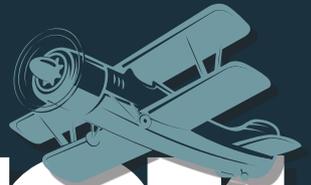




HISTORICAL FLYING CLUB

# newsletter

04/2021



## Liebe HFC-Mitglieder und Fans der historischen Fliegerei,

wir nähern uns dem Ende des Jahres 2021, das uns viele schöne, aber auch herausfordernde Momente beschert hat. Trotz der vorherrschenden Zwänge ist es uns gelungen, mehrere attraktive Veranstaltungen zu organisieren. Das i-Tüpfelchen war die Jahreshauptversammlung im November mit einer wirklich großen Beteiligung, sowohl persönlich als auch online. Einmal mehr erwies sich unser gemeinsames Interesse an historischen Flugzeugen und der Fliegerei als festes Band und Quelle der Freude. In meinem Namen und im Namen der Clubleitung möchte ich Ihnen für Ihre Unterstützung des HFC im Jahr 2021 danken!

Das kommende Jahr 2022 wird von zwei wunderbaren Jubiläen geprägt sein. Zum einen sind 110 Jahre seit dem ersten Flug von Metoděj Vlach vergangen, als er am 8. November 1912 mit einer selbst konstruierten Maschine über Mlada Boleslav flog. Er war der erste tschechische Pilot, der ein Flugzeug tschechischer Bauart und mit einem tschechischen Motor flog.

Das zweite große Jubiläum ist das 10-jährige Bestehen des Historical Flying Clubs, dessen Gründungsversammlung am 7. Februar 2012 stattfand. Seitdem ist es uns dank einer ständig wachsenden Mitgliederzahl gelungen, den Bau mehrerer Nachbauten historischer Flugzeuge zu unterstützen, viele Veranstaltungen - nicht nur für unsere Mitglieder - zu organisieren und die historische Fliegerei in der Tschechischen Republik und darüber hinaus zu fördern. Für all dies gebührt allen Mitgliedern und Unterstützern des HFC unser größter Dank.

Die Clubleitung und ich wünschen Ihnen schöne und besinnliche Weihnachtsfeiertage und einen erfolgreichen Start ins neue Jahr 2022. Ich freue mich auf viele weitere gemeinsame Treffen!

Ihr

Dr. Michael Oeljeklaus  
Präsident des HFC

## HAUPTVERSAMMLUNG DES HFC FÜR 2021

Am Dienstag, den 30. November, fand die traditionelle Jahreshauptversammlung des Historical Flying Club statt. Dreißig Mitglieder versammelten sich im Luftfahrtmuseum Method Vlach in Mladá Boleslav, wobei strenge Hygienemaßnahmen eingehalten wurden, und andere nutzten die Gelegenheit, das Treffen online zu verfolgen (und auch Fragen zu stellen). Nach einer einleitenden Begrüßung informierte Clubpräsident Dr. Michael Oeljeklaus die Anwesenden über die wichtigsten Aktivitäten des Clubs im Jahr 2021. 86 Mitglieder sind im neunten Jahr des Bestehens des Clubs registriert und der Vorstand besteht aus Dr. M. Oeljeklaus, J. Katemann und V. Handlík. Insbesondere die erste Jahreshälfte war von den COVID Beschränkungen betroffen, was sich vor allem in der erneuten Verschiebung der Historical Airshow (derzeit für den 18. Juni 2022 geplant) zeigte.

In Mladá Boleslav konnte die Öffentlichkeit insgesamt dreimal fliegen, nämlich bei den Veranstaltungen Wir fliegen für Euch am 12. Juni und 10. September sowie bei der Museumsnacht am 24. September. Nahezu tausend Zuschauer besuchen diese immer interessanter werdenden Veranstaltungen.

Für HFC-Mitglieder wurde am 2. September 2021 der sehr beliebte Familientag mit Rundflügen vorbereitet, der wieder von Tomáš Kubín organisiert wurde - ein kostenloser Flug in einem historischen Flugzeug ist einer der größten Vorteile der Mitgliedschaft in unserem Club. Am 5. September 2021 fand dann das Finale der traditionellen Škoda Classic Tour für ŠKODA Mitarbeiter und deren Familien im Luftfahrtmuseum statt, an dem eine Rekordbeteiligung von 170 Crews zu verzeichnen war. Veteranenbesitzer besuchten die Ausstellung und die historischen Flugzeuge des Museums, und der beliebte Fotostand - ein Ort, an dem die Teilnehmer ihren Oldtimer mit einem Nachbau des historischen Flugzeugs Zlín XII fotografieren lassen konnten, dessen Bau vollständig vom HFC finanziert wurde - war eine beliebte Attraktion.

Im September wurde ein neues WACO-Flugzeug in einem Container aus den USA zum Luftfahrtmuseum verschifft, das dann drei Tage lang vor den Augen der Zuschauer montiert wurde. Da es sich um ein großes Flugzeug mit einem offenen Cockpit für drei Personen handelt, erregte es im Museum große Aufmerksamkeit. Nach dem Flug konnte

Peggy Valentine, die WACO in Europa vertritt, das Flugzeug mit einem Lächeln an seinen Besitzer, Dr. Michael Oeljeklaus, übergeben, der es in Amerika bestellt hat und nun mit Freude fliegt.

Am Samstag, den 16. Oktober, besuchte Frau Ginette Doležalová-Lonková, die Tochter des Konstrukteurs des Flugzeugs Zlín XII, dessen Nachbildung, ebenfalls dank des HFC, die Museumsausstellung schmückt, das Luftfahrtmuseum. Sie sah nicht nur unser neues Flugzeug, sondern auch das gesamte Luftfahrtmuseum und nahm gerne die Einladung an, in der Zlín XII mit Vladimír Handlík zu fliegen.

In diesem Jahr feierte die Method-Vlach-Flugzeugstiftung ein bedeutendes Jubiläum: 20 Jahre ihres Bestehens. In dieser Zeit hat sie 14 historische Flugzeuge gebaut, in Auftrag gegeben oder modifiziert, ein Denkmal für den Mladá Boleslaver Flieger Metoděj Vlach aus dem Jahr 1912 errichtet und gemeinsam mit dem Aero-Club Mladá Boleslav insgesamt 12 Historical Airshows organisiert. In dieser Zeit hat er sich zu einer bedeutenden Organisation in der gesamten Tschechischen Republik entwickelt und



ist auch der Hauptpartner des Historischen Flugvereins. Im nächsten Jahr werden wir gemeinsam mehrere wichtige Jubiläen feiern. Ein Nachbau des Flugzeugs von Metoděj Vlach wird seit zwanzig Jahren fliegen. Wir werden auch den 110. Jahrestag des Erstflugs des Flugzeugs von Metoděj Vlach in Mladá Boleslav feiern, wo heute sein Denkmal steht.

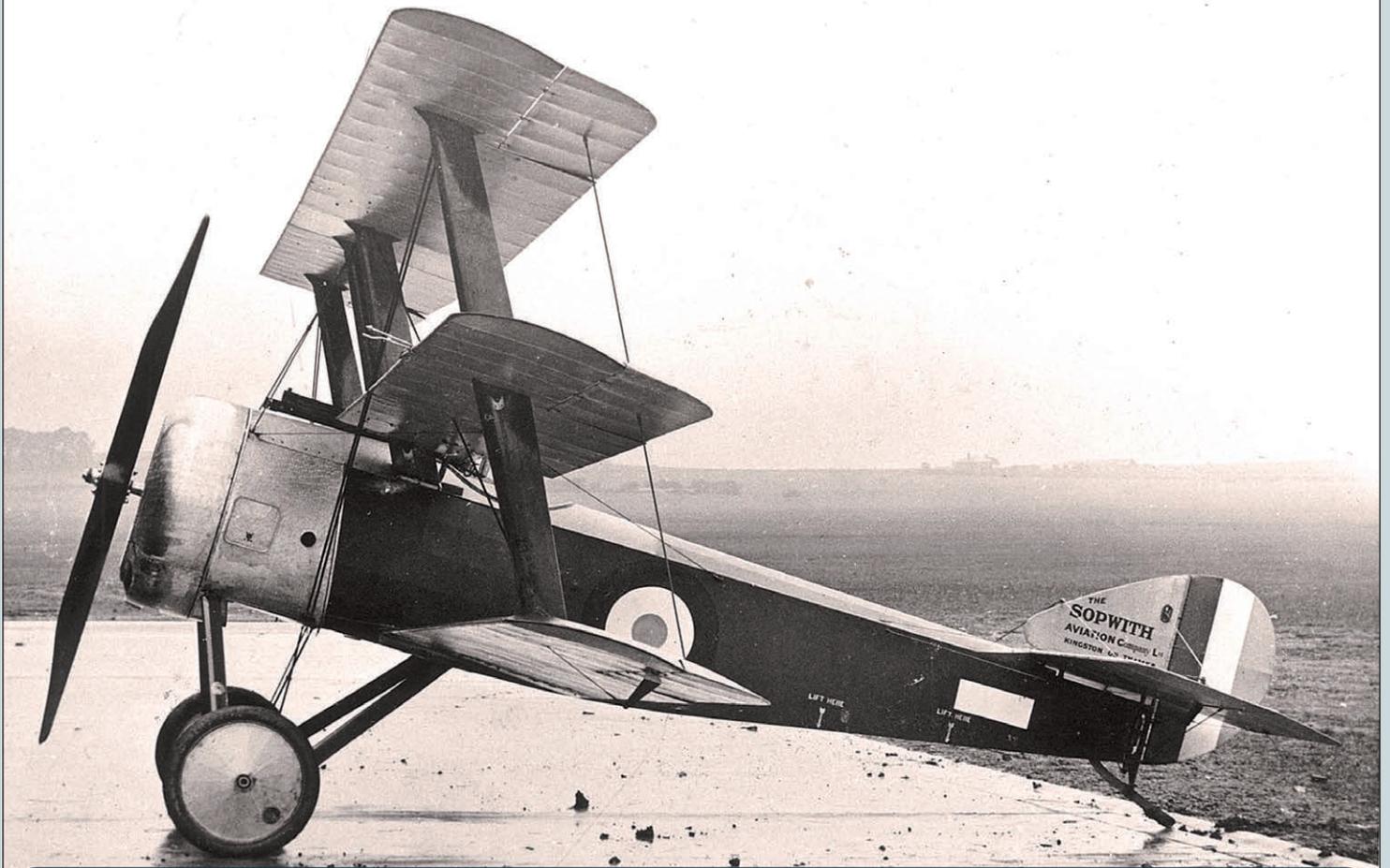
Der Historical Flying Club feiert sein 10-jähriges Bestehen. In dieser Zeit hat er zur Finanzierung mehrerer Flugzeuge und Motoren beigetragen und seine Mitgliederzahl auf 86 erhöht, die sich gerne am Bau von Nachbauten historischer Flugzeuge beteiligen. Die Zlín XII wurde vollständig vom HFC finanziert, ebenso wie unser neues Projekt Sopwith Triplane. All dies sollte auf der 13. Historical Airshow am Samstag den 18. Juni 2022 in Mladá Boleslav in Erinnerung gerufen werden.

Die Method Vlach Stiftung bereitet den Bau eines fliegenden Nachbaus des englischen Sopwith-Dreideckers von 1916 vor, der nach den neuen Bauvorschriften des tschechischen Amateurflugzeugverbandes originalgetreu und in Originalgröße gebaut werden soll. Das Triebwerk wird ein Warner Scarab-Motor amerikanischer Bauart mit 145 PS sein, den Vladimír Handlík für dieses Projekt erworben hat. Der gesamte Bau wird vom HFC finanziert und wir werden die Clubmitglieder auf dem Laufenden halten. Derzeit ist der Bau des Rumpfes und der Leitwerke abgeschlossen. Die Bauarbeiten, die sich Ende dieses Jahres leicht verzögern, sollen bis Ende 2022 abgeschlossen sein.

Wie Tomáš Kubín auf der HFC-Hauptversammlung erklärte, wurde im Zusammenhang mit dem Bau des Sopwith-Dreideckers die erste Rate in Höhe von 0,605 Mio. EUR, gemäß dem vertraglich vereinbarten Zahlungsplan im Jahr 2021 mit dem Gesamtwert von 2,420 Millionen CZK.

Nach dem Anschauen mehrerer ansprechender Videos von HFC-Veranstaltungen im Jahr 2021 wurden Fragen der anwesenden Gäste beantwortet, bevor der HFC-Präsident Dr. Michael Oeljeklaus symbolisch den Himmel verschloss.

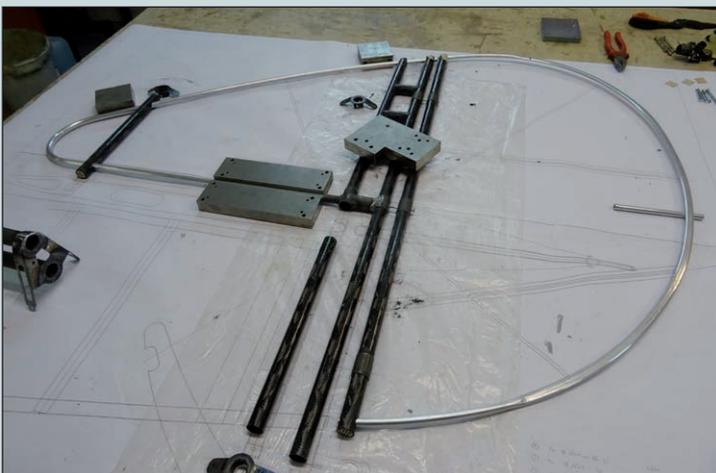




# Nachbau der Sopwith Triplane Konstruktion

Die Vorbereitungen für den Bau des Nachbaus des Sopwith Triplane begannen im Januar dieses Jahres. Grundlage war eine aerodynamische Neuberechnung des historischen Flugzeugs nach den aktuellen technischen Bedingungen und Regeln des tschechischen Amateurflugzeugverbands, nach denen der Bau durchgeführt wird.

Das Grundproblem dieser Vorbereitung war die fehlerhafte Angabe auf Wikipedia, wo das Leergewicht des Flugzeugs von 1916 mit nur 470 kg angegeben wurde, was genau unserer Konstruktion entsprechen würde. Das Originalflugzeug hatte einen 180 kg schweren Rotationsmotor, unser Warner Scarab ist 40 kg leichter, was eine sichere Einhaltung des vorgeschriebenen Leergewichts von 460 kg bedeutete. Wie wir jedoch am Flughafen Suttleworth in England herausfanden, war das Flugzeug tatsäch-



lich fast 100 kg schwerer als in Wikipedia angegeben wird. Daher musste die Konstruktion des Nachbaus neu berechnet und einige Teile geändert werden, um das erforderliche Gewicht zu erreichen. So wurde zum Beispiel die „verseilte“ Rumpfstruktur voller Spannschlösser aufgegeben und durch eine leichte Holzplattenstruktur ersetzt.

Während des Sommers begannen die vorbereitenden Arbeiten für den Bau des Flugzeugs. Neben der hölzernen Rumpfstruktur wurden zur gleichen Zeit auch andere Teile vorbereitet. Da die ursprünglichen Flugzeuge große, aber glatte Reifen hatten, war es möglich, Reifen für Speedway Motorräder für das Fahren auf dem Eis zu kaufen, die ebenso glatt sind und an den Motorrädern mit Stahlspikes versehen werden.

Ebenso wurde mit den Arbeiten an den verschiedenen Armaturen begonnen, von denen es im Flugzeug eine große Anzahl gibt. Interessant ist die Verarbeitung von Edelstahlrohren mit einem Durchmesser von 60 mm und einer Wandstärke von 1,5 mm zu einem tropfenförmigen Querschnitt für die Fahrwerksstreben.



Auch die Arbeiten an einer Aluminium-Motorhaube mit einem Durchmesser von 1 000 mm haben begonnen. Das Holzmodell der Motorhaube wird zusammen mit dem 1,5 mm dicken Aluminiumblech in eine spezielle Drehbank eingespannt, und die Motorhaube wird wie 1916 im Rotationsverfahren durch Metalldruck hergestellt.

Der hölzerne Rumpffrahmen, wie er auf den Fotos zu sehen ist, wurde in den Herbstmonaten hergestellt. Der Rumpf hat einen rechteckigen Querschnitt und ist vorne durch Spanten auf einen Durchmesser von 1.000 mm verbreitert, was nicht nur dem Durchmesser der Triebwerksköpfe, sondern auch dem der Motorhaube entspricht. Der gesamte hintere Teil des Rumpfes ist so leicht wie möglich, um die korrekte Position des Schwerpunkts zu erhalten.

Ähnlich verhält es sich mit den Heckflächen, die strukturell mit dem Original identisch sind, aber deutlich aufgehellt wurden. Im Gegensatz zum Original, bei dem Stahlrohre

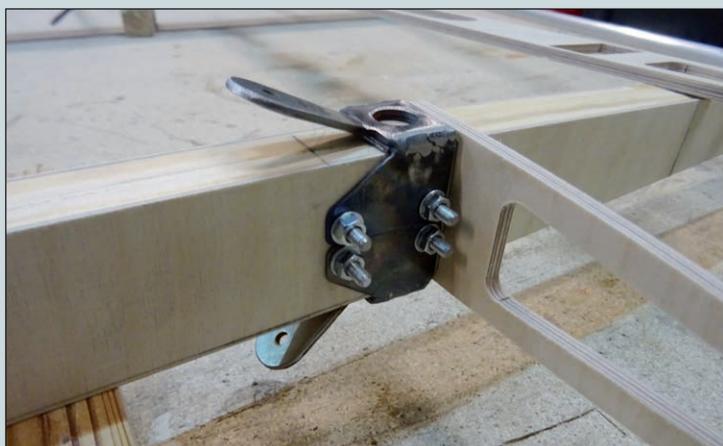
verwendet wurden, kommen bei der Nachbildung Aluminium- und Carbonrohre sowie andere Elemente zum Einsatz. Die Holme und Rippen des Rumpfes entsprechen in ihrer Form dem Original.

Zur Vervollständigung des Aussehens des Flugzeugs und seiner Innenausstattung wurden in England originale Fluginstrumente aus dem Ersten Weltkrieg erworben.

Das Flugzeug wird nach der Fertigstellung vollständig zusammengebaut sein und alle Funktionen, einschließlich des Triebwerksschubs, werden getestet und der Schwerpunkt bestimmt. Anschließend wird das Flugzeug beschichtet und lackiert. Die Beschichtung und Lackierung sowie die Endmontage werden im Luftfahrtmuseum erfolgen.

Der Bau des Flugzeugs hat sich zwar verzögert, aber nach Angaben des Lieferanten ING. Petr Tax, wird die Frist - 31. 12. 2022 - eingehalten.

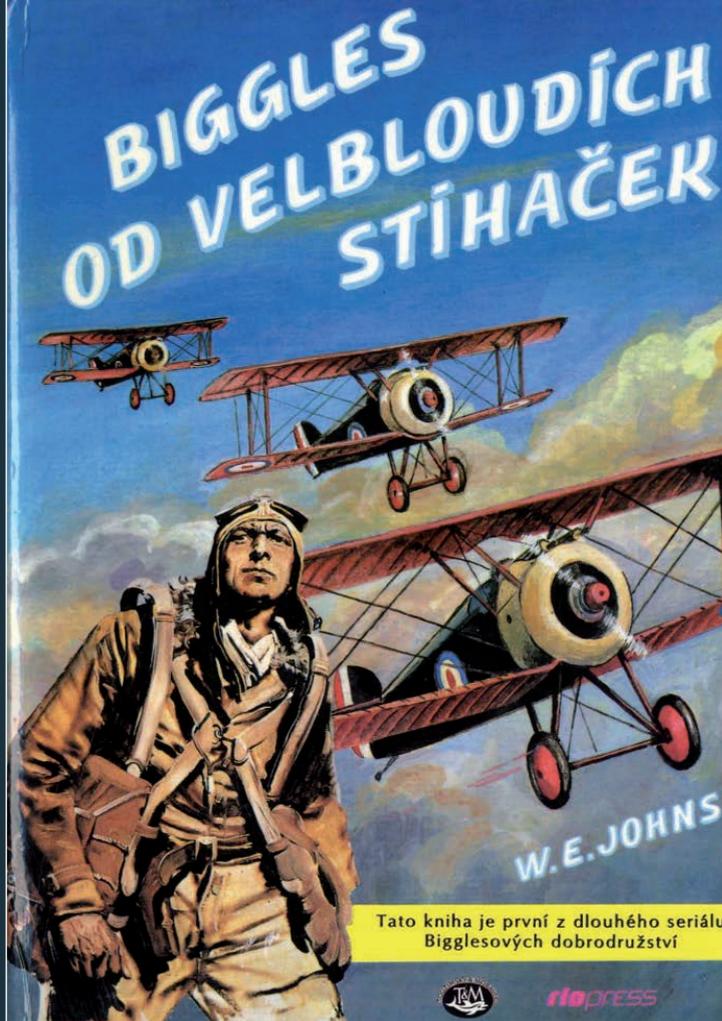
Vladimír Handlík



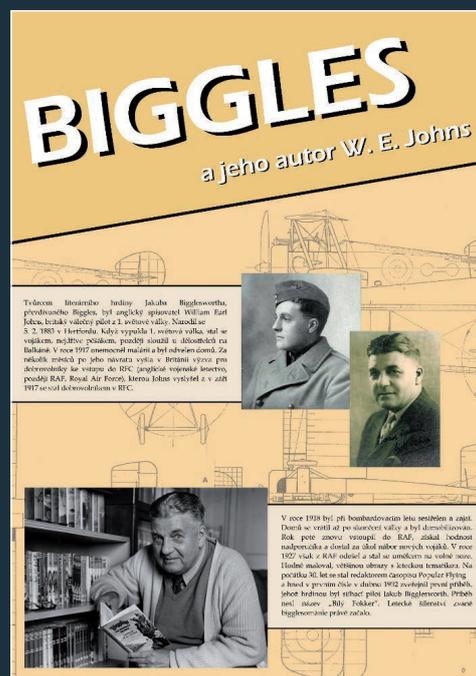
# Der Flieger Biggles

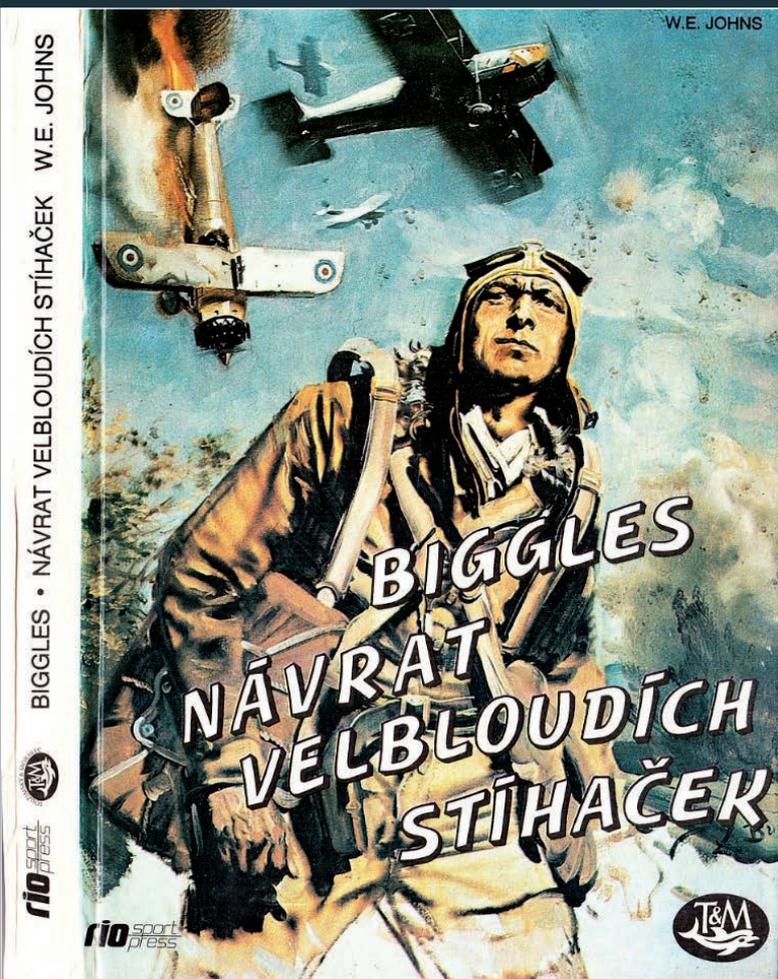
Der populärste und meistveröffentlichte literarische Held des letzten Jahrhunderts ist der Pilot James Bigglesworth, der den Spitznamen Biggles trägt.

Sein „Vater“ war der englische Schriftsteller William Earl Johns, ein ehemaliger britischer Pilot des Ersten Weltkriegs. Er begann als Flugschüler in einer Farman MF.11 Shorthorn zu fliegen. Offenbar flog er sehr gut, denn nach seinem Abschluss wurde er Fluglehrer, was er bis August 1918 blieb, als er zur 55. Squadron versetzt wurde. Am 16. September 1918 wurde ihm jedoch ein Bombenangriff mit einer DH4 auf Mannheim zum Verhängnis. Während des Fluges wurde seine Maschine von Flakgeschützen getroffen und beschädigt. Er löste sich daher von seinem Geschwader, warf die Bomben ab und kehrte zurück. Auf der Rückreise wurde er jedoch von deutschen Jägern angegriffen, abgeschossen und gefangen genommen, sein Beobachter hatte nicht so viel Glück und starb im abgeschossenen Flugzeug. Johns kam in ein Kriegsgefangenenlager, aus dem er zweimal zu fliehen versuchte. Nach Ende des Krieges kehrte er nach Hause zurück und wurde demobilisiert. Ein Jahr später trat er jedoch wieder in die britische Luftwaffe ein, die nun RAF hieß. Im Rang eines Leutnants wurde er mit der Rekrutierung neuer Soldaten betraut. Im Jahr 1927 verließ er jedoch die RAF und wurde freischaffender Künstler. Er hat viel gemalt, vor allem Bilder mit Luftfahrtmotiven. In den frühen 1930er Jahren wurde er Redakteur der Zeitschrift Popular Flying. Und gleich in der ersten Ausgabe im April 1932 veröffentlichte er seine erste Geschichte, deren Held der Jagdflieger James Bigglesworth war. Die Geschichte trug den Titel „Die weiße Fokker“.



Die Geschichten über Biggles aus der Feder von W. E. Johns wurden immer zahlreicher und beliebter, und Ende 1932 wurden sie in England erstmals unter dem Titel „The Camels are coming“ veröffentlicht. Das Buch war ein großer Erfolg und wurde in einer Reihe von Folgeauflagen veröffentlicht, darunter 1954 unter dem neuen Titel Biggles Pioneer Air Fighter“. Es wurde erstmals 1938 in der Tschechischen Republik veröffentlicht. Doch der produktive Autor, der nun unter dem literarischen Pseudonym Captain W.E. Johns auftrat, hielt sich nicht nur an das erste Buch, sondern schrieb und veröffentlichte bis zu seinem Tod am 21. Juni 1968 eine Reihe weiterer Geschichten über den berühmten Piloten Biggles, die er dann auch als Bücher herausbrachte. Der Schriftsteller Johns war sehr fleißig und schrieb über 160 Bücher, nicht mitgezählt die vielen Artikel und Kurzgeschichten, die in Zeitungen und Zeitschriften erschienen.





Die Flut der Pilot-Biggles-Geschichten aus der Feder von W.E. Johns wurde durch den Krieg jedoch nicht gestoppt. Von 1939 bis 1945 veröffentlichte er 15 weitere Bücher mit dem Helden. Und nach dem Zweiten Weltkrieg brach die „Bigglesomanie“ vollends aus, als der Autor durchschnittlich vier Bücher mit dem Helden Biggles pro Jahr veröffentlichte, die alle ein Erfolg waren. So waren die Bücher von W.E. Johns in den 1960er Jahren in Frankreich das viertmeistverkaufte Buch überhaupt. Schweden, Kanada, Frankreich, Australien, Chile, Malaysia, Island, die Schweiz usw. waren alles Länder, in denen Biggles Bücher zu großen Bestsellern wurden. Die UNESCO erklärte Biggles 1964 sogar zum weltweit beliebtesten Helden der Jugendliteratur.

Die Tschechoslowakei war das perfekte Land für Biggles. Interessanterweise wurden bis 1940 dreizehn vollständige Biggles-Titel in der Tschechoslowakei und im Protektorat veröffentlicht. Biggles war zu dieser Zeit praktisch nur in England bekannt. Dann kam es zu einer erzwungenen Unterbrechung der Veröffentlichung von Biggles-Büchern in diesem Land, die 1945 eine Zeit lang unterbrochen und nach 1948 wieder aufgenommen wurde. Mit der einzigen Ausnahme von 1968 dauerte sie bis zur Novemberrevolution 1989. Nach 1990 wurden in der Tschechischen Republik über 90 weitere Bücher über Biggles veröffentlicht, meist mit einer einheitlichen grafischen Gestaltung des Titelblatts mit der Figur des Piloten Biggles von dem berühmten Zdeněk Burian.

Die Popularität des Piloten Biggles und der Bücher mit seinen Geschichten ist in England und anderen Ländern auch heute noch sehr groß. Biggles-Clubs gibt es immer noch und sie sind auch heute noch recht aktiv. So streiten sich die Mitglieder beispielsweise darüber, ob Mrs. Symes, Biggles' Haushälterin in der Geschichte von 1938, helles oder dunkles Haar hatte....

Das Luftfahrtmuseum hat eine Ausstellung über Biggles zusammengestellt, die im Januar 2022 eröffnet werden soll. Die Sopwith Pup, von der eine Nachbildung im Foyer des Luftfahrtmuseums steht, war der jüngere Bruder von Biggles' berühmtem Kampfflugzeug Sopwith Camel.

Vladimír Handlík unter Verwendung von Dokumenten von Ivo Pujman

