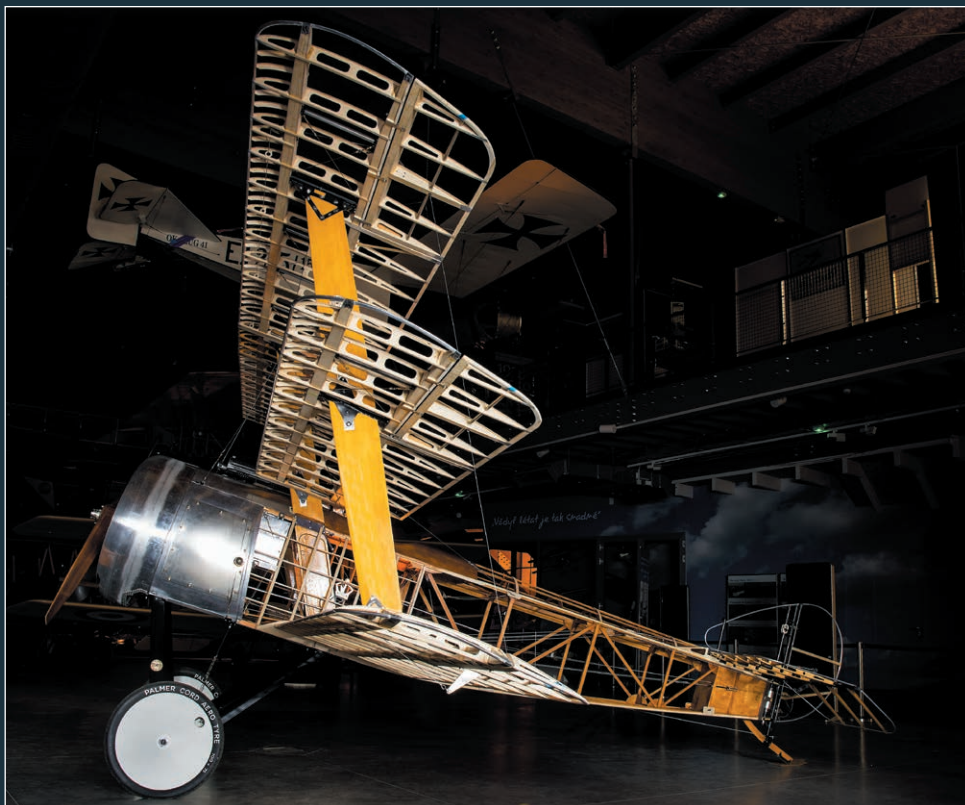
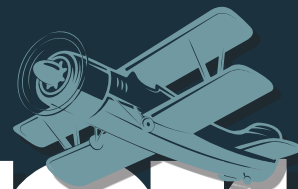




HISTORICAL FLYING CLUB

newsletter

01/2023



NACHBAU EINER SOPWITH TRIPLANE VOR DER FERTIGSTELLUNG

Das vom Historical Flying Club finanzierte Projekt zum Bau einer Sopwith Triplane kommt gut voran. Die Arbeiten wurden Ende 2022 zwischen einer Werkstatt in Prag und dem Flugzeugmuseum aufgeteilt. Am 22. Dezember wurde in der Prager Werkstatt unter Beteiligung eines Technikers der Amateur Aircraft Association ein erfolgreicher Belastungstest der Tragflächen durchgeführt, der die Festigkeit beweist sowie den Zusammenbau und die Beschichtung der Tragflächen ermöglicht.

Im Luftfahrtmuseum wurden die Arbeiten an der Installation von Kraftstoffpumpen, Steuerungen, Schläuchen und Hähnen sowohl auf der Benzin- als auch auf der Ölseite fortgesetzt. Ein weiteres Projekt war die Herstellung der Auspuffanlage für die sieben Zylinder aus Edelstahlrohren, die von Lipraco geliefert wurden. Petr



Liebe HFC-Mitglieder, ein weiterer großer Meilenstein steht bevor - die Fertigstellung des prächtigen Sopwith Triplane Dreideckers biegt auf die Zielgerade ein.

Natürlich ist noch viel Arbeit an dem vom Historischen Fliegerclub finanzierten Flugzeug zu leisten, aber ein Blick auf den Rumpf verrät uns bereits, dass diese Maschine eines der Highlights der Sammlungen des Metoděj Vlach Luftfahrtmuseums in Mladá Boleslav sein wird. Die Hauptverantwortung für den Bau liegt traditionell bei Petr und Vladimír Handlík, die dem Flugzeug nun den letzten Schliff verpassen und sich wie wir alle auf den Jungfernflug freuen.

Und ein weiteres neues Projekt, der Bau eines Nachbaus der Sopwith Pup, nimmt allmählich Gestalt an...

Mehr über diese beiden Projekte finden Sie in den Artikeln des aktuellen Newsletters, ebenso wie Termine anderer interessanter Veranstaltungen, an denen der Historische Fliegerclub beteiligt ist. Im Namen des HFC wünsche ich Ihnen eine angenehme Lektüre und viel Spaß beim Lesen!

Mit freundlichen Grüßen, Vítězslav Kodým

Handlík und Jiří Hybler arbeiteten an den Details des Armaturenbretts, das mit Originalinstrumenten aus England von 1916 ausgestattet werden soll. Dadurch wird unser Nachbau in allen Details, einschließlich des Cockpits, originalgetreu

Ende Januar wurde das gesamte Flugzeug mithilfe behelfsmäßiger Seile zusammengebaut, um die Abmessungen der aus Schottland bestellten Profildrähte zu überprüfen. Der Motor, die Motorverkleidung, das Maschinengewehr, die Tragflächen und das Leitwerk wurden montiert und das komplette Flugzeug wurde gewogen. Es wurde festgestellt, dass der Schwerpunkt des Flugzeugs vor der Lackierung

NACHBAU EINER SOPWITH TRIPLANE VOR DER FERTIGSTELLUNG



mit unserem Entwurf und dem eines nach denselben Unterlagen gebauten Flugzeugs übereinstimmte, das in England auf dem Flughafen Shuttleworth fliegt. Das Gesamtgewicht des Flugzeugs betrug 408 kg. Am 4. Februar 2023 wurde die komplette Flugzeugzelle auf die Wiese geschoben und konnte zum ersten Mal im zusammengebauten Zustand fotografiert werden. Die Fotografien von Peter Kolmann im Freien und bei Nacht im Museum zeigen die schönen Formen unserer Flugzeuge.

Nach einigen Tagen wurde das Flugzeug demontiert und die Tragflächen zur Beschichtung in eine Prager Werkstatt gebracht. Es wurde vereinbart, dass die Bespannung auf die gleiche Weise wie beim Original erfolgen sollte. Nach dem Verkleben und Entkleben der Bespannung wurde die Bespannung aufgenäht und die Nähte gemeldet. Im März wurden die Tragflächen und Leitwerke an das Luftfahrtmuseum geliefert, wo sie von Petr Handlík mit Farben auf Wasserbasis lackiert werden. Die Schablonen für die Beschriftung und andere Markierungen auf den Flügeln und dem Rumpf werden von Jiří Hybler hergestellt. In naher Zukunft werden die Verkabelung, die Schlauchsysteme und die Instrumententafel fertiggestellt. Und der Rumpf wird für die Lackierung bereit sein, die im Luftfahrtmuseum erfolgen wird.



NEUES HFC PROJEKT: ENGLISCHES JAGDFLUGZEUG SOPWITH PUP

Der Historical Flying Club bereitet in Zusammenarbeit mit der Metodej Vlach Flugzeugstiftung ein neues Projekt vor - ein englisches Kampfflugzeug des Ersten Weltkriegs, eine Sopwith Pup. Das Flugzeug fliegt seit 2005 in einer verkleinerten Version in Mladá Boleslav. Es erfreut die Piloten durch sein gutes Handling und die Zuschauer durch seine schöne und anmutige Form.

Nach der Fertigstellung des Nachbaus der Sopwith Triplane bietet sich uns nun die Gelegenheit, die Sopwith Pup in ihrer realen Größe und nach den originalen Produktionszeichnungen zu bauen. Die beiden Flugzeuge könnten dann gemeinsam fliegen und die Zuschauer in die Zeit von 1916 bis 1917 zurückversetzen.

Die Gespräche mit dem Konstrukteur und Erbauer Ing. Peter Tax sind im vollen Gange. Peter Tax und ein Zeitplan für den Bau des Flugzeugs ist in Vorbereitung.

Geschichte des Flugzeugs

Die Sopwith Pup war ein britisches Kampfflugzeug, das im Ersten Weltkrieg eingesetzt wurde. Es wurde von der Sopwith Aviation Company hergestellt und trug die offizielle Bezeichnung Sopwith Scout. Sie erhielt den Spitznamen „Pup“, weil sie wie eine kleinere Version des zweisitzigen Flugzeugs aussah. Seinen nicht kampffähigen Namen erhielt es von Brigadegeneral W. Sefton Brancker, der, als er dieses Flugzeug zum ersten Mal neben einer größeren und ähnlich konstruierten Maschine desselben Unternehmens sah, spontan ausrief: „Good Lord! Deine Sopwith 1½ Strutter hat ein Hündchen!“

Auch die Entwicklung dieses Flugzeugs im Jahr 1915 war eher untypisch, da sie nicht auf der Grundlage von vordefinierten militärischen Spezifikationen oder einer Weiterentwicklung des Kampftyps erfolgte. Der Konstrukteur Herbert Smith wählte einen kleinen einsitzigen Doppeldecker, den der Sopwith-Werkstestpilot Harry Hawker als seine persönliche Maschine benutzte. Das Flugzeug wurde ganz nach den Konventionen



der damaligen Zeit auf der Grundlage von Erfahrungen und Gefühl gebaut. Die Konstruktionszeichnungen sollen im Maßstab 1:1 direkt in der Werkstatt angefertigt worden sein. Der Prototyp, der von einem 50-PS-Gnome-Motor angetrieben wurde, war noch nicht mit Querrudern ausgestattet, sondern wurde mithilfe der Flügelverwindung gesteuert. Der endgültige Prototyp der berühmten Pup wurde im Februar 1916 fertiggestellt und verfügte über eine verstärkte Rumpfstuktur, Querruder und ein verbessertes Strebensystem. Für den Antrieb sorgte ein 80 PS starker Le Rhone-Drehkolbenmotor. Die ersten Pups erschienen im November 1916 mit der neuen 8. RNAS-Staffel an der Front in Frankreich.

Die Sopwith Pup war ein hoch angesehenes Flugzeug. Sie war angenehm zu fliegen, leicht zu warten und zuverlässig. Ihre großen Flügel waren vorteilhaft für den Aufstieg und die Manövrierfähigkeit, insbesondere in großen Höhen. Ihr Motor hatte zwar weniger Leistung als der des deutschen Albatros D.III, aber laut dem britischen Fliegerass James McCudden war sie in der Lage, zwei Kurven in dem Raum zu fliegen, den der Albatros für eine Kurve benötigte.

Das Flugzeug wurde sowohl von RFC- als auch von RNAS-Einheiten mit großem Erfolg eingesetzt. Die ersten Maschinen wurden in die laufenden Kämpfe

an der Somme einbezogen. Im Herbst 1917 wurde die Sopwith Pup bei den Fronttruppen durch den Typ Sopwith Camel ersetzt, der wiederum ab Juli 1917 in der Reserve zur Verteidigung gegen schwere deutsche Gotha-Bomber und Zeppelin-Luftschiffe eingesetzt worden war. Einige dieser Maschinen trugen zusätzlich zum Maschinengewehr acht Raketen vom Typ Le Prieur.

Die Sopwith-Pup-Flugzeuge der RNAS-Einheiten waren ebenfalls an den Versuchen beteiligt, Flüge auf dem Deck eines Schiffes zu starten.

Der erste Flug dieser Art fand am 28. Juni 1917 statt, als eine Sopwith Pup von einer sechs Meter hohen Plattform auf dem leichten Kreuzer HMS Yarmouth starteten. Komplizierter war jedoch die Landung auf einem Flugzeugträger. Am 2. August 1917 landete der Pilot Edwin Dunning eine Sopwith Pup als erstes Flugzeug auf dem Deck eines fahrenden Flugzeugträgers. Bei der Landung wurde sie von der Kabinenbesatzung aufgefangen und gebremst. Dunning kam bei seinem dritten Landeversuch ums Leben, als seine Pup über die Bordwand kippte.

Gegen Ende des Krieges wurde die Sopwith Pup wegen ihrer Tarnkappe und ihrer bequemen Steuerung von RAF-Einheiten als Trainingsflugzeug eingesetzt. Insgesamt wurden 1.770 Exemplare hergestellt.

Vladimír Handlíř

WAS UNS ERWARTET ?

19. 5. 2023	Nacht der Museen - ungewöhnliche Besichtigung des LMMV, Mladá Boleslav
2. 9. 2023	Škoda Classic Tour - Finale der Ausfahrt von 200 Oldtimern im LMMV, Mlada Boleslav
8. 9. 2023	Wir fliegen für Sie, ein Event für HFC-Mitglieder , LMMV Mladá Boleslav
12. 9. 2023	Familientag des HFC , LMMV Mladá Boleslav
28. 10. 2023	Feierlichkeiten zur Gründung der Republik , LMMV Mladá Boleslav
28. 11. 2023	Hauptversammlung HFC , LMMV Mladá Boleslav