

## VÁCLAV VONDRÁŠEK Z TISMIC MILUJE LETADLA A HISTORII

Václavu Vondráškovi učarovala od dětství letadla. Jako malý kluk začal stavět modely. Potom vstoupil do Svazarmu, létal na větroních a nakonec si udělal i pilotní průkaz na malá motorová letadla. Mezitím to dotáhl až na velitele hasičské stanice v Českém Brodě. Jeho hlavním životním posláním i vášní je však stavba funkčních historických replik letadel z počátku letectví.



*„Když jsem se loni (2002) na jaře dozvěděl, co vše podnikají Američané kolem stavby repliky letadla bratří Wrightů, kterým před sto lety uskutečnili první řízený motorový let v dějinách, řekl jsem si: Zkusím to taky,“* vzpomíná Václav Vondrášek.

Zatímco na projektu Flyer pracovaly ve Spojených státech desítky lidí a od sponzorů se vybralo pět miliónů dolarů, Václavu Vondráškovi musely stačit jedny ruce, dvě stě padesát tisíc korun a garáž u domu. A zatímco tismický Flyer již létá, Američané jsou na tom stále skoro jako bratři Wrightové před 17. prosincem 1903.

*"Už nevím, kdo přesně mi loni v létě přinesl několik kopií nákresů a fotografií prvního motorového letadla na světě,"* vzpomíná amatérský konstruktér. *"Byly z nějaké britské nebo americké encyklopedie. Představa, že postavím své letadlo, mě hodně vzala. Proto jsem prolistoval spoustu knížek o letectví, které jako jedině čtu. Že ale bude jeho stavba tak složitá, jsem si vůbec nepřipouštěl."*

Václav Vondrášek začal létat před lety ve Svazarmu, na větroni Blaník. Když se po devětaosmdesátém roce začaly u nás stavět první amatérské ultralighty, zkusil to také. Úspěšně. Z kovových trubek, plátna a s jednoduchým motorem to byly nejprve jednosedadlové letouny, pak i několik dvousedadlových. Stavěl je sám, v garáži u domu v Tismicích.

*"Jsem garážový stavitel letadel,"* říká o sobě hrdě. Potom se zhlédl v Blériotu, ve kterém inženýr Jan Kašpar uskutečnil v roce 1909 "první řízený let Čecha v Čechách". O několik let starší dvouplošník bratří Wrightů však dostal přednost.

*"Konstrukce Flyera je jednoduchá,"* vysvětluje Vondrášek. *"Jsou to různé pospojované smrkové latě potažené leteckým plátnem. Motor pak pohánějí dřevěné vrtule pomocí řetězového rozvodu."*

Pochopit však s odstupem sta let onu primitivní jednoduchost i tehdejší konstrukční filozofii, jak se co má vlastně udělat, to byl pro Václava Vondráška největší problém. Nikde se totiž nedočel, a nevědí to ani Američané, díky čemu a na jakém principu vlastně letadlo létalo.



Létající replika Wright Flyer III

*"První motorové letadlo na světě je postavené tak nezvykle,"* poznamenává, *"že je nepochopitelné, proč vůbec létá. Když se totiž aerodynamik dopočítá u Flyera výslednice působení různých sil, vyjdou mu úplně jiné hodnoty než ty, podle kterých se dneska staví letadla. To potvrdili i Američané, kteří pro svou repliku zkonstruovali počítačový simulátor."*

Kromě motoru, několika upínacích prvků a kování, řetězového rozvodu a ocelových lanek si konstruktér s Tismic vyrobil celé letadlo úplně sám. Padly na to volné soboty a neděle, svátky, dovolená i večery po práci. Například jen dvěma čtyřkilovým dřevěným vrtulím o průměru dva metry čtyřicet věnoval čtyři víkendy.

*"Když jsem postavil kostru letadla,"* vzpomíná Vondrášek, *"musel jsem jeho křídla potáhnout leteckým plátnem. Na šití jednotlivých dílů nebylo dost času, proto jsem plátno jenom lepil a napínal. Pro pohon vrtulí s šesti sty otáčkami za minutu jsem vybral vodou chlazený čtyřválec, který má blízko k agregátu ze Škody 1203. Protože byl o sedmdesát kilogramů těžší, než jsem potřeboval, zvolil jsem lehčí motor Rotax, který se používá v ultralightech nebo ve vodních skútrech."*

Největší starosti přišly tehdy, když se měl stroj o rozpětí křídel jedenáct a délce deset metrů sestavit do konečné podoby a "svázat" pomocí mnoha desítek lanových spojů. Garáž i dvorek nestačily. Proto se musely díly letadla naložit na velký přívěs za osobní auto a odvézt na letiště do Milovic.

"Byl to pro mě jeden z nejdůležitějších kroků, mohl jsem vyzkoušet, jak fungují náhony z motoru na vrtule," zdůrazňuje Václav Vondrášek. "Neustále jsem upravoval vodicí trubky s ložisky, odlehčoval je, ale ono to vůbec nefungovalo. Nakonec jsem všechno udělal přesně tak, jak to měli původně bratři Wrightové. A stroj se rozjel a nakonec i vynesl nad zem."



**Replika Wright Flyer III na letišti v Milovicích**

Letadlo však nemělo potřebnou stabilitu, přesto že bylo postaveno jako tzv. "kachní typ" (podle předsunutých výškovek před křídly, které působí jako zobák kachny). *"Věděl jsem, že když směřovka a výškovky budou umístěny co nejvíce vpředu, před křídly, zlepší se podstatně stabilita letadla i jeho ovládání. Co je podstatné, poletí."* O této veledůležitě "maličkosti" věděli i bratři Wrightové, proto ji uplatnili u svých pozdějších typů.

*"Ale zpočátku mi to vůbec nešlo,"* vzpomíná na neščetné pokusy konstruktér. *"Desítky hodin jsem laboroval s jednotlivými částmi letadla i jeho konstrukcí. Když jsem se znovu a znovu pokoušel vzlétnout, bál jsem se, abych letadlo nerozbil. Chvillemi to vypadalo hrozně. Bouchnout strojem o letištní plochu není umění. Hromada třísek a promarněné stovky hodin práce za to ale nestojí."*

Dřevěný dvouplošník kachní konstrukce Václava Vondráška váží tři sta kilogramů a dosahuje rychlosti kolem pětapadesáti kilometrů za hodinu. *"Jestli se bojím, když sedám do tak primitivního letadla? Jistý si nikdy sto procentně nejsem, ale strach nemám. Je to přibližně stejné, jako když usedám do ultralightu. Kdybych měl strach, nikdy by nic podobného nevzniklo,"* tvrdí Vondrášek.

Jak létá replika Američanům? *"Ještě před nedávnem moc ne, spíše se plazí při zemi a nemá potřebnou stabilitu,"* reaguje Václav Vondrášek. *"Ozvali se zástupci ještě existující americké firmy Wright a gratulovali nám, že letadlo funguje. Myslím, že našemu letadlu ale moc nevěří. Proto se ohlásili, že se co nevidět přijedou na létající dvouplošník podívat."*



### Konstrukce Kašparova Blériota

Život Flyera neskončí v hangáru nebo v muzeu jako skvělá technická rarita. Jeho konstruktér chce své letadlo co nejčastěji předvádět při různých leteckých show: *"Aby se diváci nejenom pobavili, ale i poučili. Mrzí mě, když někdo neví, kdo byl například Jan Kašpar nebo bratři Wrightové."*

V garáži Václava Vondráška vznikla mimo jiné i replika letadla francouzského konstruktéra Louise Blériota, který se svým strojem v roce 1909, jako první letec, přeletěl za 37 minut kanál La Manche. Václav Vondrášek by s ní chtěl letět z Pardubic do Prahy jako před mnoha lety inženýr Jan Kašpar. Pro její stavbu se amatérský konstruktér rozhodl tak trochu náhodou. Jeho záměr byl na počátku jiný.

*"Vím, že v Národním technickém muzeu v Praze je vystavený Blériot, typ z roku 1909, a že je ve špatném technickém stavu,"* upřesňuje Vondrášek. *"Proto jsem muzeu nabídl bezplatnou kompletní renovaci letadla, která by ho oživila. Poslední opravy historického stroje byly totiž udělány před padesáti lety. Můj návrh však bohužel neuspěl."*

Proto se rozhodl postavit svůj stroj. Dokumentaci k němu našel v několika odborných publikacích. *"Ani replika Blériota inženýra Jana Kašpara neskončí v nějaké muzejní expozici,"* oznamuje Václav Vondrášek. *"Proto ji nestavím. Chci, aby spolu s Flyerem připomínala malým i velkým příznivcům letectví jeho historii nejenom u nás, ale i ve světě. Aby věděli, odkud kam letadla došla za posledních sto let."*

## Některé další repliky letadel z dílny Václava Vondráška.

typ	vlastník	umístění
Curtiss Jenny	Kindernay	Pardubice
Wright Flyer III.	Kindernay	Pardubice
Jan Kašpar I.	Kindernay	Pardubice
Racek PB6	Nadace Metoda Vlacha	Mladá Boleslav
Metoděj Vlach	Nadace Metoda Vlacha	Mladá Boleslav
Čihák Rapid	Nadace Metoda Vlacha	Mladá Boleslav
Pietenpol Air Camper	Václav Vondrášek	Milovice
Aviatik D.I Berg	Václav Vondrášek	Bubovice
Blériot XI.	Václav Vondrášek	Bubovice
Jan Kašpar I.	Václav Vondrášek	Bubovice
Bohemia B.5	Václav Vondrášek	Bubovice
R.A.F SE 5	Václav Vondrášek	Bubovice
Demoiselle	Václav Vondrášek	Bubovice
Etrich Albatros	Aeroklub Hlásná Třebaň	Bubovice
Aero A 34 Kos	Aeroklub Hlásná Třebaň	Bubovice



Václav Vondrášek v „cockpitu“ letadla Metoděje Vlacha