



V neděli 15.12.2013 nás opustil Marián Mečiar - zakládající člen Gryf klubu.

Autor a spoluautor Gryfa, SuperBlanika L23, kluzáku L33 Sóló, Kompakta, Classica, VM22, se podílel i na Skyboyi, Eurofoxi, UL Koale a následném Eurostaru, a z vedoucích pozic dával směr vývoji letounů v podnicích Let Kunovice, Inteco, Aerotechnik, Letov, Aero Vodochody, Aerospool sro, Gryf aircraft sro, Directfly - od původních ultralightů přes větroně k L610 až po Sharka.

Budeš nám chybět Mariáne.

Marián Mečiar



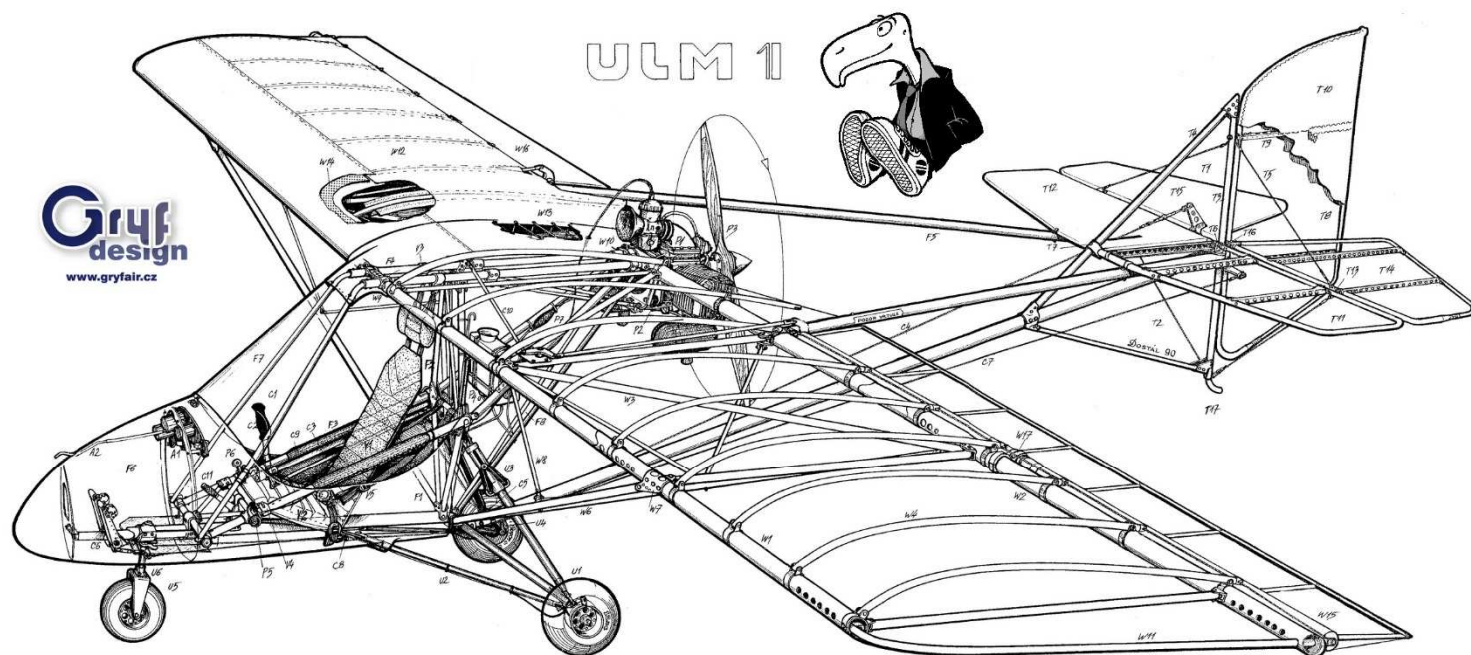
Jak jsem potkával Mariána :

zálet s
26. 4. 1991 Rotaxem



Gryf club - skupina kamarádů a přátel, vzniklá během vývoje a stavby prvního UL letounku ULM-1 v Letu Kunovice (tady při záletu s Rotaxem 447 : Petr Štěrbá, já, Jiří Vychopeň, Jan Fridrich ... a Marián Mečiar .)

Marián Rydlo zřejmě právě mačkal spoušť foťáku, v té době se ale kolem tohoto našeho ideálu točily už desítky dalších kamarádů a přátel, bez kterých bychom to jen tak nezvládli ...



FUSELAGE

- F1 Aluminum alloy tube fuselage front part cockpit cage
- F2 Main frame with undercarriage hinges and seatbelt hinges
- F3 Integral seating frame
- F4 Upper fuselage frame with wings hinges and integral engine-mounting in rear part
- F5 Three-tube fuselage rear section
- F6 Glass-fibre fuselage fairing
- F7 Plexiglas windscreen
- F8 Rear rubber stressed fabric skin (polyester fabric)
- UNDERCARRIAGE
- U1 Main wheels 300x100 (12x4)
- U2 Aluminum alloy landing gear legs
- U3 Rubber cable shock absorber
- U4 Mechanical brakes from scooter „Babeta“
- U5 Antishimmy nose-wheel 252x60, steering connected to rudder pedals
- U6 Nose-wheel fork

TAIL UNIT

- T1 Riveted aluminum alloy tubes vertical fin.
- T2 Fabric fin skin (Ugapol / Ceconite)
- T3 Tube main spar
- T4 Front tube spar
- T5 Supporting tail cables
- T6 Main hinge for stabilizer and side rear fuselage tube
- T7 Front stabilizer hinge
- T8 Rudder (25° deflection port and starboard)
- T9 Aluminum alloy tube and ribs riveted rudder structure
- T10 Fabric skin (Ugapol / Ceconite)
- T11 Riveted aluminum alloy tube-ribs horizontal stabilizer
- T12 Fabric stabilizer skin (Ugapol / Ceconite)
- T13 Elevator hinges
- T14 Al. tubes and ribs riveted elevator
- T15 Fabric elevator skin (Ugapol / Ceconite)
- T16 Elevator connection
- T17 Tail bumper

WING

- W1 Front wing spar
- W2 Rear wing spar
- W3 Internal wing tube struts
- W4 Tube ribs with NACA 4412 airfoil top - curve
- W5 Bottom tube ribs - „spears“ (like in hang-gliders)
- W6 Aluminum alloy tube wing struts
- W7 Wing strut hinges from banded and riveted Al sheets
- W8 Auxiliary wing struts
- W9 Front wing hinge
- W10 Rear wing hinge
- W11 Wing tip from banded aluminum alloy tube
- W12 Osaron wing covering, mechanically stressed
- W13 Wing-skin stressing rubber cable
- W14 Leading edge reinforcing from hard plastic sheet
- W15 Tube structure aileron with profile trailing-edge (20° up, 10° down deflection)
- W16 Fabric aileron skin (Ceconite)
- W17 Aileron hinges

CONTROL

- C1 Control column
- C2 Integral polystyrene foam ergonomic grip
- C3 Elevator control rods and levers
- C4 Elevator control cables
- C5 Elevator control pulleys
- C6 Rudder pedals
- C7 Rudder control cables
- C8 Rudder control pulleys
- C9 Aileron control torsion tube
- C10 Aileron control levers and rods
- C11 Brake control lever
- COCKPIT
- V1 Adjustable seat with integral headrest on safety belts
- V2 Upholster seat-rest from laminated polystyrene block
- V3 Top seat adjustment
- V4 Bottom seat adjustment
- V5 Four-point safety belts

POWERPLANT

- P1 Astro 600 engine - original handmade by Pavel Uhlir from Trabant. Non-reduction drive opposite two-cylinder, made from Trabant and Jawa engine parts 600 ccm, 28HP by 2950rpm
- P2 Škoda 1200 car silent-blocks
- P3 Wooden V-222 propeller - lent from Military Research Institution VU 030. That time it was the most expensive part of this aircraft (12.000,- Kč = 500 Euro)
- P4 Fuel tank - limited to 12,3 liters by old crazy communist UL regulations - to disable flight through state borders
- P5 Throttle
- P6 Fuel shut off valve
- P7 Primer bulb

AVIONICS

- A1 Instrument panel with standard air speed indicator, altimeter, variometer, turn indicator and compass
- A2 Dynamic pressure tube
- A3 red cotton strip - only instrument You really need

zrod Gryfa pod křídly L610



Celá akce začala nenápadně – došel jsem do statiky s jednoduchým dotazem – když si ke svému rogallu udělám nějakou tříkolku, našel by se někdo kdo by mi to spočítal ?

Moc úspěšný jsem nebyl – rogallo bylo tehdy něco co se vymykalo zavedeným postupům – ale pak se jeden přihlásil – víš co, my ti to spočtem, ale musí to být normální letadlo – s křídly a ocasem: **Marián**.



A Tak Marián „způsobil“ zakládající trojici Mečiar-Dostál-Vychopeň, a idea se rozrůstala, pomáhali a radili další a další vývojáři, aby se pak Gryf začal stavět učňovským střediskem Letu Kunovice - a nakonec dokončil pod křídly L610 jako mimopracovní činnost členů VTS ... Tady má Marián za sebou ještě invertně umístěný vlastnoručně upravovaný Trabant s torzním náhonem tlačné vrtule V222, zapůjčené z VU030



- ale do vzduchu šel Gryf až v dubnu 1989 s motorem Astro 600 Pavla Uhlíře z Třebíče. Radil i ing. Jiří Valný z Aerotechniku – kdo by tehdy tušil jak se jejich příběhy ještě několikrát protnou ... (Valný – Marián Mečiar – Pavel Uhlíř)



O pár let později už Gryf club pořádá spolu s AK Holíč Gryf slet,

Tehdy ještě Löbbův Kitfox, kterému také Marián pomáhal do vzduchu, ač z Nitry, nesl označení OK-XUD-09 .

Na něm pak vznikla Nitranská firma Aeropro sro (letadlo stavěné licenčně podle amerických plánů, neslo vrtuli jejich vlastní výroby)

„Mariánovy“ větroně :



Jedna z prvních společných prací s Mariánem byl vývoj řízení a vztlkové mechanizace pro připravovaný klapkový větroň WT3 Tadeáše Waly – měl být vyráběn v Bratislavském podniku TEST, a v roce 1988 jsme tady společně na snímku při seřizování mechanismu : Nakonec bylo zpoždění ještě větší a jediný kus byl nakonec dokončen údajně bez těchto patentovaných specialit ...

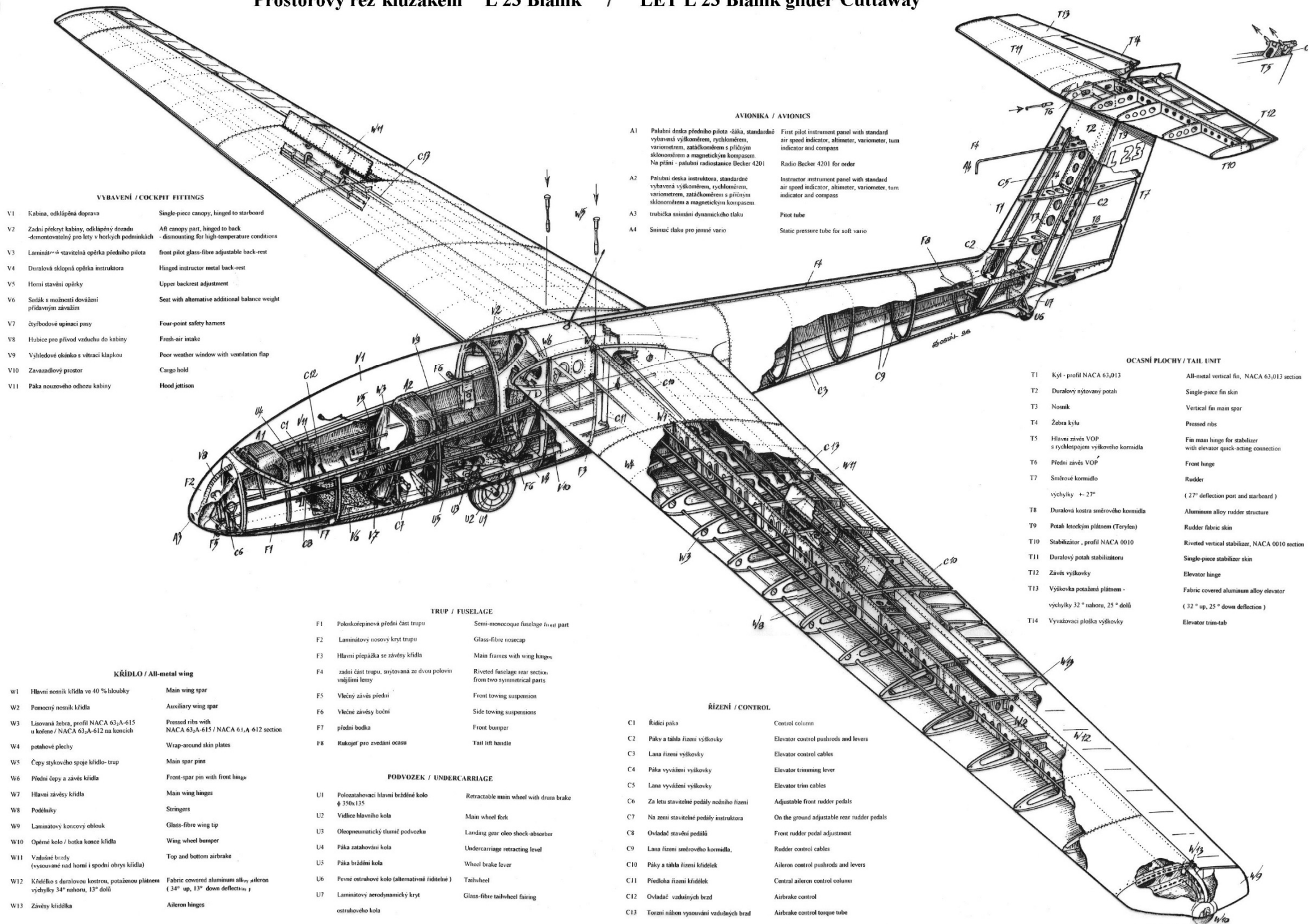
L23 SuperBlaník



Marián byl původně klasický aeroklubák, a jako takový měl blízko větroňům : s Vaškem Zajícem, Jurou Svinkou a týmem nadšených pomocníků tak prosadili do vývoje LETu Kunovice obnovení vývoje větroňů – počínaje inovací klasického Blaníka. "Mariánův" SuperBlaník L23 byl nakonec zalétaný rok před Gryfem : 13.5. 1988

– tohle je už jeho verze s nástavci pro zlepšení aerodynamiky

Prostorový řez kluzákem L 23 Blaník / LET L 23 Blaník glider Cuttaway





LET L33 Solo glider Cuttaway

Prostorový řez kluzákem

LET L33 Sóló

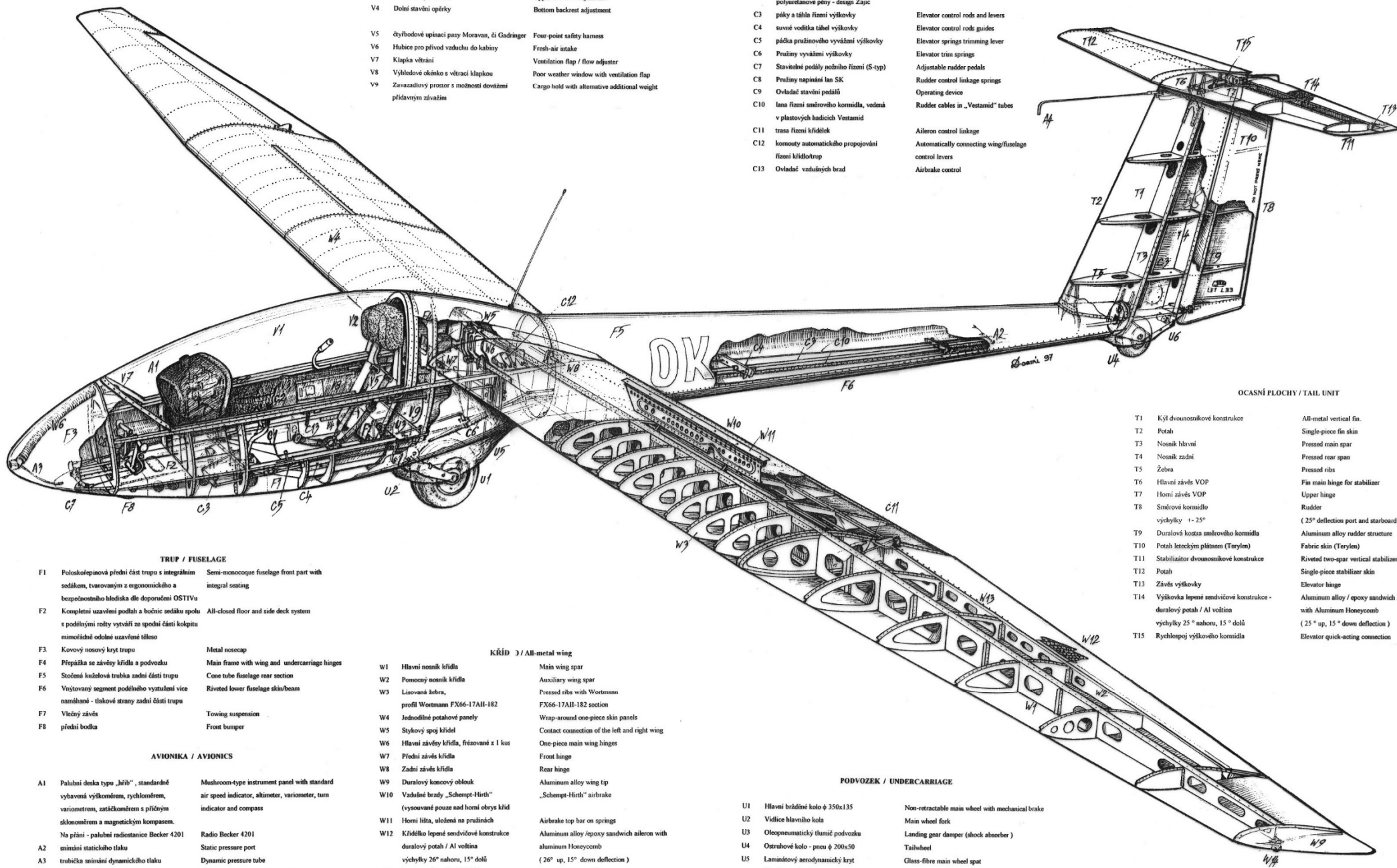
L33 Solo – další realizovaná Mariánova idea , mířící na přípravovanou World class gliders, byl zalétnut 3.7. 1992

VÝBAVENÍ / COCKPIT FITTINGS

V1	Kabina Mecaplex, odklápná doprava	Single-piece Mecaplex canopy, hinged to starboard
V2	Integrovaná stavitelná opěrka	Adjustable integral backrest -with headrest
V3	Horní stavitelná opěrka	Upper backrest adjustment
V4	Dolní stavitelná opěrka	Bottom backrest adjustment
V5	čtyřbodové upínací pásy Moravan, či Gadringer	Four-point safety harness
V6	Hubice pro přívod vzduchu do kabiny	Fresh-air intake
V7	Klapka větrání	Ventilation flap / flow adjuster
V8	Výhledové okénko s větrací klapkou	Poor weather window with ventilation flap
V9	Zavazadlový prostor s možností dovážení přídavným závažím	Cargo hold with alternative additional weight

ŘÍZENÍ / CONTROL

C1	řídící páka s ovládací páčkou brady	Control column with brake stick
C2	ergonomická rukojeť z integrovaní polyuretanové pěny - design Zajíc	IPUR ergonomic grip
C3	páky a táhla řízení výškovky	Elevator control rods and levers
C4	svněné vodičky táhel výškovky	Elevator control rods guides
C5	páčka pružinového vyvážení výškovky	Elevator springs trimming lever
C6	Pružiny vyvážení výškovky	Elevator trim springs
C7	Stavitelné pedály směrového řízení (S-typ)	Adjustable rudder pedals
C8	Pružiny napínání lan SK	Rudder control linkage springs
C9	Ovládací stávkovací pedálů	Operating device
C10	lana řízení směrového kormidla, vedená v plastových hadicích Vestamid	Rudder cables in „Vestamid“ tubes
C11	trasa řízení křídéltek	Aileron control linkage
C12	komosy automatického propojování řízení křídla/trupu	Automatically connecting wing/fuselage control levers
C13	Ovládací vzdušných brzad	Airbrake control



TRUP / FUSELAGE

F1	Poloskořepinová přední část trupu s integrovaným sedákem, tvarovaným z ergonomického a bezpečnostního hlediska dle doporučení OSTIVU	Semi-monocoque fuselage front part with integral seating
F2	Kompletní uzavření podlahy a boční sedáku spolu s podlahovými rolety vytváří ze spodní části kokpitu mimochůdní odolné uzavřené těleso	All-closed floor and side deck system
F3	Kovový nosový kryt trupu	Metal noscap
F4	Přepážka se závěsy křídla a podvozku	Main frame with wing and undercarriage hinges
F5	Stočená kuželová trubka zadní části trupu	Cone tube fuselage rear section
F6	Výtvářený segment podlahy vyztužen více namáhané - tlakové strany zadní části trupu	Riveted lower fuselage skin/beam
F7	Vlečný závěs	Towing suspension
F8	Přední bodka	Front bumper

AVIONIKA / AVIONICS

A1	Palubní deska typu „hrb“, standardně vybavená výškoměrem, rychloměrem, variometrem, zatáčkoměrem s příčným sklonoměrem a magnetickým kompasem	Mushroom-type instrument panel with standard air speed indicator, altimeter, variometer, turn indicator and compass
A2	Na přání - palubní radiostanice Becker 4201	Radio Becker 4201
A3	Snímač statického tlaku	Static pressure port
A4	trubička minimální dynamického tlaku	Dynamic pressure tube
A5	Snímač tlaku pro jemné vario	Static pressure tube for soft vario
A6	Palubní zdroj 12 V (NiCd baterie)	12 V NiCd battery

KŘÍDLA / AL-metal wing

W1	Hlavní nosník křídla	Main wing spar
W2	Pomocný nosník křídla	Auxiliary wing spar
W3	Lisovaná žebra, profil Wortmann FX66-17AII-182	Pressed ribs with Wortmann FX66-17AII-182 section
W4	Jednodílné potahové panely	Wrap-around one-piece skin panels
W5	Stykový spoj křidel	Contact connection of the left and right wing
W6	Hlavní závěsy křídla, frézované z 1 kus	One-piece main wing hinges
W7	Přední závěs křídla	Front hinge
W8	Zadní závěs křídla	Rear hinge
W9	Duralový koncový oblouk	Aluminum alloy wing tip
W10	Vzdušné brzdy „Schempt-Hirth“ (vysouvané pouze nad horní obrysy křídla)	„Schempt-Hirth“ airbrake
W11	Horní lišta, uložená na pružinách	Airbrake top bar on springs
W12	Křídélko lepené sendvičové konstrukce duralový potah / Al volitina	Aluminum alloy epoxy sandwich aileron with aluminum Honeycomb
W13	výhybky 26° nahoru, 15° dolů	(26° up, 15° down deflection)
W14	hmotnostní vyvážení křídélka	Aileron balance weight
W15	operné kolo / bodka konce křídla	Wing bumper

PODVOZEK / UNDERCARRIAGE

U1	Hlavní brzdící kolo ø 350x135	Non-retractable main wheel with mechanical brake
U2	Vidlice hlavního kola	Main wheel fork
U3	Otepneumaticky tlumič podvozku	Landing gear damper (shock absorber)
U4	Ostruhové kolo - pneu ø 200x50	Tailwheel
U5	Laminátový aerodynamický kryt hlavního podvozku	Glass-fibre main wheel spat
U6	Kovový aerodynamický kryt ostruhového kola	Metal tailwheel fairing

OCASNÍ FLOCHY / TAIL UNIT

T1	Křídlo dvounosníkové konstrukce	All-metal vertical fin
T2	Potah	Single-piece fin skin
T3	Nosník hlavní	Pressed main spar
T4	Nosník zadní	Pressed rear spar
T5	Žebra	Pressed ribs
T6	Hlavní závěs VOP	Fin main hinge for stabilizer
T7	Horní závěs VOP	Upper hinge
T8	Směrové kormidlo výhybky +/- 25°	Rudder (25° deflection port and starboard)
T9	Duralová kostra směrového kormidla	Aluminum alloy rudder structure
T10	Potah leteckým plátnem (Terylen)	Fabric skin (Terylen)
T11	Stabilizátor dvounosníkové konstrukce	Riveted two-spar vertical stabilizer
T12	Potah	Single-piece stabilizer skin
T13	Závěs výškovky	Elevator hinge
T14	Výškovka lepená sendvičové konstrukce - duralový potah / Al volitina	Aluminum alloy / epoxy sandwich Elevator with Aluminum Honeycomb
T15	výhybky 25° nahoru, 15° dolů	(25° up, 15° down deflection)
T16	Rychlospoj výškovky kormidla	Elevator quick-acting connection

L610



To vše samozřejmě vzniklo při naší hlavní vývojové práci – vývoji L610, původně 30timístného letounu s nově vyvíjenými motory M602, pak se čtyřmi M601 – a opět dvěma M602 a 40 cestujících, a pak instalací nedostatečně výkonných CT7 ... aby se po 26 letech vývoje a 6 vyrobených prototypech dostal do místního leteckého muzea :



30.12. 2008 : Na oslavě 20. výročí záletu L610 v Kunovickém muzeu (zálet byl klasicky před koncem roku 1988, aby se splnil plán) Marián rozléval - odcházel z pozice šéfkonstruktéra LETu, protože si stál za podrobně zpracovaným názorem vývoje, že motorizovat šestsetdesítku nedostatečně výkonným motorem CT7 je nevhodné. Těm co byli schopni změnit vlastní hodnocení (v 17 bodech hodnocení vyšlo jako jednoznačně výhodnější použití PW100, jen ve dvou CT7) se tak otevřela cesta k funkcím, a podniku LET Kunovice cesta k následným krachům.



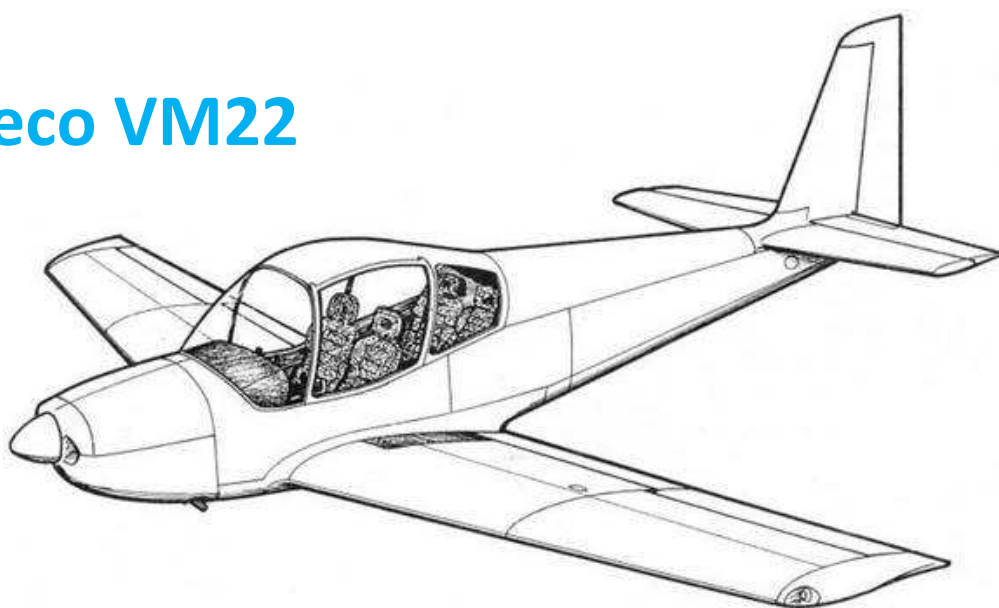
Gryf TIB Kolín

Výrobu Gryfů koupila od VTS Letu Kunovice Beránkova firma TIB z Kolína – na fotce jsou Mariáni u prvního hotového sériového TIB Gryfa. Beránek pak měl zájem i o vývoj tandemového Gryfa ULM-2, kterého jsme původně navrhovali pro Tomáše Juru z Aquacentra, ale odhadovaný roční vývoj byl pro něj příliš dlouhý - a tak si podle naší studie nechal navrhnout dvoumístníka ing. Námistňákem

Petr Henčl (stojí nejbližší Gryfa) pak našel dalšího investora, a přizval nás do vznikající společnosti Interplane sro. Nabídli jsme jim dvoumístníka se sedadly vedle sebe (Gryf SBS) a Mariánovu ideu přestavby Gryfa na letadlo s uzavřenou větroňářskou kabinou s laminátovým trupem a ocasem – Gryf Compact.

Kolíňáci si nakonec vybrali Gryfa SBS, který se pak vyvíjel a vyráběl pod jménem Skyboy – a Marián, zvažující původně stát se vedoucím vývoje této firmy, od tohoto záměru upustil.

inteco VM22



Inteco VM-22
Picture 9 of 11

Z Letu tak odešel Marián nakonec k Jirkovi Valnému a jeho nově vzniklé firmě Inteco ve Starém Městě – vyvíjet klasický kovový dolnoplošník se zatahovacím podvozkem – **Inteco VM22**.

Časem k sobě přitáhl i další spolupracovníky z vývoje Letu, ale doba projektu nepřála – nikdy nebyl dokončen.



Ale společné diskuse o dvoumístném UL přeci jen měly nějaký následek – návrh a výrobu laminátových dílů Skyboye domluvil Marián ve firmě Aerospool sro, Prievidza. Marián to domlouval coby člen AK Prievidza a zakládající člen podniku Aerospool sro. Tehdy ještě Dynamic WT9 neexistoval snad ani v myslích otců zakladatelů - a kabiny na Skyboye tak vlastně byly prvními výrobky firmy Aerospool, které létaly.



Na Skyboji pak Marián pomáhal i jako statik, a sním i další Letáči a Gryfáci – Jurka Vychopeň, Petr Štěrba, Vašek Zajíc, ... celkem jsem kdysi napočítal 36 kamarádů nadšenců



A pak jsme si vlastním Gryfem jako klub doletěli na Mistrovství světa UL Hodkovice - tehdy jsme byli nadšení, že tam můžeme srovnávat Skyboye a francouzskou konkurenci. Jak se to éro jmenovalo?

Marián Mečiar, Milan Matějka a Petr Henčl u Skyboye na letišti Hodkovice



- a také si se Skyboyem zalétali na letišti v Kunovicích, když jsme jej „učili létat“. Všimněte si L23 na pozadí – tady má Marián dvě „svoje éra“ v jednom záběru. A k tomu zrovna mění Vaška Zajíce a Zdeňka Ančíka za Luboše Mitáše ...

Gryf Compact - Aerospool sro



... a jen tak bokem – snad s ideou že kdyby byl zájem, dalo by se takové letadlo vyrábět i sériově, navrhl a vyrobil Marián svoji ideu jednomístného pokračovatele Gryfa - **Gryf Compact** pod hlavičkou Aerospoolu sro

Tento snímek je z roku 1997 - aerosalon Jihlava, už s pilotkou Veronikou v kokpitu ☺



WT9 Dynamic - Aerospool sro

WT9 Dynamic (9tý letoun Tadeáše Waly), vzniklý pár let po Skyboyi ještě jako Impuls, se už stal trvale uznávanou entitou na trhu UL v celém světě. Mariánova Aerospool CZ je jeho českou pobočkou a zabezpečuje subdodávky svařenců, řízení atd atp ...

s Mariánem Mečiarem na [Letišti Kunovice](#).

Aerotechnik UL Koala



Před převzetím firmou Evektor se v Aerotechniku vyráběly Vivaty - o které ale už nebyl moc zájem, a dělaly revize pro aerokluby - a právě v souvislosti s Vivaty se v pobočce Aerotechniku vyráběly i motory Mikron.

ing. Bouzka tak napadlo vzorově zamontovat Mikrona do experimentální Koaly od francouze Pottiera - a Mariána, čerstvě přizvaného Evektorem do funkce ředitele Aerotechniku pak (v souvislosti se změnou UL předpisů na pádovku 65km/hod) předělat Koalu na UL letoun podle nových předpisů, s motorem Rotax 912.

Z UL Koal vyvinutých Eurostarů se pak dělalo i přes 150 ročně - asi víc než se vyrobilo Vivatů za celou dobu výroby .

Marián Mečiar a Václav Chvála, hlavní technik LAA CZ na [Letišti Kunovice](#).



Na Sun'n Fun 1999 jsme tak pod českými vlajkami mohli dovézt krom Gryfa a Skyboyů i první showplane a pět kitů Eurostaru, první v tomhle barevném schématu, který si z nabídky Mariána vybral Bill McClung.

Marián tam se mnou poslal Petra Javorského ☺

Letov/Wolfsberg **Raven 257**



A pak jsme spolu dva roky válčili s ideou létající krabice zvané Raven – a docela ji naučili létat, dokud majitel nedospěl k závěru že chce vše jinak a my se začali ohlížet po rozumnější výzvě

Společně s Mariánem jsme si tak po večerech kreslili řadu UL letadel MD1, MD2 a MD3 – a sháněli pro ně výrobce nebo investora

Aero Vodochody - **Ae 270 Spirit**

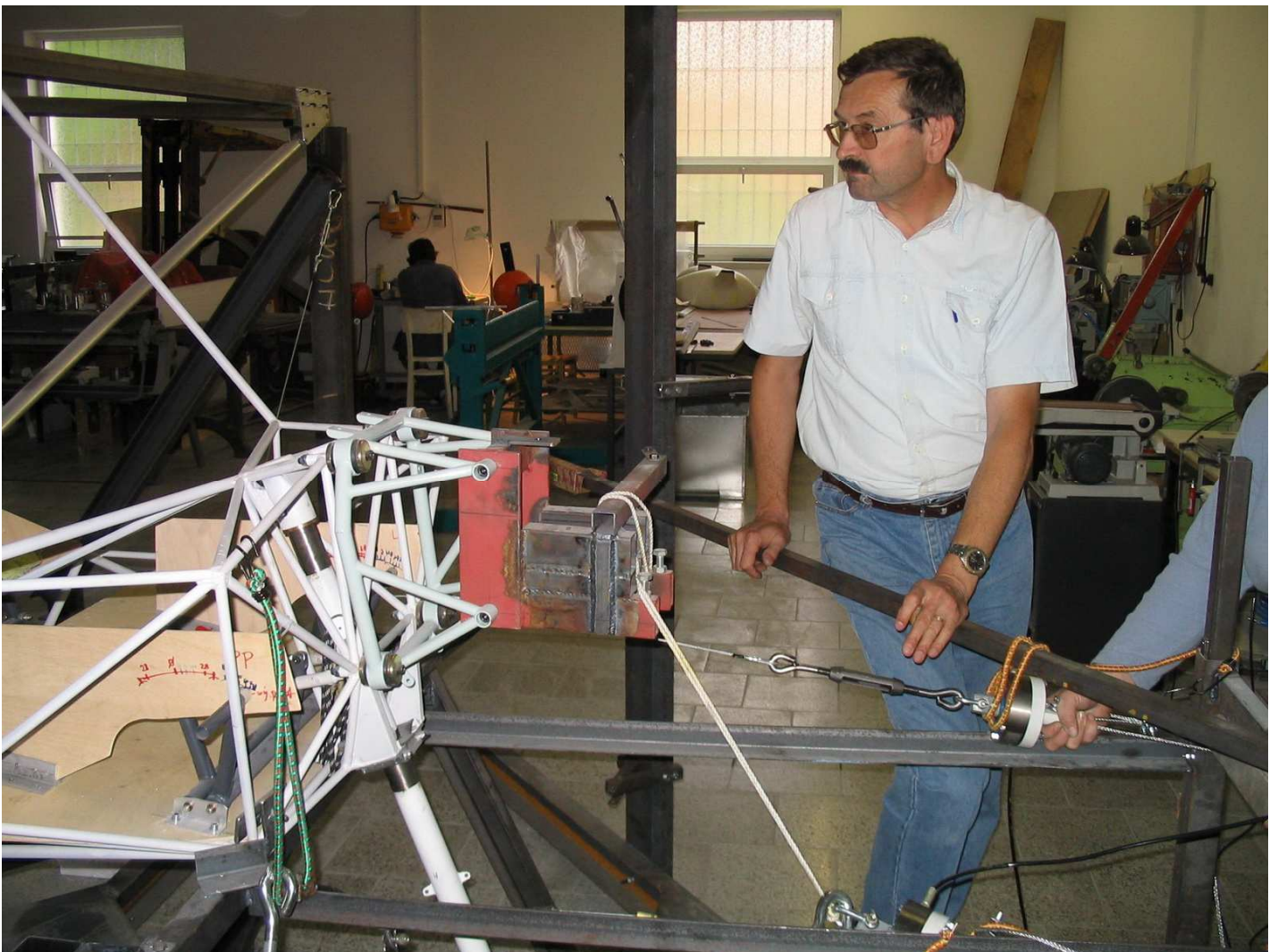


- až to pak Marián vyřešil odchodem k vyšší kategorii letadel – a dotáhl ideu bizpropu Aera Vodochody k certifikovatelné verzi ...

AerospoolCZ / Gryf aircraft **MD3 Rider**



Mezitím jsme ale v Hluckém Aerospoolu začali dávat dohromady Italy vybraný projekt MD3 Rider, aby se po návratu z mise Ae270 mohl Marián věnovat jeho dotažení do sériové výroby, propagaci (tady je Marián s Dynamikem a Riderem na airshow v Itálii) a certifikaci – počínaje pevnostními zkouškami :





úspěšná typová certifikace LAA už proběhla pod hlavičkou Mariánem vedené Gryf Aircraft sro.



Gryf Aircraft sro , vedená Mariánem Mečiarom dělala zálety MD3 Riderů z pronajaté haly, před lety speciálně postavené pro zálety a servis čtyřicetimístné L610 - protože do starých hangárů Letu by se nevešla

Marián Mečiar v kokpitu Gryf MD3 Rider - [Letiště Kunovice](#).



MD3 SportRider na Sun'n Fun předváděl svoje výkony :

Podle dealerů na tomhle místě – 500ft od prahu dráhy - byla většina konkurenčních LSA letadel ještě na zemi, a přitom konkrétní letoun byl na vzletové hmotnosti kolem 550kg

(letoun byl navrhován přímo pro max. vzletovou hmotnost, odpovídající nově se rodící kategorii LSA)



Directfly alto

Po majoritním vlastním ukončení výroby MD3 Rider v Mariánem vedené firmě Gryf Aircraft sro - fungující firmě a s mnoha objednávkami na stole – se Marián Mečiar stal technickým ředitelem firmy Directfly sro , ve které dotáhl k sériové výrobě a certifikaci letoun Alto.

22.5.2009 Marián Mečiar a Alto na letišti Praha - Letňany.



Directfly argo

... a připravil pro tuto firmu i následníka MD3, nazývaného Directfly Argo



Marián Mečiar pomohl i se Sharkem - tady při motorovce během prvních záletů v srpnu 2009 na letišti Břeclav
 Vlado Pekár - Shark.aero , Radek Škvařil v kokpitu ... a Marián , letiště Břeclav.







Classic



Maja a Marián před jeho Aerospool Classicem

Jedna z posledních Mariánových prací byl vývoj klasického hornoplošníku do rodiny k dolnoplošnému Dynamiku firmy Aerospool Prievidza :



a nakonec – jak jsme se potkávali letos – třeba s podstatnou částí kluků Gryfáků :

Honza Košťál – Marián Mečiar – já – Marián Rydlo – Jirka Vychopeň – Honza Fridrich.