



## ŠKODA CLASSIC TOUR DIE VIERTE



### IM SEPTEMBER WURDE DAS LUFTFAHRMUSEUM

Metod Vlach wiederum das Ziel der Oldtimerfahrt, die die Gesellschaft ŠKODA AUTO für ihre Mitarbeiter veranstaltet. Im vierten Jahrgang der ŠKODA Classic Tour beteiligten sich 111 Besatzungen mit Oldtimerfahrzeugen der verschiedensten Marken. Die Besatzungen hatten das Ziel, spezielle gemessene Abschnitte in vorgegebener Zeit zu bewältigen, zum Beispiel 100 Meter in genau 20 Sekunden. Eine Abweichung von +/- 0,01 Sekunden bedeutete einen Strafpunkt. Einer dieser Tests befand sich



direkt auf dem Parkplatz des Luftfahrtmuseums. Der Sieger erhielt einen Gutschein für einen Rundflug mit einem der Flugzeuge des Museums. Für alle Teilnehmer bot das Museum dann ein reichhaltiges Buffet an. Die Leute besichtigten die Ausstellung und es erwarteten sie auch beliebte Vorführungen mit den historischen Maschinen.

Einer großen Popularität erfreute sich auch die Möglichkeit seinen Oldtimer vor einem der ausgewählten Flugzeuge zu fotografieren, das auf der Außenfläche des Museums ausgestellt war. In diesem Jahr befand sich hier die Sopwith Pup. «



### SEHR GEEHRTE FREUNDE DES HISTORISCHEN FLIEGENS,

langsam nähert sich das Ende des Jahres 2017. Auf der Vollversammlung des Historical Flying Clubs, zu der ich Sie herzlichst einlade, verschließen wir symbolisch den Himmel der diesjährigen Saison. Ich glaube, dass wir mit Recht stolz auf die Aktivitäten sein dürfen, die uns in diesem Jahr gemeinsam gelangen. Im Luftfahrtmuseum begrüßten wir eine ganze Reihe interessanter und inspirierender Gäste. Vor allem das Treffen mit dem General und Piloten der RAF (Royal Air Force), Herrn Emil Boček, war nicht nur für mich ein außerordentliches Erlebnis.

Im nächsten Jahr erwartet uns wieder ein buntes Programm. Zu nennen ist bspw. der Bau der Replik ZLIN XII mit wesentlicher finanzieller Unterstützung des HFC und im Juni dann der Höhepunkt des Jahres die Historical Airshow.

Ich freue mich auf das Treffen mit Ihnen auf der HFC Vollversammlung, wünsche Ihnen einen angenehmen Abschluss des Jahres 2017 und einen guten Start in das neue Jahr!

Ihr Michael Oeljeklaus



## Kalendarium

### EINLADUNG ZUR VOLLVERSAMMLUNG DES HFC

Am Montag dem 04.12.2017 findet die Vollversammlung des HFC in Verbindung mit dem symbolischen Verschließen des Himmels für die Saison 2017 statt.

16:30	Treffen im Luftfahrtmuseum Metod Vlach (Mladá Boleslav) mit der Möglichkeit der Besichtigung der Ausstellung.
17:00 – 17:15	Auswertung des Jahres 2017 durch den Präsidenten des HFC, Übergabe des Jahresberichts 2017
17:15 – 17:30	Vollversammlung des HFC
17:30 – 19:00	Video mit den Flügen unserer Flugzeuge (z.B. Bau der Replik Caudron G3 einschließlich ihrer Taufe,...), gelockerte Gespräche und zum Abschluss das symbolische Verschließen des Himmels

Ihre Teilnahme bestätigen Sie bitte über die E-Mail: [tomas.kubin@hfclub.cz](mailto:tomas.kubin@hfclub.cz)

# Flüge FÜR DIE MITGLIEDER des HFC



## ZU DEN SEHR BELIEBTEN BENEFITS DER MITGLIEDERSCHAFT

im Historical Flying Club gehört die Teilnahme an regelmäßigen Treffen mit der Möglichkeit als Passagier einige der Flugzeuge auszuprobieren. Neben den eigentlichen Flügen gehört zu solchen Treffen auch das informelle und freundschaftliche Gespräch mit Freunden und Kollegen und nach Beendigung der Aktion auch das Zusammensein bei einem Glas Bier oder guten Wein und Barbecue, das die Fliegerkantine zubereitet.

Die bisher letzte solche Aktion war im September. Es beteiligten sich daran insgesamt 40 Mitglieder des HFC und 28 davon nutzten die Möglichkeit in den historischen Maschinen zu fliegen. Das Luftfahrtmuseum Metod Vlach bereitete für den gleichen Tag die Aktion „ein lockerer Nachmittag“ vor, und so konnten unsere Mitglieder in der Zwischenzeit den musikalischen Auftritt einer Country Kapelle und die Modellrennen für die kleinsten Besucher verfolgen.

Die Stiftung des Metod Vlach bereitete wieder drei historische Maschinen vor: die Racek PB 6 pilotiert von Vladimír Procházka, die Piper L4 pilotiert von Tomáš Souček und die Klemm L25 pilotiert von Petr Handlík oder dem

Präsidenten des HFC, Michael Oeljeklaus. Die Teilnehmer konnten auch den historischen Flieger Bestiola aus der Sammlung des Luftfahrtmuseums, pilotiert von Josef Plotnárek, bestaunen, was das tolle Erlebnis der ganzen Aktion noch verstärkte.

Die von Tomáš Kubín und Vladimír Handlík organisierten Flüge liefen entsprechend dem vorbereiteten Flugplan ab. Bei schönem, sonnigem Wetter hatten alle von ihren Rundflügen ein schönes Erlebnis. Nach Beendigung des Flugprogramms führte die Gruppe des Petr Lněničky eine Drohne in Aktion und ihre praktische Anwendung für Fotos, Filme und als Wärmebildkamera vor. Zum Abschluss der Aktion erfolgte dann ein angenehmes Zusammensein in der Fliegerkantine mit einem Barbecue und Gesprächen nicht nur über das Fliegen. Die schöne Atmosphäre der Aktion können Sie auf den Aufnahmen sehen, die für uns das Mitglied des HFC Monika Kubínová machte. «





# REPLIK DER CAUDRON G3 IN MLADÁ BOLESLAVI

Ing. Vladimír Handlík  
Stiftung des Flugzeugs  
des Metod Vlacha

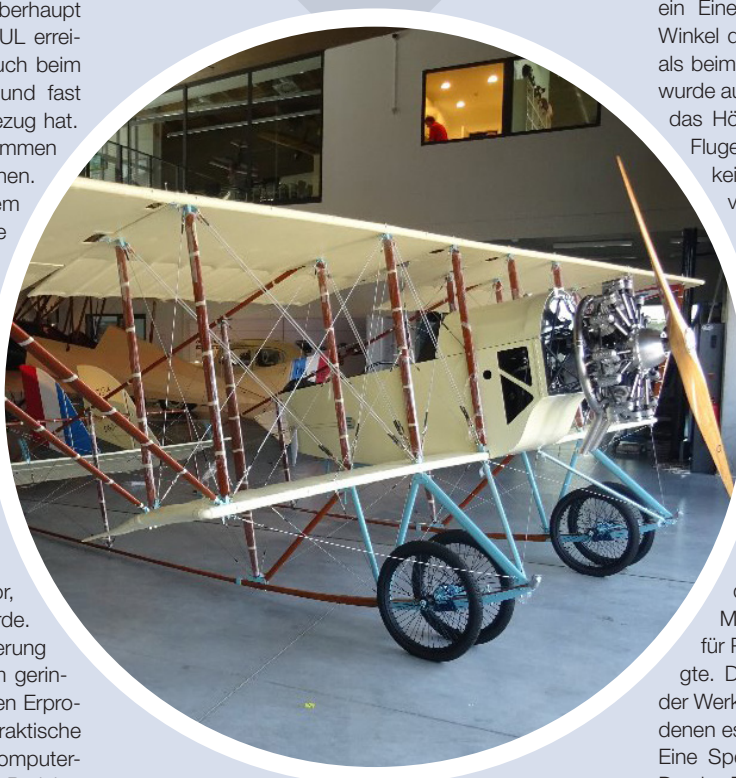
**DER GEDANKE ZUM BAU DER REPLIK** entstand im Jahre 1994 als Vladimír Handlík mit dem Modell der Caudron G3 die Weltmeisterschaft im holländischen Arnheim gewann und ein Jahr später die Europameisterschaft im polnischen Deblin. Den Impuls zum Bau gab auch der französische Fliegerveteran, der auf dem Flugplatz in Périgueux 1996 erklärte nachdem er unser Modell gesehen hat: „Ich bin auf dieser Maschine damals geflogen und das war eine erstaunliche Maschine und unglaublich ruhig. Wenn sich auf ihr jemand umbringen wollte, musste er eine Pistole mit in die Kabine nehmen...“

Die Unterlagen für den Bau des Modells erhielten wir aus den französischen Museen De Meudon und Le Bourget. 2008 begannen die Vorbereitungen. Mit dem technischen Berater Emil Prádný diskutierten wir über die Größe der Replik – das Original hatte fast 13,5 m Spannweite, wog 420 kg und es war überhaupt nicht sicher, ob wir das Gewicht für UL erreichen können. Ein Problem gab es auch beim Flügelprofil, das sehr spezifisch ist und fast bis zur Hälfte nur einen einseitigen Bezug hat. Nach heutigen Berechnungsprogrammen sollte Maschine gar nicht fliegen können. Trotzdem hob das Original mit diesem Profil ab. Wir entwarfen also eine Verkleinerung der Replik auf 80% des Originals mit einem Aufbau aus komplett vernietetem Duralprofil. Dieses Profil wurde bereits an mehreren Repliken verwendet, die die Stiftung des Metod Vlacha besitzt.

Ins Spiel kam dann der erfahrene UL Bauer Petr Svoboda aus Brünn, der auch Autor unserer Flugzeuge Nieuport 12, Grade, Aeronca und Sopwith Pup ist. Er studierte die Konstruktion des Flugzeugs und schlug eine Anpassung des Profils vor, sodass die Krümmung verkleinert wurde. Er begründete das mit der Veränderung der Größe des Flugzeugs und seinem geringeren Gewicht. Wie sich später bei den Erprobungsflügen zeigte, ist eine große praktische Erfahrung oftmals besser als ein Computerprogramm... Für die Realisierung des Projekts wurde ein australischer Siebzylinder Rotec 2800 mit 110 PS Leistung gekauft.

Der Flieger entstand in der Werkstatt von Petr Svoboda in den Jahren 2009 bis 2013. Das

**DAS LUFTFAHRTMUSEUM  
METOD VLACH KANN SICH  
MIT EINEM NEUEN AUSSTELLUNGSSTÜCK RÜHMEN  
– DIE REPLIK DER CAUDRON G3  
IST EINE AUSSERGEWÖHNLICHE  
MASCHINE. DESHALB BIETEN  
WIR EINE DETAILÜBERSICHT  
ZU IHRER ENTSTEHUNG AN...**



Hauptproblem war die Einhaltung der Maßgenauigkeit und auch die Klärung einer ganzen Reihe komplizierter Details. Außerdem ist noch ein großer Teil des Fliegers nicht bezogen. Deshalb musste die Konstruktion sehr sauber hergestellt werden. Die Träger der Trag- und Heckflächen wurden aus Duralrohren, die Träger des Rumpfs aus Duralprofilen hergestellt. Die Schienen des Fahrgestells wurden aus Eschenholz geklebt, gebeizt und lackiert. Für den mittleren Teil der Rippen mussten spezielle Pressvorrichtungen angefertigt werden. Der Flieger hat keinen klassischen Rumpf, darum konnte er nicht in größeren Komponenten angefertigt werden. Sie mussten schrittweise in der Werkstatt zusammengestellt werden.

Wir diskutierten auch über die Einstellung der Winkel des oberen und des unteren Flügels. Petr Svoboda nutzte wiederum seine Erfahrungen. In Anbetracht dessen, dass die Caudron ein Eineinhalbdecker ist, schlug er vor den Winkel des unteren Flügels um 1 Grad größer als beim oberen einzustellen. Der obere Flügel wurde auf 3 Grad zur Längsachse des Fliegers, das Höhenruder auf null eingestellt. Spätere Fliegerproben bestätigten die Richtigkeit seines Vorschlags. Die Gondel, die vorne den Sternmotor und hinten den Piloten trägt, besteht aus gebogenen Duralprofilen die mit Stahlrieten vernietet sind.

Die Räder des Fahrgestells sind, genauso wie beim Original, mit einer Schleppachse verbunden. Beim Ausbrechen des Fliegers während der Landung wird so ermöglicht, dass die Räder gerade laufen. Felgen und Reifen wurden von einem Mofa des Typs Babeta verwendet. In der Konstruktion finden sich nicht nur Duralprofile, sondern auch eine große Menge spezieller Metallteile und Spannvorrichtungen, die für Petr Svoboda Ing. Josef Dráždil anfertigte. Diese halfen auch bei der Montage in der Werkstatt und beim Spannen der Seile, von denen es am Flieger eine große Menge gibt.

Eine Spezialität der Maschine ist der Bezug. Da der Flügel kein klassisches Profil hat, sondern zum Teil einseitig ist, musste Petr Svoboda zuerst verhältnismäßig genau den Bezug nähen, dann auf den Flügel ziehen, annähen und anlackieren.



Nach Fertigstellung der Maschine, dem Beziehen der Flügel und Schwanzfläche wurde alles demontiert und 2014 in die Werkstatt des Luftfahrtmuseums in Mladá Boleslav gebracht. Hier wurden einige Details fertiggestellt und eine vorläufige Montage ausgeführt, mit der die Richtigkeit der Konstruktion beglaubigt werden sollte. Danach wurden die Flügel und Schwanzfläche gestrichen und die französischen Kokarden aufgebracht. Die Streben der Rumpfräger wurden von Tomáš Souček bandagiert, womit die Profilform nachgeahmt wurde. Die Streben und Träger wurden dann in Holzoptik gefärbt. Die Flügel wurden final montiert einschließlich der Farbgebung der Streben und an die geschweißte Konstruktion gehängt. Nun folgte der Belastungstest, der belegen musste, ob die Flügel das Vierfache der Betriebsbelastung ertragen. Während des Tests wurden auf die Vorrichtung am Flügel laut Belastungsplan 1.500 Ziegel und Stuckbeutel aufgeladen, die vom örtlichen Baumarkt ausgeliehen wurden. Der Test lief erfolgreich und die Maschine wurde für den weiteren Bau freigegeben.

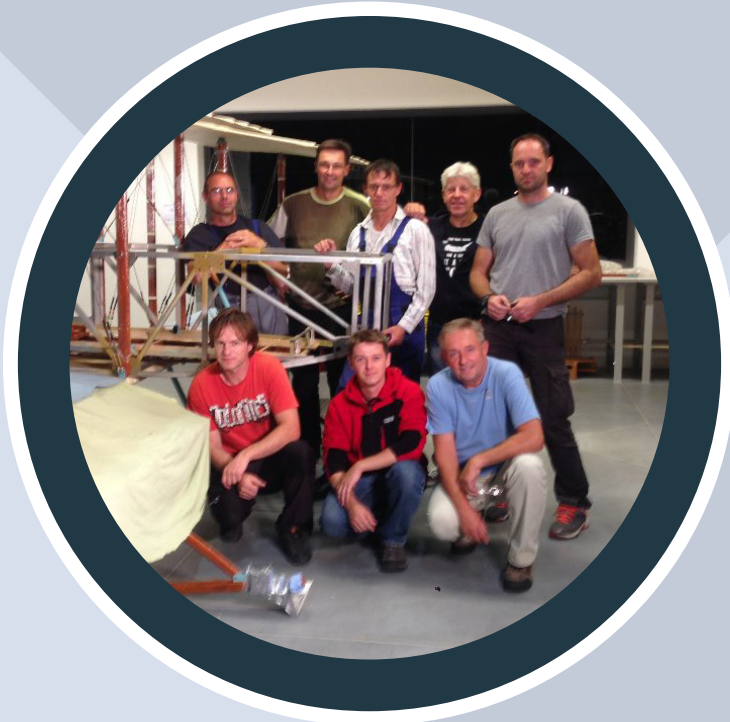
Die Gondel wurde Anfang 2016 in der Vorrichtung befestigt und die Vorbereitungen für die Montage des Sternmotors begannen. Durch ein vorläufiges Wiegen des Flugzeugs wurde der Schwerpunkt kontrolliert, der auf etwa



lot Petr Handlík, der sich auch in großem Maße an der Fertigstellung beteiligte, flog sie ein. Er leitete die Montagearbeit, fertigte viele Details an, machte die Anstriche und die kompletten Oberflächenanpassungen. Der Flieger bewies bei den Tests, die am 25. September 2017 fortgesetzt wurden, Stabilität in der Luft und auch angenehme Flugeigenschaften.

Die feierliche Taufe des Fliegers war am Sonntag, dem 08. Oktober 2017, im Luftfahrtmuseum unter Teilnahme des Parlamentsvorsitzenden Jan Hamáček, dem Botschafter Frankreichs in der Tschechischen Republik Roland Galharagua, dem Abgeordneten František Petřtýl, dem Präsidenten des Historical Flying Clubs und Mitglied des Vorstands der ŠKODA Auto Michael Oeljeklaus, dem Chef des französischen Instituts Antoine Derre, dem Piloten der RAF (Royal Air Force) und Veteran des zweiten Weltkriegs General Emil Boček und selbstverständlich all derer, die halfen den Flieger zu schaffen. Nach kurzen Ansprachen und dem eigentlichen Akt der Taufe führte der Testpilot Petr Handlík die Maschine im Flug vor. Starke Windböen ermöglichten nur einige gerade Flüge, aber auch so erfolgte nach der Landung ein starker Applaus.

In ganz Europa existierte nur ein flugtaugliches Exemplar dieses Typs und zwar die Replik auf dem Flugplatz in La ferté Allais in Frankreich. Unsere neue Maschine wird also eine von zwei fliegenden Maschinen auf dem europäischen Kontinent sein. Die erste Vorführung der Replik der Caudron G3 in der Öffentlichkeit findet auf der Historical Airshow in Mladá Boleslav statt, die für den 16. Juni 2018 geplant ist. «



36% der Profiltiefe lag – von diesem Wert ging die Entfernung des Motors von der Gondel aus, nach dem das Motorlager entworfen und gebaut wurde. In diesem Projektabschnitt übernahm die Anpassungen der Gondel zur endgültigen Form Ing. Petr Tax in seiner Prager Werkstatt. Er entwarf und lieferte das Motorlager und den Benzin- und Öltank, er fertigte den Sitz, die Steuerantriebe, die Tankhaube, die Befestigung der Armaturentafel und weitere Teile der Gondel. Vor der endgültigen Montage der Gondel in den Rumpf installierten die Piloten der Stiftung Jiří Hybler und Petr Prskavec den kompletten Motor mit Schläuchen, Verschraubungen und sämtlichen Aggregaten. Die komplette Elektroinstallation erstellte David Novák.

Im Frühjahr 2017 montierte man die Gondel in das praktisch schon fertiggestellte Flugzeug. Es wurde der Rotec Motor angeschossen und die letzten kosmetischen Arbeiten getätigt. Die Endabnahme der Maschine durch den Techniker Jan Slad fand, einschließlich des endgültigen Wiegens und Bestimmung des definitiven Schwerpunkts, am 15. Juni 2017 statt. Die Maschine erfüllte alle Bedingungen zum Bau in der Kategorie UL und erhielt die Berechtigung zum Einfiegen. Nach den Motorprüfungen ging die Maschine am 23.09.2017 auf dem Flugplatz Mladá Boleslav in die Luft. Der Testpi-

