



OHLEDNUTÍ ZA

10.

DOBOVÝM LETECKÝM DNEM



Tisícovky nadšených diváků a desítky úchvatných letadel – tak lze stručně popsat 10. Dobový letecký den, který proběhl 14. června na letišti v Mladé Boleslavi. Hlavními organizátory byly Aeroklub Mladá Boleslav a Nadační fond letadla Metoda Vlacha, záštitu přijali předseda poslanecké sněmovny parlamentu ČR pan Jan Hamáček, hejtman Středočeského kraje MUDr. Josef Řihák a primátor Mladé Boleslavi MUDr. Raduan Nwelati. Hlavním a generálním partnerem byly Odbory

přesunuli i do Tichomoří, kde ve scénce Pacifik vystoupily letouny P40 Warhawk ze sbírky Jeana Salise z La ferté Alais, a zejména pak slavný americký oboživelný letoun Catalina, který přiletěl z anglické letecké základny Duxford. Tento letoun je znám svými záchrannými akcemi po celém světě, kdy doslova lovil z vody sestřelené piloty. Scénky doplnil slavný letoun P 51 Mustang, ze sbírky Český ráj, který byl u nás po poprvé při leteckém dnu v roce 2012 a který laskavě zapůjčil spolu s dalšími letouny pan Ing. Petr Turek.



KOVO MB, dále Škoda Auto a magistrát města Mladá Boleslav. Akce měla i charitativní aspekt, část příjmu byla věnována organizaci Šance pro děti, která podporuje dlouhodobě hospitalizované děti v nemocnicích.

Program Dobového leteckého dne byl přímo nabit leteckými novinkami. Diváci viděli bojové scény s vojáky a dvouplošníky z let 1915 – 18, dále letecké bojové ukázky letounů z let 1942 – 45 Supermarine Spitfire a Pilatus P2, který přímo účinkoval ve filmu Indiana Jones a poslední křížová výprava. Ve druhé světové válce jsme se

Air Race Martina Šonky nebo sólovou akrobacií dvouplošníku Bücker Jungmann s pilotem Janem Rudzinským, akrobacií historického větroně Lö s pilotem Milošem Ramertem a nebo skupinu dvouplošníků z Bavorska. Mezi další letecké zajímavosti patřily například letoun Dragon Rapide a Fieseler Storch (oba z leteckého muzea pana Jozefa Kocha v Großenheinu), skupina Z 226, Ryan PT 22, Boeing Stearman, Harvard Texan, Stampe a další.

Samostatnou ukázkou potěšil návštěvníky ruský letoun Polikarpov PO2, pilotovaný Petrem Hand-



Milí přátelé,

dostává se k vám první newsletter Historical Flying Clubu.

Jeho prostřednictvím Vás budeme pravidelně informovat o novinkách, které klub nejen pro své členy připravuje,

i o akcích, které byste si neměli nechat ujít. Pro začátek jsme zvolili dvouměsíční periodicitu vydávání.

Hlavní tématem tohoto vydání je ohlednutí za mimořádně vydařeným 10. Dobovým leteckým dnem. Připomeňte si spolu s námi jeho atmosféru a nejkrásnější letouny!

Příjemné čtení, Váš

Michael Oeljeklaus, prezident HFC



líkem, který ze Slovinska přiletěl dva týdny před leteckým dnem a který obohatí sbírku historických letadel v nově připravovaném leteckém muzeu Metoda Vlacha. Jedná se o originál z roku 1937, který létal ještě za druhé světové války. Nadační fond představil opět svých 10 replik, které vy-



stoupily v bojových scénkách. V závěru leteckého dne se představily nejstarší letouny, repliky Grade z roku 1909 a Metoděj Vlach z roku 1912.

I přes několik krátkých přeháněk počasí organizátorům přálo a tak téměř 8 000 návštěvníků mohlo sledovat velice nabitý program s 50 vystupujícími letadly, za jejichž kniplem seděli piloti z Čech, Velké Británie, Německa i Francie.

Foto: J. Polach

Consolidated **PBY** **Catalina**

K největším lákadlům 10. Dobového leteckého dne patřil obojíletý letoun Catalina z anglické letecké základny Duxford. Letoun výrobce Consolidated Aircraft Corporation vzletl poprvé v březnu 1935, výroba běžela v letech 1936 – 1945, kdy vzniklo více než 4 000 kusů.

Za vznikem letounu stál na počátku 30. let požadavek amerického vojenského námořnictva na hlídkový hydroplán. Americké firmy Consolidated Aircraft Corporation a Douglas začaly v roce 1933 s vývojem prototypů, zkoušky pokračovaly s potřebnými konstrukčními změnami až do roku 1936, kdy se spustila sériová výroba. Kromě USA se letouny v rámci mezinárodních dohod vyráběly licenčně také v Kanadě a v SSR.

Letoun Catalina byl využíván k průzkumným akcím, k boji proti ponorkám a dopravním lodím, k dopravě



nebo k záchranným akcím, při nichž se na moři hledali sestřelení piloti letadel či trosečníci. Ačkoliv byl letoun poměrně pomalý a nemotorný, jednalo se o velmi spolehlivý stroj, který měl navíc daleký dolet a velkou únosnost. Velice známé je jeho působení v Tichomoří, méně už jeho činnost v Atlantiku při ochraně konvojų do Murmanska nebo při honu na německou bitevní loď Bismarck.

Catalina je považována za neúspěšnější hydroplán, poslední exempláře sloužily v armádách ještě v osmdesátých letech minulého století.



Supermarine **Spitfire Mk. XVIe.**

Od počátku pořádání dobových leteckých dnů v Mladé Boleslavi se pořadatelé snažili o to, aby na krásné travnaté ploše mladoboleslavské letiště přistál jednoho dne také legendární Supermarine Spitfire, letoun, který je symbolem vítězství o Británii a také symbolem českých pilotů, kteří za války létali v RAF. V letošním roce se to poprvé podařilo a Spitfire přilétl.

Osud tohoto letadla byl velice zajímavý. Patřil k sérii letounů vyrobených na přelomu let 1944 a 1945 a náležel k řadě Mk. XVIe, která se nazývá Hunter. Je totožný se Spitfire Mk. XI, ale je poháněn motorem Packard Merlin, který byl licenční výrobou motoru Rolls Royce o výkonu 1370 k. Po válce v roce 1950 byl po poruše podvozku uskladněn a skončil po nalétáních 320 hodinách vojenskou kariéru. V letech 1952 až 1967 zdomobil vchod 1855 Sqdn Air Training Corps. V následujících 10 letech byl zapojen do natáčení slavného filmu "Bitva o Británii", i když jen staticky.

V 80. letech jej získal soukromý majitel a následovala renovace v Trend Aero Service. V roce 1989 získal civilní registraci a o rok později se opět dostal poprvé do vzduchu. Vlastníka změnil ještě dvakrát a vždy proběhla další rekonstrukce s cílem vrátit Spitfiru původní tvary.

Současným majitelem a současně i pilotem, který k nám do Mladé Boleslavi přilétl, je Steven Stead, který s ním létá od roku 2011. Hangárován a udržován je v německém Freiburgu v dílnách Meier Motors. Pro letošní leteckou sezonu dostal nový nátěr, který odpovídá letounům československých pilotů létajících v RAF.

Polikarpov PO2, Kukuruzník

Sovětský dvouplášník používaný během 2. světové války na východní frontě k velkému množství různých úkolů. Stal se legendou sovětského letectva. Jedná se patrně o nejvíce vyráběný letoun na světě, vždyť podle některých údajů bylo postaveno přes 40 tisíc kusů těchto strojů. Stroj to byl v podstatě jednoduchý, běžné mechanické závady se daly opravit doslova „na koleně“ a zvládl je i méně zručný mechanik. Od počátku 30. let vznikaly různé verze - zemědělská, sanitní, civilní, spojovací, námořní (s plováky) či průzkumná. V poválečných letech se vyráběl licenčně i v Polsku, výroba byla ukončena až roku 1953.



Za 2. světové války sloužil jako cvičný, spojovací, štábní, dopravní, sanitní, bombardovací a průzkumný letoun. Díky jeho tichému motoru ho Němci pojmenovali „Létající šicí stroj“ (německy: Nähmaschine), Sověti mu zase dali přezdívku „Kukuruzník“ (sekáč kukuřice). A právě díky tichému chodu motoru byl letoun užíván takovým účelům, jako bylo noční zásobování partyzánských jednotek a odvoz raněných, noční řízení letecké palby i noční bombardovací útoky. Snad nejvíce ho proslavil 46. pluk vojenského ženského letectva, který se účastnil nočních náletů na německá postavení i soustředění armády.

Letoun s registrací S5- MAY je originál sériového čísla 0076 vyrobený v roce 1937. Za druhé světové války sloužil Rudé armádě a po ní byl v roce 1945 spolu s dalšími 35 letouny tohoto typu věnován Stalinem armádě Jugoslávie. Tam létal až do roku 1957, kdy byl osazen řadovým šestiválcem Valter a předán Aeroklubu Koroski ve Slovenj Gradci, kde létal až do roku 1967. Poté měl být zničen, ale Aeroklub Koroski letoun uchoval až do roku 1995, kdy začaly první aktivity na jeho obnovu. Nový originální a ještě zakonzervovaný motor Švecov M11 FR byl pro letoun v roce 1999 objeven v depozitním skladu u Berlína. Hlavní duše celé obnovy stroje, Alojz Tretjak, na něm odpracoval více než 2500 hodin a mohl tak 19. 6. 2005 provést první let po kompletní renovaci stroje.

Od června letošního roku je Kukuruzník v Mladé Boleslavi a letecký den pro něj byl premiérou před českou veřejností. Stroj se stane jednou z hlavních perel nového leteckého muzea v Mladé Boleslavi.

Jak se létá v Mladé Boleslavi

Když se v roce 1912 vznesl v Mladé Boleslavi poprvé do vzduchu Metoděj Vlach se svým jednoplošníkem, málo kdo si uvědomil, že je to první Čech, který sestrojil letadlo vlastní konstrukce, poháněné automobilovým motorem a sám na něm také vzletl.

V roce 2001 založilo město Nadační fond letadla Metoda Vlacha a mladoboleslavský Aeroklub ochotně zapůjčil místo v hangáru pro nové postavenou repliku Vlachova původního letadla. O rok později se letoun poprvé předvedl veřejnosti na první Dobovém leteckém dnu.

Dnes má Nadační fond k předvádění připravenou desítku replik letadel, vedle Vlachova letounu jde o německý Grade (1909), letouny z 1. světové války Sopwith Pup, Nieuport 12 a Pfalz E1, meziválečnou Aeronca či Klemm L25 H, československý Racek PB6 a z války známé stroje Piper L4 a Fieseler Storch.

Jde o repliky v kategorii ultralehkých letadel podle pravidel LAA ČR. Letoun ve dvoumístném provedení nesmí překročit vzletovou hmotnost 450 kg, většinou je v měřítku 1:1 k originálu, pokud by byla replika příliš velká a těžká, volí se zmenšení až na 80 %. Rychlost strojů se pohybuje kolem 100 km/h, přistávací je zhruba 65 km/h. Motory se používají automobilové (Škoda, VW, Subaru) nebo speciální pro ultralighty (většinou Rotax), najdou se ale i letouny s historicky originální leteckými motory, např. Continental A65. Nadační fond má 15 pilotů, kteří s letadly létají, starají se o ně a pravidelně je kontrolují pod dozorem technika LAA. Všechny tyto lidi sdružuje láska k létání a zájem o historii letectví.

V příštích vydáních newsletteru si postupně představíme jednotlivé stroje, seznámíme vás s jejich zajímavostmi a podíváme se podrobněji i na nové přírůstky, které jsou na letišti v Mladé Boleslavi k vidění.