



Metoděj Vlach



a první české letadlo

Průkopník stavby letadel na českém území Metoděj Vlach se narodil v Říkovcích u Přerova. Po vystudování průmyslové školy strojnické odešel

na zkušenou do Mariboru do lokomotivky a pak do automobilky Puch v rakouském Štýrském Hradci. V roce 1908 nastoupil jako přední montér motorů do mladoboleslavské firmy Laurin & Klement. Zde se také seznámil se známým aviatikem, automobilovým závodníkem a šéfkonstruktorem firmy Ing. Ottou Hieronymem,

kterému dělal na závodech mechanika. Sám se také jako jezdec zúčastňoval závodů ve Francii a Rakousku-Uhersku.

Jako mladého ho začínalo zajímat letectví. Již od roku 1908 stavěl modely letadel, které ho postupně přivedly až k vlastním konstrukcím dvouplášňáků, které mu však pro slabé motory a nedokonalou konstrukci nelétaly. V té době se v Mladé Boleslavi seznámil s Ing. Janem Kašparem, který v té době v „Laurince“ pracoval. Metoděj Vlach sledoval nejen jeho letecké pokusy s letounem Blériot, zakoupeným ve Francii, ale také lety Ing. Otto Hieronyma, který v Mladé Boleslavi sestrojil první letecký motor v Rakousku Uhersku a zamontoval jej také do letounu Blériot. Vlach se ovšem rozhodl jít svou vlastní konstruktéřskou cestou.

V letech 1909- 1910 postavil celkem tři letouny, dvouplášňáky opatřené motory zapůjčenými firmou Laurin & Klement. Kromě menších skoků se mu ale souvislý let nepodařil. V roce 1911 se Vlach rozhodl, že postaví letadlo zcela nové konstrukce, a sice jednoplošník, což byl v té době



„výkřik“ letecké techniky. V dřevěném hangáru, který mu postavilo město, začal se svými pomocníky a přáteli Ševitem, Vítkem a Pekařem postupně uskutečňovat svůj letecký sen.

Stavba tohoto čtvrtého letadla trvala až do dubna 1912. Celé letadlo bylo dřevěné, a jak sám autor uvádí, bylo celé postaveno z tuzemských materiálů, mělo vlastní konstrukci, jen málo ovlivněnou cizími vzory. K pohonu použil opět firmou Laurin & Klement zapůjčený automobilový motor, tentokrát typ L o výkonu 28 kW. Na letounu bylo odpracováno celkem 2200 hodin. Vlachovi pomáhali finančně i místní mecenáši, kteří také umožnili, aby byl letoun vystaven na Severočeské výstavě na jaře 1912. Letoun tam vzbudil velikou pozornost a byl oceněn zlatou medailí.

Své první pokusy prováděl Metoděj Vlach na vojenském cvičišti v podzimních dnech. Sám píše ve



Milí přátelé,

druhé vydání newsletteru Historical Flying Clubu má jasné hlavní téma – fascinující historii stroje, s nímž psal v roce 1912 Metoděj Vlach dějiny létání nejen v Mladé Boleslavi. Letoun byl vybavený automobilovým motorem Laurin &

Klement a jeho formy nás fascinují dodnes ve formě věrné repliky, která je plně letuschopná. Tento stroj patří k největším magnetům leteckého muzea v Mladé Boleslavi, jehož otevření se rychle blíží.

Věřím, že četba autentických poznámek Metoděje Vlacha o jeho prvním letu, kdy letoun ještě neuměl řádně pilotovat a přistával prostým vypnutím motoru, Vás nadchne.

Děkuji Vám za zájem o Historical Flying Club, jeho newsletter i probíhající akce, přeji Vám příjemný podzim, ideálně strávený s létáním a letadly!

Váš Michael Oeljeklaus

KALENDÁŘ

15.
listopad

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

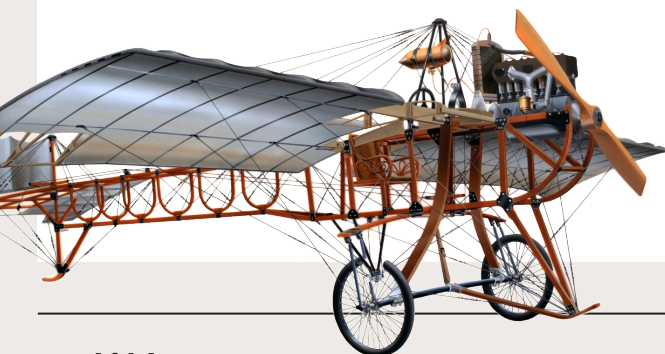
6.
prosince

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

svých pamětech o svém prvním letu 8. listopadu 1912, u kterého bylo mnoho svědků a přátel: „Po 70 až 80 metrech rozběhu jemným působením na výškové kormidlo vzneslo se letadlo bez nejmenšího výkyvu nebo porušení rovnováhy ať podélné nebo příčné. Poněvadž jsem létat neuměl, přistával jsem originálně – vypnul jsem motor a počkal, až si stroj sedne, bez zásahu kormidel. Přistávat pomocí kormidel jsem se neodvážil. Téhož dne jsem letěl ještě šestkrát.“

Metoděj Vlach létal až do začátku první světové války v roce 1914, kdy byl vydán všeobecný zákaz létání. Po válce se již k létání nevrátil. Jeho prvenství spočívá v tom, že se stal prvním Čechem, který postavil letadlo vlastní konstrukce, navíc z domácího materiálu a poháněné tuzemským automobilovým motorem

Vladimír Handlík



STAVBA REPLIKY letadla Metoda Vlacha



Když jsem v roce 1980 objevil v závodním časopise Škody s názvem „Ventil“ krátkou zprávičku s fotografií o letadle Metoděje Vlacha, začal jsem jako letecký modelář uvažovat o tom, že si obstarám podklady a postavím létající maketu tohoto zajímavého letadla z pionýrských dob našeho letectví. V archivu muzea Škody jsem našel jen pár fotografií, ale zajímavou adresu Zdeňka Vlacha, syna Metoděje Vlacha, který v té době žil v Sezimově Ústí.

Začalo dopisování, pak mi zaslal i spoustu dobových fotografií a psané paměti, které obsahovaly další dobové i technické informace. Nakonec došlo i na osobní setkání. Fotografie, které jsem od pana Zdeňka Vlacha dostal, jsem pečlivě prostudoval a pomocí grafické metody jsem z nich odečetl důležité míry, které po doplnění čísly z ručně psaných pamětí posloužily k nakreslení poměrně přesného výkresu původního letounu pana Vlacha z roku 1912. K postavení rádiem řízeného letounu nedošlo a léta plynula.

Krátce po sametové revoluci vznikla v roce 1990 Letecká amatérská asociace



ČR a začaly vznikat první amatérské letouny a také repliky historických letadel. Mezi prvními byl i Václav Vondrášek, který do Mladé Boleslavi přiletěl s replikou amerického letounu z dvacátých let – Curtis Jenny.



Já jsem si hned vzpomněl na výkres letadla Metoděje Vlacha, slovo dalo slovo a rychle jsme se dohodli. Při pohledu do historie jsme

zjistili, že v roce 1912 podporovala Metoděje Vlacha „Laurinka“, která mu zapůjčila motor LaK typ L, a také město, které mu na kraji Mladé Boleslavi postavilo dřevěný hangár – proto jsme se obrátili na stejné partnery. Magistrát města založil Nadační fond letadla Metoda Vlacha pro financování celé stavby a Škoda Auto zapůjčila prostřednictvím muzea motor Favorit 1,3.

Stavbu zahájil Václav Vondrášek v roce 2001 a již na podzim bylo možné letoun v kostře vyfotografovat. Technické výpočty a stavební dozor prováděl Ing. Vladimír Mečiar. Replika Vlachova letadla je stejné konstrukce jako originál. Trup, křídla i ocasní plochy jsou ze smrkového dřeva, přední část je v blízkosti motoru zesílena bukovým dřevem. Potah letounu je,

podobně jako všech letounů té doby, z bavlňeného plátna lakovaného acetonovým napínacím lakem.

K ovládání slouží stejně jako u originálu volant na pohyblivé páce. Pro letoun je typický velký chladič umístěný před pilotem, který však u repliky nestačil pro vyšší výkon motoru a musel být doplněn dalším chladičem, umístěným vpředu. Replika je postavena v měřítku 1:1 a liší se od originálu pouze v některých detailech pro větší bezpečnost letu. Jsou to například křídélka, které originál neměl, protože se v té době používalo k příčnému řízení nakrucování křídel, což je z hlediska současných poznatků velmi neúčinné. Výrazným prvkem repliky je i ratanové křeslo pro pilota, které je velmi dobře vidět i na původních fotografiích.

Repliku zalétal na jaře 2002 zkušební pilot Jan Rýdl. Po drobných úpravách byla poprvé předvedena veřejnosti na prvním „Dobovém leteckém dnu“ v červnu 2002. Od té doby je předváděna na leteckých dnech i při jiných příležitostech. Rozpětí letounu je stejně jako u originálu 10 m, délka 9 m, hloubka křídel 2 m. Cestovní rychlost činí 75 km/h, dolet 80 km.

Rodina Metoděje Vlacha se snažila celá desetiletí prokázat, že jejich otec a dědeček postavil první české letadlo, ale bezúspěšně. Po uvedení repliky letounu se situace změnila, o letadle i jeho konstruktérovi se začalo mluvit a psát a tak oprávněně vstoupil do leteckých dějin. V roce 2007 inicioval Nadační fond stavbu pomníku Metoději Vlachovi, a to přesně v místě, kde 8. listopadu 1912 poprvé odstartoval ke svému úspěšnému letu.



Vladimír Handlík



Chvilé nepozornosti...

...a problémy jsou na světě. Dokladem může být událost z mladoboleslavského letiště z poloviny července. Krásný slunečný den přímo lákal k letu.

Pilot a majitel historického letounu Z-526 začal poježdět na start, ale nevěnoval této činnosti plně svou pozornost. Letoun s ostruhovým kolem musí poježdět vždy klikatě, pilot přitom může vyhlížet z letounu ven vždy v mírném vybočení. V přímém směru totiž z letounu dopředu vidět není. Pilot Z-526 se zřejmě domníval, že má před sebou volnou plochu, ale opak byl bohužel pravdou. Na kraji letištního pozemku jsou výrazné kovové červenobílé stříšky, kterých si pilot ne všiml a zavádil o ně.

Došlo k poškození vrtule a ulomení zatahovacího kola, sám majitel letounu naštěstí vyvázl bez zranění. Letadlo si už asi do konce letošní sezony nezalétá a pilot si bude muset na opravu připravit slušnou částku peněz.

Nadační fond dětem

Již řadu let dělají piloti historických letadel Nadačního fondu Letadlo Metoda Vlacha radost dětem na dětských táborech Oborů Kovo MB. Nápad se zrodil úplně jednoduše. Piloti shodili do dětského tábora bombóny pro potěšení dětem a předsedovi odborů se to tak zalíbilo, že zorganizoval dodání dopisů od rodičů. Ty pak dostaly krásné letecké známky s letadly a také razítko: Nadační fond - letecká pošta. Tak začalo pravidelné shazování pošty na tábory do Sloupu a Nedamova. A zatímco tábor ve Sloupu byl před lety uzavřen, v Nedamově rozdávají naši piloti radost každoročně a s velkým úspěchem.

Letecký shoz pošty probíhá až čtyřikrát za sezónu, piloti nadačního fondu vypraví čtyři či pět historických letadel a udělají malým táborníkům malý letecký den, při kterém shodí na padáčku balík s poštou. Z hlediska pilotáže je třeba zohlednit co největší bezpečnost a samozřejmě i počasí. Při bezvětří padá balíček často přímo doprostřed hřiště, ale při silnějším větru skončí někdy na stromě. To pak mají děti a zejména kluci nechtěně vyvolanou bojovou hru spojenou s lezením na stromy.



První akce v novém muzeu

V nově připravovaném leteckém muzeu na letišti v Mladé Boleslavi již proběhla první akce – v dunu šlo o společenské setkání při vyhodnocení nejlepších leteckých sportovců České republiky za rok 2013. Záštitu na touto slavnostní akci přijal předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR pan Jan Hamáček, který se mimo jiné významnou měrou zasadil o dokončení stavby leteckého muzea. Slavnostní akci pořádala Letecká amatérská asociace ČR, Český balonový svaz, Svaz modelářů ČR, Plachtařský Oldtimer Klub ČR a Klub leteckých novinářů Syndikátu novinářů ČR s podporou Podvýboru pro inovace, letectví a kosmonautiku Parlamentu ČR.