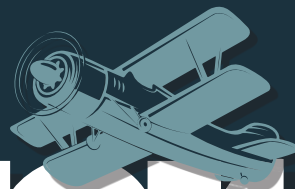




HISTORICAL FLYING CLUB

newsletter

04/2021



VALNÁ HROMADA HFC ZA ROK 2021

V úterý 30. listopadu proběhla tradiční Valná hromada Historical flying clubu. V Leteckém muzeu Metoda Vlacha v Mladé Boleslavi se za dodržování přísných hygienických opatření sešlo na třicet členů, další využili možnost sledovat setkání online (a stejně tak i položit dotazy).

President klubu dr. Michael Oeljeklaus po úvodním přivítání seznámil přítomné s klíčovými aktivitami klubu v roce 2021. V devátém roce existence klubu evidujeme 86 členů, správní rada pracuje ve složení dr. M. Oeljeklaus, J. Katemann a V. Handlík. Zejména první polovina roku byla ovlivněna kovidovými restrikcemi, což se nejvíce projevilo opětovným odsunutím dobového leteckého dne (naplánován je nově na 18. června 2022).

V Mladé Boleslavi se pro veřejnost létalo celkem třikrát, a sice na akcích Létáme pro vás 12. 6. a 10. 9. a v rámci Muzejní noci 24. 9. Piloti nadačního fondu připravili pro diváky jako vždy zajímavou podívanou a předvedli všechna letuschopná letadla z leteckého muzea. Tyto stále zajímavější akce navštěvuje téměř tisíc diváků.

Pro členy HFC byl 2. 9. 2021 připraven velmi oblíbený rodinný den s taxi-lety, opět příkladně organizovaný Tomášem Kubínem – let historickým letounem zdarma ostatně patří k největším benefitům členství v našem klubu. Následně se 5. září 2021 v prostorách LMMV odehrál finiš tradiční jízdy zaměstnanců automobilky ŠKODA a jejich rodinných příslušníků Škoda Classic Tour s rekordní účastí 170 posádek. Majitelé veteránů si prohlédli expozici muzea i historická letadla, velkému zájmu se těšil oblíbený fotopoint. Tedy místo, kde si účastníci jízdy svůj veterán mohli nechat vyfotografovat s replikou historického letounu Zlín XII, jehož stavbu kompletně financoval HFC.

V září byl v kontejneru z USA do LMMV dopraven nový letoun WACO, který byl pak následně tři dny se-stavován přímo před diváky. Protože se jedná o velký letoun s otevřeným kokpitem pro tři osoby, vzbou-

Vážení členové HFC

a příznivci historického létání, uzavíráme rok 2021, který nám připravil spoustu krásných, ale i náročných momentů. I přes panující omezení se nám podařilo uspořádat několik atraktivních akcí a pomyslnou třešničkou na dortu pak byla listopadová valná hromada s opravdu velkou účastí, jak osobně, tak i ve formě online připojení. Opět se ukázalo, že náš společný zájem o historické letouny a létání je velké pouto a zdroj radosti. Jménem vedení klubu i jménem svým vám chci poděkovat za podporu HFC během celého roku 2021!

Nadcházející rok 2022 se ponese ve znamení dvou krásných výročí: 110 let uplyne od prvního letu Metoděje Vlacha, když se se strojem vlastní konstrukce vznesl nad Mladou Boleslav 8. listopadu 1912. Šlo o prvního českého pilota na letounu vlastní české konstrukce a s českým motorem.

Druhým velkým jubileem je 10 let od vzniku Historical flying clubu, jehož ustavující setkání proběhlo 7. února 2012. Od té doby se podařilo díky stále rostoucí členské základně podpořit stavbu řady replik historických letounů, uspořádat mnoho akcí pro nejen pro naše členy a propagovat historické létání v České republice i za jejími hranice. Za to vše patří největší díky všem členům a podporovatelům HFC.

Dovolte mi, aby Vám jménem vedení našeho klubu i jménem svým popřál krásné a klidné vánoční svátky a úspěšný start do nového roku 2022 a těším se mnoho dalších společných setkání!

Váš

Dr. Michael Oeljeklaus
President HFC

zoval v muzeu velkou pozornost. Po zalétnutí mohla Peggy Valentine, která v Evropě firmu WACO zastupuje, s úsměvem předat letoun jeho majiteli dr. Michaelu Oeljeklausovi, který si ho v Americe objednal a který s ním nyní spokojeně létá.

V sobotu 16. října navštívila letecké muzeum paní Ginette Doležalová-Lonková, dcera konstruktéra letounu Zlín XII, jehož replika i díky HFC zdobí muzejní expozici. Prohlédla si nejen náš nový letoun, ale i celé letecké muzeum a ráda přijala pozvání na let ve Zlínu XII s Vladimírem Handlíkem.

Nadační fond letadla Metoda Vlacha si v letošním roce připomenul významné výročí 20 let svého trvání. Za tuto dobu postavil, zprovoznil nebo upravil 14 historických letadel, vybudoval pomník mlado-boleslavského aviatika z roku 1912 Metoděje Vlacha a spolupřádal s aeroklubem Mladá Boleslav celkem 12 Dobových leteckých dnů – Historical Airshow. Za tu dobu se stal významnou organizací v celé České republice a je také hlavním partnerem Historical Flying Clubu.



V příštím roce oslavíme společně několik významných výročí. Replika letadla Metoděje Vlacha bude létat již dvacet let. Oslavíme také 110 let od prvního vzletu letadla Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi v místě, kde dnes stojí jeho pomník.

Historical Flying Club oslaví 10 let svého trvání, za které pomohl financovat několik letadel a motorů a rozšířil svou členskou základnu na 86, kteří se svými příspěvky rádi podílejí na stavbě replik historických letadel. Letoun Zlín XII byl z prostředků HFC financován kompletně, podobně jako náš nový projekt Sopwith Triplane. To všechno bychom měli připomenout na 13. Dobovém leteckém dnu v Mladé Boleslavi v sobotu 18. června 2022.

Nadační fond letadla Metoda Vlacha připravuje stavbu létající repliky anglického letounu Sopwith Triplane z roku 1916. Současná nová stavební pravidla Letecké amatérské asociace ČR umožní provést stavbu věrně a ve skutečné velikosti. Po-honnou jednotkou se stane motor americké konstrukce Warner Scarab o výkonu 145 k, který pro tento projekt zakoupil Vladimír Handlík. Celou stavbu zafinancuje HFC a členy klubu o ní budeme průběžně informovat. V současné době je dokončena konstrukce trupu a ocasních ploch. Stavba, která má ke konci letošního roku mírné zpoždění, by měla být dokončena v závěru roku 2022.

Jak v průběhu Valné hromady HFC uvedl Tomáš Kubín, byla v souvislosti se stavbou letounu Sopwith Triplane a v souladu s podmínkami smlouvy v roce 2021 uhrazena dle ve smlouvě dohodnutého platebního kalendáře první splátka ve výši 0,605 mil. Kč z celkové hodnoty 2,420 mil. Kč.

Po zhlédnutí několika poutavých videí z akcí HFC v roce 2021 došlo i na dotazy z řad přítomných hostů a následně i k symbolickému uzamčení leteckého nebe residentem HFC dr. Michaelem Oeljeklausem.

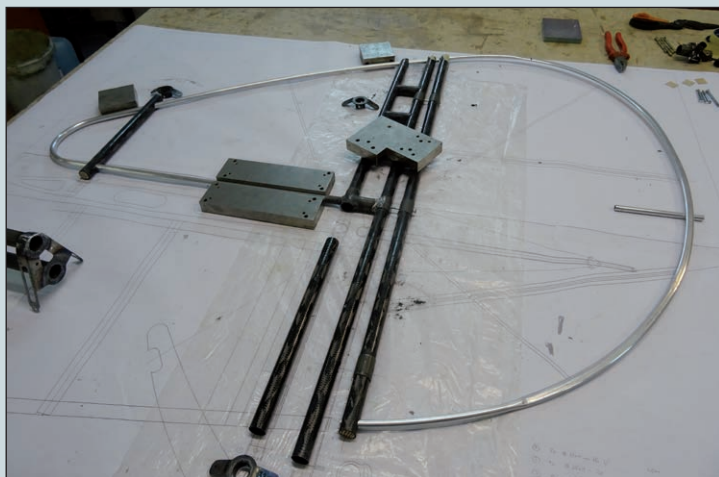




Stavba repliky Sopwith Triplane

Příprava stavby repliky Sopwith Triplane byla zahájena v lednu letošního roku. Základem byl pevnostní aerodynamický přepoččet historického letounu na současné technické podmínky a pravidla Letecké amatérské asociace ČR pod kterou bude stavba prováděna.

Základním problémem této přípravy byla mylná informace na Wikipedii, kde byla uváděna hmotnost prázdného letounu z roku 1916 pouhých 470 kg, což by přesně odpovídalo naší stavbě. Původní letoun měl rotační motor o hmotnosti 180 kg a náš Warner Scarab je o 40 kg lehčí, což představovalo bezpečně dodržet předepsanou prázdnou hmotnost 460 kg. Jak jsme ale na letišti v Suttleworth v Anglii zjistili, letoun byl ve skutečnosti



téměř o 100 kg těžší než uváděla Wikipedie. Proto bylo nutné konstrukci repliky přepočítat některé části upravit tak, aby byla požadovaná hmotnost dodržena. Jak příklad lze uvést upuštění od vylanované konstrukce trupu plnou napínáků a nahradit lehkou dřevěnou laťovanou konstrukcí.

V letním období byly zahájeny přípravné práce na stavbě letounu. Vedle dřevěné konstrukce trupu byly současně připravovány i další části. Protože měl původní letoun velké, ale hladké pneumatiky, podařilo se zakoupit pneumatiky pro plochodrážní motorky pro jízdu na ledě, které jsou stejně hladké a do kterých u motorek jsou přidány ocelové hřeby.

Podobně byly práce zahájeny u různých kování, kterých je na letounu velké množství. K zajímavostem patří prolisování nerezových trubek o průměru 60 mm a síle stěny 1,5 mm do kapkovitého průřezu pro vzpěry podvozku.



Stejně tak byly zahájeny práce na hliníkovém krytu motoru o průměru 1000 mm. Dřevěný model krytu bude i s hliníkovým plechem tloušťky 1,5 mm upevněn do speciálního soustruhu a kovotlačitelským způsobem bude za rotace kryt zhotoven, stejně jako v roce 1916.

Dřevěná kostra trupu, tak jak je vidět na fotografiích byla zhotovena v průběhu podzimních měsíců. Trup je obdélníkového průřezu a v přední části je rozšířen pomocí žeber až na průměr 1000 mm, což odpovídá nejen průměru hlav motoru, ale i krytu. Celá zadní část trupu je maximálně vylehčená pro dodržení správné polohy těžiště.

Podobně je postupováno u ocasních ploch, které jsou konstrukčně stejné jako u originálu, ale značně vylehčené. Na rozdíl od originálu, kde byly pou-

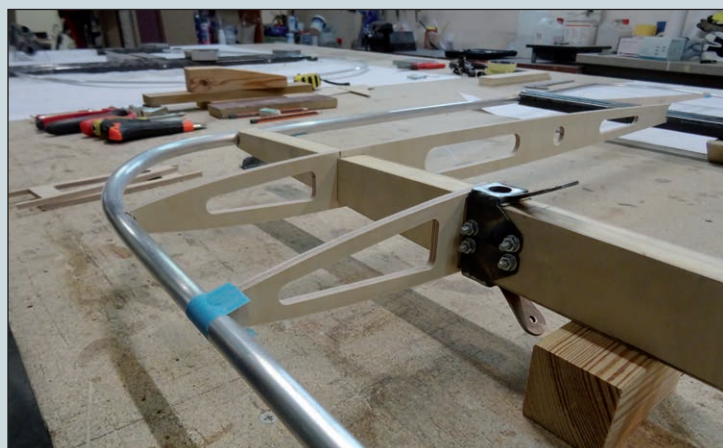
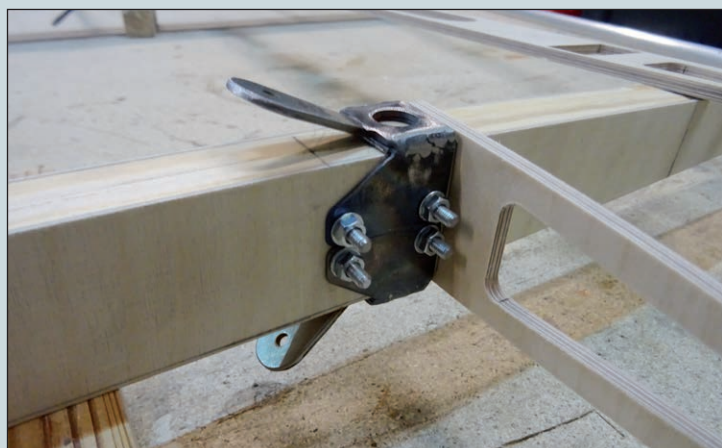
žity ocelové trubky jsou na replice použity hliníkové a uhlíkové trubky a další prvky. Nosníky trupu i žebra jsou tvarově stejná jako u originálu.

Pro dokonalý vzhled letounu a také jeho interieru byly v Anglii zakoupeny originální letové přístroje z období první světové války.

Letoun bude po dokončení celý smontován v nepotaženém stavu a budou vyzkoušeny všechny funkce včetně nahození motoru a stanovení těžiště. Pak teprve bude letoun potažen a nabarven. Potažení a barvení proběhne v leteckém muzeu, stejně jako konečná montáž.

Stavba letounu má sice zpoždění, ale podle sdělení dodavatele Ing. Petra Taxe bude konečný termín – 31. 12. 2022, dodržen.

Vladimír Handlík



Letec Biggles

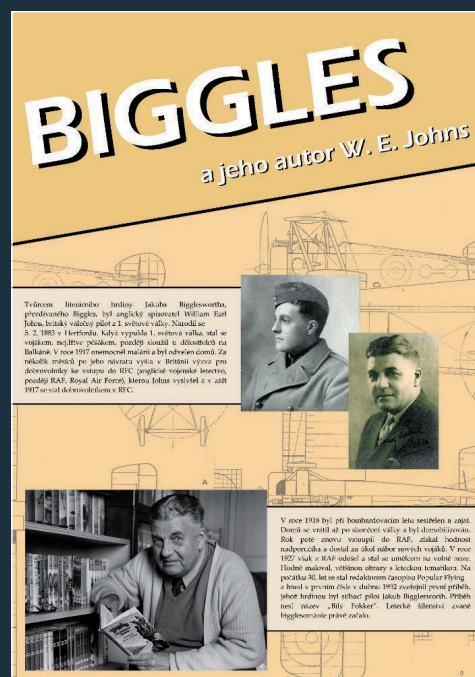
Nejoblíbenějším a nejvíce vydávaným literárním hrdinou minulého století je pilot Jakub Bigglesworth, přezdívaný Biggles.

Jeho „otcem“ byl anglický spisovatel William Earl Johns, bývalý britský válečný pilot první světové války. Začal létat coby pilotní žák ve Farnu MF.11 Shorthorn. Létal zřejmě velmi dobře, protože po absolutoriu se z něj stal pilotní instruktor, kterým byl až do srpna 1918 kdy byl převelen k 55. squadroně. Ale hned 16. září 1918 mu byl bombardovací nálet v letounu DH4 na Mannheim osudný. Při letu byl jeho stroj zasažen protiletadlovým dělostřelectvem a poškozen. Odpoutal se proto od své squadrony, odhodil pumy a vrátil se zpět. Na zpáteční cestě byl ale napaden německými stíhači, sestřelen a padl do zajetí, jeho pozorovatel neměl tolik štěstí a v sestřeleném letadle zahynul. Johns skončil v zajateckém táboře, odkud se pokusil dvakrát utéci. Domů se vrátil až po skončení války a byl demobilizován. Rok poté však znovu vstoupil do anglického vojenského letectva, nyní pojmenovaného RAF. S hodností nadporučík měl za úkol nábor nových vojáků. V roce 1927 však z RAF odešel a stal se umělcem na volné noze. Hlavně hodně maloval, obrazy většinou s leteckou tematikou. Na počátku 30. let se stal redaktorem časopisu Popular Flying. A hned v prvním čísle v dubnu 1932 zveřejnil první příběh, jehož hrdinou byl stíhací pilot Jakub Bigglesworth. Příběh nesl název „Bílý Fokker“.



Povídka o Bigglesovi z pera W.E. Johnse přibývala, staly se velmi populárními, a už koncem roku 1932 vyšly v Anglii poprvé knižně pod názvem „The Camels are coming“. Kniha měla velký úspěch a vycházela pak v řadě dalších vydání, v roce 1954 i pod novým názvem „Biggles Pioneer Air Fighter“. V Československu poprvé vyšla v roce 1938. Ale plodný autor nyní s literárním pseudonymem kapitán W.E. Johns, nezůstal jen u první knížky, naopak, každý rok napsal, časopisecky zveřejnil a poté jako knihy vydal celou řadu dalších příběhů o slavném pilotovi Bigglesovi, což pilně činil až do své smrti 21. června 1968.

Spisovatel Johns byl velmi pracovitý napsal na 160 knih, nepočítaje množství článků a povídek otisknutých v novinách a časopisech.





Přiliv příběhů pilota Bigglese z pera W.E. Johnse však nezastavila ani válka. Od roku 1939 do roku 1945 vydal s tímto hrdinou dalších 15 nových knih. A úplné šílenství Bigglesomanie vypuklo po druhé světové válce, kdy autor vydával průměrně ročně čtyři knihy s hrdinou Bigglesem, a všechny měly úspěch. V 60. letech například ve Francii byly knížky W.E. Johnse na čtvrtém místě nejprodávanějších knižních titulů vůbec. Švédsko, Kanada, Francie, Austrálie, Chile, Malajsko, Island, Švýcarsko, atd., to vše byly země, kde knihy o Bigglesovi patřily k velkým bestsellerům. UNESCO dokonce v roce 1964 vyhlásilo Bigglese nejoblíbenějším literárním hrdinou mládeže na celém světě.

Československo byla země pro Bigglese jako stvořená. Je zajímavé, že do roku 1940 vyšlo v Československu a Protektorátě plných třináct titulů o Bigglesovi. Nikde jinde kromě Anglie v té době Bigglese prakticky neznali. Pak u nás nastala nucená přestávka ve vydávání knížek o Bigglesovi, na čas přerušena v roce 1945, a po roce 1948 znovu obnovena. S jedinou výjimkou z roku 1968 trvala až do listopadové revoluce v roce 1989. Po roce 1990 vyšlo v Česku postupně přes 90 dalších knih o Bigglesovi, většinou s jednotící grafickou úpravou titulní stránky pomocí postavy pilota Bigglese od slavného Zdeňka Buriana.

Popularita pilota Bigglese a knih s jeho příběhy je stejně v Anglii i v jiných zemích dnes stále velmi vysoká. Dodnes existují a jsou dosti aktivní Bigglesovy kluby, ve kterých se členové přou například o tom, jestli v příběhu z roku 1938 měla Bigglesova hospodyně paní Symesová barvu vlasů světlou, nebo tmavou....

Letecké muzeum připravilo výstavu o Bigglesovi, jejíž vernisáž bude v průběhu měsíce ledna 2022. Letoun Sopwith Pup, jehož replika stojí v hale leteckého muzea byl vlastně mladším bratrem slavné Bigglesovi stíhačky Sopwith Camel.

Vladimír Handlík s použitím podkladů Ivo Pujmana

