patřil mezi nejzajímavější typy druhé světové války. Nebyl to stroj bojový, ale jeho jedinečné vlastnosti a schopnosti z něj udělaly světoznámé letadlo.

Fi-156 vznikl jako jeden z účastníků soutěže na kurýrní a sanitní letoun, vypsané německým ministerstvem letectví v roce 1935.

Soutěže se zúčastnily ještě typy Merserschmitt Bf-163, Siebel Si-201 a vlník Focke Wulf Fw-186. Zvítězil hladce Fi-156, který při porovnávacích letech v létě 1936 nejlépe vyhovoval základní podmínce – velmi krátkému startu a přistání, nízké minimální rychlosti a možnosti všestranného využití. Konstruktor Ing. Hermann Winter sladil ve výjimečně dokonalý celek křídlo s pevnými sloty a štěrbinovými vztlakovými klapkami. Storch dokázal startovat při protivětru 3 m/s i po rozjezdu 15 m a stoupat strmě vzhůru. Minimální rychlost byla 51 km/hod při bezvětří.

Konstrukce letadla byla smíšená: křídla dřevěná s překřížkovým a plátěným potahem, trup svařen z ocelových tenkostěnných trubek a potažený

plátnem. Motor byl vzduchem chlazený osmiválec do V typ Argus 10C o výkonu 240 k. Bohatě zasklená kabina měla tři sedadla za sebou. Místo zadních dvou bylo možné vsunout nosítka.

V roce 1938 převzala Luftwaffe první ověřovací sérii a byla s ní velice spokojena. Fi-156 sloužily v kurýrní službě, při dělostřeleckém pozorování, v sanitní službě, při výcviku i při záškodnických akcích. Hlavní vojenskou verzí se stala Fi-156 C, jejíž kabina byla v zadní části zvětšena a opatřena střelištěm pro kulomet.

Za války se „Storchy“ stavěly zprvu v mateřské továrně v Kasselu, později ve Francii v závodech Morane – Saulnier s hvězdicovým motorem, ale také v Čechách v letecké továrně Mráz v Choceň. Po válce se u nás stavěly a užívaly pod označením K-65 „Čáp“ a sloužily ve vojenské, kurýrní, sanitní, ale i aerovlekové službě.

Během války se Fi-156 „Storch“ stal v Itálii aktérem jedné velice zajímavé události. Po pádu Musoliniho, ke kterému došlo v roce 1943, byl italský diktátor internován na Gran Sasso, nejvyšší italské hoře jižně od Alp, v hotelu Alberto-Rifugio v nadmořské výšce

2 912 m. Ironií osudu bylo, že stavbu inicioval před válkou sám Musolini, aby povzbudil své krajany ke sportovním aktivitám v horách. I přes své zatčení zůstal Musolini pro Hitlera význačnou osobností a ten proto pověřil velitelství svých speciálních jednotek jeho osvobozením.

Akci provedlo komando německých výsadkářů vedené Otto Skorzenym 12. září 1943. Část výsadkářů zablokovala lanovku vedoucí z údolí nahoru na vrchol a druhá část použila kluzáků, které přistály přímo na vrcholu. Jeden z kluzáků, ve kterém letěl Otto Skorzeny, přistál pouhých 20 metrů od vchodu do hotelu. Skorzeny vběhl do hotelu.

Překvapená stráž se nemožná na žádný odpor, akce proběhla bez jediného výstřelu. Z letiště v údolí byl povolán letoun Fi-156 „Storch“, který po odstranění kluzáků a vyčištění plochy před hotelem na vrcholu přistál na pouhých 30 metrech.

I přes krátkou a nebezpečnou rozjezdovou dráhu pilot „Storcha“ odstartoval i s Musolinim i Skorzenym na palubě, a to na ploše necelých 80 metrů. Vysvobození italského diktátora bylo bohatě zdokumentováno německými novináři a fotografi, kteří se po skončení akce na vrchol hory dopravili lanovkou.

Z leteckého pohledu patří tato akce k nejzajímavějším z období druhé světové války.

Vladimír Handlík

## Technické údaje letounu Fieseler Fi-156 „Storch“:

Rozpětí:	..... 14,25 m
Délka:	..... 9,9 m
Výška:	..... 3,05 m
Prázdná váha:	..... 930 kg
Max. rychlost:	..... 175 km/h
Cestovní rychlost:	..... 150 km/h
Výrobce:	Gerhard Fieseler Werke GmBh, Kassel

# Letecké muzeum Metoděje Vlacha obdrželo titul „Stavba roku 2014“



U příležitosti Dnů stavitelství a architektury získalo letecké muzeum Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi titul „Stavba roku 2014“. Soutěž pořádá ABF- Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství. Z celkově přihlášených 58 staveb nominovala komise na titul nejprve 15 staveb, z nichž ve druhém kole vybrala 5 nejlepších, kterým byl titul „Stavba roku 2014“ udělen.

Cenu převzali Ing. Zdeněk Štefek, radní Středočeského kraje za zřizovatele, Doc. Ing. Arch. Michal Hlaváček za projekt a architekturu, Ing. Jan Kdýr za dodavatele stavby a Ing. Vladimír Handlík jako duchovní otec celého projektu.

Jak uvedla vedoucí poroty paní Doc. Radomíra Sedláčková, projekt leteckého muzea byl za svou nápaditost a nevšední pojetí vyhodnocen porotou naprosto spontánně a jednoznačně. Pro realizátory je toto ocenění i zavazující pro co nejpreciznější práci před otevřením muzea veřejnosti.

Byla vybrána firma pro instalaci interiérů a prostory se brzy začnou plnit i historickými letadly, simulátory a dalšími zajímavými exponáty.

Letecké muzeum by mělo být otevřeno slavnostně 12. dubna 2015.

## ŠKODA Classic Tour hostem v muzeu



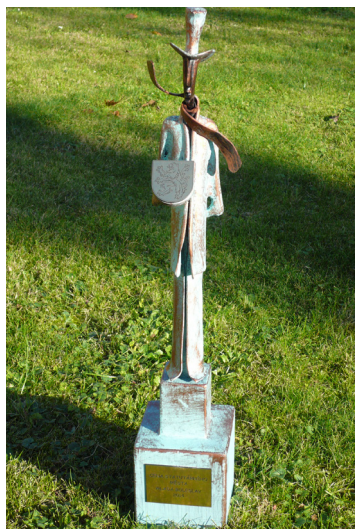
Prostory leteckého muzea Metoda Vlacha si jako cíl své spanilé jízdy veteránů pro zaměstnance vybrala společnost ŠKODA AUTO. Celodenní jízda ŠKODA Classic Tour začala stylově před ŠKODA Muzeem, pokračovala nejhezčími pasážemi Českého ráje včetně návštěvy zámku Hrubá Skála a skončila právě na letišti v Mladé Boleslavi. Krásná prosluněná neděle přilákala na 70 historických vozidel s téměř 250 členy posádek, nechyběli ani zástupci vrcholového managementu automobilky či odborů.

Na všechny čekal v areálu leteckého muzea příjemný program: Prohlídka expozice, fotografování účastnických vozů spolu s letouny členů Historical Flying Clubu, letové ukázky či jízda na co nejpřesnější čas, přesně jako při vrcholných veteránských závodech.

Jak se ukázalo, budova leteckého muzea je opravdu multifunkční, což ocenili i zástupci pořadatele akce. „Pro podobné akce je muzeum jako dělané,“ říká Vítězslav Kodym, zodpovědný za komunikaci Classic ve ŠKODA AUTO, a dodává: „Otevřením bočních vrat se expozice skvěle propojila s parkovištěm veteránů na travnaté ploše před muzeem, na dosah byly pro účastníky akce plochy pro doprovodný program, to vše pár metrů od letounů členů HFC v akci - z ohlasů zaměstnanců víme, že toto byla trefa do černého.“

Rád bych proto i touto cestou poděkoval řediteli Muzea Mladoboleslavska dr. Benešovi za možnost využít prostory Leteckého muzea ještě před jeho slavnostním otevřením veřejnosti.“

## Cena statutárního města Mladá Boleslav pro Vladimíra Handlíka



Magistrát města Mladá Boleslav uděluje již řadu let u příležitosti oslav výročí vzniku naší republiky Cenu statutárního města - oceňuje tak každoročně jednu osobnost, která se dlouhodobě zasloužila o propagaci města.

V letošním roce jí získal Ing. Vladimír Handlík, nadšený letec, propagátor aviatiky a letectví, který stál u zrodu Nadačního fondu letadla Metoda Vlacha.

Zároveň je organizátorem tradičních Dobových leteckých dnů v Mladé Boleslavi, zasloužil se o stavbu pomníku Metoděje Vlacha v Havlíčkově ulici a je iniciátorem stavby leteckého muzea. Cenu předával primátor Mladé Boleslavi MUDr. Raduan Nwelati.

Součástí ocenění je diplom, soška a finanční částka 50 000 Kč, kterou Vladimír Handlík věnoval na konto Nadačního fondu letadla Metoda Vlacha, kde bude sloužit jako finanční podpora pro stavbu nových letadel.



Nadační fond připravuje již tři roku stavbu zmenšené repliky francouzského letounu Caudron G3 z roku 1913. Po potřebných výpočtech bylo rozhodnuto, že replika bude ve velikosti 80 % originálu a bude poháněna australským hvězdicovým motorem ROTEC o výkonu 110 k.

Stavba byla zadána zkušenému konstruktérovi replik historických letadel panu Petrovi Svobodovi z Brna. Z jeho dílny pochází celá řada replik létajících v Nadačním fondu letadla

## Dokončování repliky letounu Caudron G3

Metoda Vlacha, jako například Sopwith Pup, Nieuport 12, Grade a nebo Aeronca C3, která je v provozu již více než 18 let, a to bez jediné technické závady na draku letadla. Po dohodě s hlavním technikem nadačního fondu Ing. Emilem Příkladným a stavitelem Petrem Svobodou bylo dohodnuto, že konstrukce repliky bude provedena z duralových profilů a snýtovaná ocelovými leteckými nýtů z důvodu pevnosti i lehkosti.

Větší část letounu byla dodána do Mladé Boleslavi, kde byly potažena křídla a ocasní plochy natřeny na finální barvu, vzpěry byly obandážovány a natřeny do barvy dřeva. Po dokončení konců křídel přijde na řadu zátěžová zkouška, po níž může být celé letadlo připraveno k záletu. Ten je plánován na jarní měsíce, aby letoun byl plně připravený na leteckou sezónu 2015.