



Historical Flying Club

9-10/2015

# newsletter



## FREUNDSCHAFTLICHES TREFFEN DER MITGLIEDER DES HFC

Am Dienstag dem 01.09. fand am Nachmittag auf dem Flugplatz in Mladá Boleslav am Luftfahrtmuseum das Treffen der Mitglieder des HFC, in Verbindung mit Rundflügen für die Mitglieder und einem Barbecue, statt.

Eingeladen waren nicht nur die Mitglieder des HFC, sondern auch deren Partner, Kinder und Freunde. Es trafen sich über 50 Gäste, von denen mehr als die Hälfte die Möglichkeit eines Rundflugs in einem historischen Flugzeug nutzte. Der Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach bereitete drei zweisitzige Maschinen vor, und zwar die Racek PB6, Klemm L25 H und Piper L4. Die Piloten des Stiftungsfonds Vladimír Procházka, Petr Handlík und Tomáš Souček hatten ihre Maschinen perfekt vorbereitet und so konnten die Flüge gleich um 16 Uhr beginnen.

Der Präsident des HFC, Herr Michael Oeljeklaus, der ebenfalls mit historischen Flugzeugen fliegt, wählte sich die Klemm L25 H aus, in der er nacheinander Fräulein Povšíková, Herrn Wehner, Frau Wehner, Marek Jancák und Frank Engel, der auch Pilot ist und die Ausbildung PPL abschließt und der sich auch die Maschine in der Luft „auslieh“, flog.

Petr Handlík flog unter anderem auch mit Frau Povšíková, die einen UL Ausweis eignet und die gern die Klemm in der Luft „kutscherte“. Zu den interessanten Gästen gehörte auch die Mutter eine HFC Mitglieds, Frau Grohmanová, die Steinmetz ist und für das Luftfahrtmuseum die Köpfe zu den Figuren in den Vitrinen anfertigte. Auch trotz ihres Alters stieg sie federnd in den Flieger und hatte nach der Landung große Freu-



Frau Grohmanová hat uns mit Skulpturen im Museum viel geholfen



Sehr geehrte Mitglieder des HFC, liebe Freunde des Fliegens,

Von den Ferien haben wir uns in der besten Art und Weise verabschiedet – mit dem Treffen der Mitglieder des HFC, in Verbindung mit Flügen und grillen. In sehr angenehmer Atmosphäre hatten wir die Möglichkeit uns über Erlebnisse auszutaus-

chen, uns mit Bekannten und Freunden zu treffen und darüber hinaus uns oder unseren Nahestehenden ein Erlebnis in Form von Rundflügen in den Repliken der historischen Flugzeuge zu gönnen. Reaktionen auf diese Aktion haben wir perfekte und sicher werden wir dies wiederholen! Es zeigte sich wieder, wie sich das Areal des Luftfahrtmuseums Metod Vlach ausgezeichnet für solche Aktionen eignet.

Ich möchte an dieser Stelle gern allen danken, die Sie den HFC mit Ihrer Mitgliedschaft unterstützen und in Ihrer Umgebung für ihn werben. Unser Ziel ist es weiterhin die Mitgliederbasis zu erweitern – und alle Informationen über die Bedingungen der Mitgliedschaft finden die Interessenten auf der traditionellen Adresse [www.hfclub.cz](http://www.hfclub.cz).

Einen schönen Tag wünscht,  
Vladimír Handlík

## KALENDÁŘ

### September – Dezember Swingabende im Luftfahrtmuseum

- 21. September:** Hot sisters
- 19. Oktober:** Swing a la Frankreich
- 23. November:** Swing Duette
- 7. Dezember:** weihnachtliche Evergreens

**26.**  
September

**14:00 – 16:30 Uhr**  
**Wir fliegen für Sie**

Flugvorführungen mit den Maschinen des Luftfahrtmuseums

**24.**  
Oktober

**Modellbau**  
**Kinderwochenende**  
**im Luftfahrtmuseum**

Bau fliegender Modelle

**25.**  
Oktober

**21.**  
November

**Modellbau**  
**Kinderwochenende**  
**im Luftfahrtmuseum**

Bau fliegender Modelle

**22.**  
November

**28.**  
November

**10:00 – 12:00 Uhr**  
**Treffen der Mitglieder des HFC im Luftfahrtmuseum,**

Jahressitzung  
Symbolisches Verschließen des Himmels

de an dem schönen Erlebnis. Ein hervorragendes Erlebnis hatten auch weitere Mitglieder des HFC, zum Beispiel Petr Kuba oder Vítězslav Kodym.

Gegen 18 Uhr wurde das Fliegen nach und nach eingestellt und Vladimír Handlík und Michael Oeljeklaus – dieser erhielt als Präsident als Erster die ganz neue elektronische Karte, die zum Eintritt in das Museum berechtigt, begrüßten die Mitglieder des HFC. Er selbst übergab dann einigen weiteren Mitgliedern Karten mit deren Namen, die einer der Hauptorganisatoren des Treffens, Tomáš Kubín mit seiner Frau Monika Kubínová, vorbereitete. Nach einer kurzen Ansprache, in der er für die Organisation dieses Nachmittags und die Würdigung der bisherigen Tätigkeiten des HFC dankte, lud er alle Anwesenden zu einem kleinen Barbecue ein, das für diesen Abend vorbereitet wurde. Die Flugzeuge wurden im Museum abgestellt und an diesem Sommerabend schmeckte allen Bier, alkoholfreie Getränke, gebratenes Fleisch und Würste. Zum Abschluss trieb uns ein kurzes Gewitter in das Kaffee des Luftfahrtmuseums, wo wir bis 20:30 unsere Gespräche fortsetzen konnten – und das nicht nur über das Fliegen.



Herren Marek Jancák (Links) und Michael Oeljeklaus am Start



## Flugzeugmotor W12 im ŠKODA Museum

**An einen nicht allzu bekannten Teil der Historie der Marke ŠKODA erinnert die Besucher des ŠKODA Museums das neue Ausstellungsstück – ein Flugzeugmotor L&K-Lorraine-Diétrich 450 aus dem Jahre 1926, der in der zweiten Hälfte der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts in Mladá Boleslav unter einer Lizenz gefertigt wurde.**

Das Flugwesen stellt für den Mladaboleslaver Automobilhersteller ein bedeutendes Kapitel

seiner Historie dar. Schon zum Ende der ersten Dekade des letzten Jahrhunderts verwendete, bei seinen fliegerischen Pioniertaten, der Vorrreiter des Flugwesens in Tschechien, Metod Vlach, in seinem Flugzeug einen angepassten Automotormotor der Marke Laurin & Klement. Daran anknüpfend stellte der erfolgreiche Automobilkonstrukteur und Rennfahrer Otto Hieronimus, der zu jener Zeit in den Diensten der Marke Laurin & Klement stand, mehrere reine Flugzeugmotoren, von denen ein erhaltener Bestandteil

der Sammlungen des technischen Museums in Wien ist.

Die Vielseitigkeit, nicht versiegenden Inventionen und nicht zuletzt auch die Managerrüstigkeit und Flexibilität die die Marke L&K betreffen, demonstriert auch der nachfolgende Zeitraum der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts. Damals kam es zum Rückgang des Automobilabsatzes und Václav Klement sicherte operativ eine alternative Auslastung der Fabrik durch die Lizenzfertigung der Flugzeugmotoren Lorraine-Diétrich ab. Die Flugzeugmotoren mit der Bezeichnung L&K-Lorraine-Diétrich wurden in zwei Versionen hergestellt – als Achtzylinder mit 400 PS und ein Zwölfzylinder mit 450 PS. Gerade der stärkere Motor mit dem Herstelljahr 1926 ist, dank der Leihgabe des Nationalen Technischen Museums, jetzt im Škoda Museum in Mladá Boleslav zu sehen. Die zwölf Zylinder sind als W angeordnet, also drei Reihen je vier Zylinder und die größte Leistung erreicht das Aggregat bei 1.850 Umdrehungen je Minute. Der Verbrauch wurde, aus heutiger Sicht, sehr spezifisch angegeben und zwar betrug er bei diesem Zwölfzylindermotor pro Stunde 240 Gramm Kraftstoff und 12 Gramm Öl auf jede PS Leistung.

Flugzeugaggregate aus der Mladaboleslaver Fabrik wurden zum Beispiel in Machinen montiert wie die Letov Š-12 und ŠB-16 und obwohl sie hauptsächlich für den Bedarf der Tschechoslowakischen Republik gefertigt wurden, so wurden sie auch zum Beispiel nach Lettland und die Türkei exportiert. Mit ihnen wurden auch einige Langstreckenflüge unternommen, von denen der bekannteste der Flug des Oberstleutnants Jarsolav Skála aus dem Jahr 1927 mit der Letov Š-16 von Prag nach Tokio war.



# UL Replik Racek PB 6 aus dem Jahr 1934

Bei der Erläuterung der Historie der Racek PB6 müssen wir etwas in die Tiefe gehen. Jaroslav Přikryl und František Blecha begannen im Jahre 1918 in Prag Vinohrady mit Reparaturen von Flugzeugen. Die Tätigkeiten liefen gut und so gründeten sie die Gesellschaft „Ardea“ (Kranich) und auf der II. internationalen Luftfahrtausstellung in Prag 1921 erweckte ihr sportlicher Oberdecker PB-1 die Aufmerksamkeit, dieser verbrannte jedoch kurz darauf im Lager verbrannte. Es folgten die Projekte PB-2, PB-3 und PB-4, das dann schon den Namen Racek (Möwe) trug. Sein Betrieb war sehr sparsam, die Eigenschaften erlaubten es auch weniger geübten Piloten damit zu fliegen. Ab 1930 hatte die PB-4 viele Flüge

und Blecha zum Entwurf des leichten, zweiseitigen Oberdeckers PB-6 Racek. Auf Bitten der Firma Michl bauten sie den Motor Orion RL-50 mit einer Leistung von 47 kW (50 PS). Noch vor dem Einfliegen sprach das zuständige Ministerium über den Bau von zwanzig Stück für die Aktion „1000 neue Piloten“, Přikryl und Blecha vereinbarten jedoch, dass sie nach Vorbereitung der Serie sie die Flugarbeiten sein lassen; sie befanden sich am Ende ihrer Kräfte.

Der Bau der PB-6 begann Ende 1933 und im August des Folgejahres war die OK-PBI bereit zum Einfliegen. Dies machte, genauso wie bei den Vorgängern, Ing. Vladimír Šimůnek. Er war von

stürzte um und in einem Meer von Flammen und Rauch wurde die letzte Hoffnung Přikryls und Blecha zerstört. Ing. Šimůnek erlitt Verbrennungen und wurde verwundet.

## Ultraleichte Replik Racek PB 6

Der Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach bereitete den Bau des PB-6 Racek in der Kategorie UL vor. Die ursprünglichen Zeichnungen aus dem Jahre 1934 und ein einziges Foto der Maschine vor dem ersten Start standen zur Verfügung. Aus den Dokumenten war ersichtlich, dass alle Basisparameter der ursprünglichen Maschine und zwar auch das Leergewicht von 250 kg, den Regeln für die Kategorie Ultralight



auf Luftfahrttagen, im Jahre 1934 beteiligte sie sich auch an einem Rundflug durch die Republik. Eine Serienproduktion lief hier jedoch nicht an. Im Jahre 1931 begann der Bau der Racek PB-5, aber Probleme mit der Wahl des Motors haben das Projekt verzögert. Die etwa halbjährige Pause, wegen der Suche des Motors, nutzten Přikryl

der neuen Maschine begeistert und kreiste lange über dem Flugplatz. Am zweiten Tag begann der Motor jedoch zu streiken und sprang erst nach großen Anstrengungen an. Als Ing. Šimůnek zum Flugplatz zurückkehrte, beobachteten die Zuschauer, dass sich am Flugzeug Flammen zeigten. Sowie die Räder des Fahrgestells den Boden berührten, sprang der Pilot hinaus, die Maschine

entsprechen und wir entschieden uns deshalb es in tatsächlicher Größe zu bauen. Der hölzerne Aufbau des Drachens wurde an Herrn Václav Vondrášek vergeben, die fachliche Aufsicht hatten Emil Přádny und Václav Chvála.

Der hölzerne Rumpf einschließlich der Spanplattenbedeckung wurde mit Luftfahrtleinen



bezogen, die Flügel sind ganz aus Holz in einem Profil, dass dem ursprünglichen sehr ähnlich ist. Nach der Bespannung wurde der ganze Drachen des Fliegers mit Spannlack mit einem Anteil an Nitrofarbe im Farbton Elfenbein gestrichen. Der obere und untere Teil des Rumpfes wurde mit wasserlöslicher roter Farbe und dem Schriftzug OK-PBI versehen. Das Fahrgestell ist klassisch mit zwei Rädern mit steuerbarem, gefedertem Sporn. Das interessanteste Teil ist die Federung, die am ursprünglichen Flieger so gelöst wurde, dass die Achse der Federung nicht parallel zum Rumpf liegt wie zum Beispiel bei der Piper, sondern einen gewissen Winkel zur Achse der Maschine einnimmt. Das Fahrgestell schwang also zwischen der hinteren Aufhängung und dem Bock vorn unter dem Rumpf des Flugzeugs. Von der vorderen Aufhängung geht ein Dämpfer zum Fahrgestell (beim ursprünglichen Flieger waren dort Gummiseile), der ein System aus Gummiringen und Tellern bildet. Der erste Schlag bei der Landung geht also nicht in den Rumpf sondern in die Federung. Ansonsten hat die Maschine keinerlei Bestreben weg zu springen.

Der Motor Continental A65 hat eine Leistung von 65 PS. Es handelt sich um einen ursprünglichen Flugzeugmotor aus dem Jahre 1942, der eine ganze Reihe von Jahren in der Schweiz flog.

Herr Vladimír Mackerle renovierte ihn in den Werkstätten des Zentrums für Kunstflug Moravská Třebová und dort stellte er auch neue Motorlager her. Der Motor wurde nach dem Einlauf auf dem Stand nach Mladá Boleslav gebracht und montiert. Er wird per Hand angeworfen. Der Pilotenplatz ist ähnlich wie bei der ursprünglichen Maschine mit Doppelsteuerung konzipiert. Der hintere Pilotenplatz ist weitaus gründlicher ausgestattet. Neben den Basisgeräten wie Höhenmesser, Geschwindigkeitsmesser befindet sich hier auch ein Kurvenmesser mit Kugel. Da es sich um eine Replik des Flugzeugs aus dem Jahre 1934 handelt, bemühten wir uns in unserem Team das alles so ursprünglich wie nur möglich wird. Im Flugzeug befindet sich keine Elektroinstallation, das bedeutet, dass wir zur Messung keine Geräte aus der Gegenwart verwenden konnten. Die einzigen Drähte führen zum kurzschließen des Magneten. Wir mussten zum Beispiel einen mechanischen Drehzahlmesser aus der Brigadyr installieren. Wir mussten ein Kapillar Thermometer zur Messung der Öltemperatur besorgen, weiter eine Einspritzpumpe, Magnetschalter u.ä. Und hier kam die telefonische Bombardierung des Herrn Jindřich Zimák von BMZ, der als einer von wenigen Reparaturen und Renovierungen historischer Original durchführt, mit Fragen.

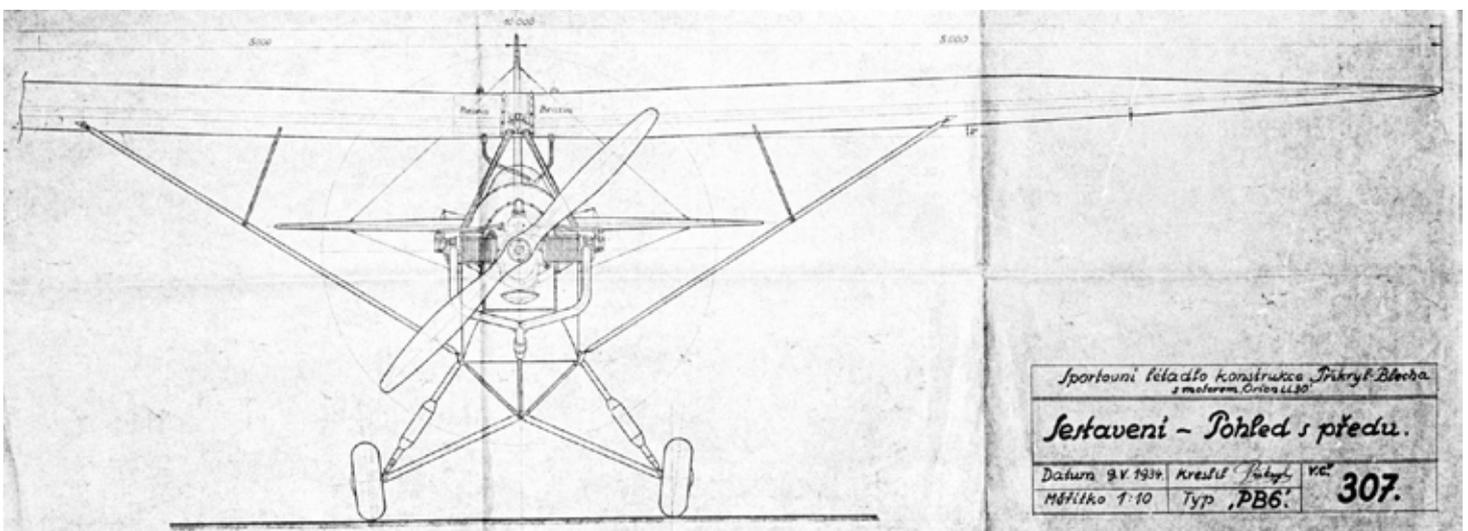
Mit einer ganzen Reihe von Teilen halfen uns die Mechaniker des Aeroclubs Mladá Boleslav und Freunde von anderen Flugplätzen. Die Fertigstellung der Replik nach Montage des Motors dauerte fast drei Monate. Ein Gerät ist jedoch ganz einzigartig. Ing Přádný sagte mir einmal nach langer Diskussion zum Thema wie messen wir den Kraftstoffpegel im ca. 54cm hohen Tank, dass man an den Messerschmitts eine Druckmessung dieses Pegels verwendete und diese ziemlich genau war. Ich ging also zu Herrn Sýkora ins Luftfahrtmuseum in Kbely und dieser fand, zu meiner Überraschung, ein ähnliches Gerät und zwar tschechischer Produktion aus dem Zeitraum der Ersten Republik. Dann kamen wieder die geschickten tschechischen Hände ins Spiel und das Gerät funktioniert im Racek bis auf 1 Liter genau. Man muss nur an der Pumpe ziehen, die Luft in den Tank durchblubbern lassen und das feine, geeichte Manometer misst die Kraftstoffmenge.

#### Flugerfahrungen

Mit dem Flieger fliegt bisher nur der Pilot Jaroslav Rákos. Der führte es auch auf der feierlichen Taufe am 26.05.2006 in Mladá Boleslav vor. Er kann diese Maschine nicht genug loben. Sie fliegt sich angenehm, lässt sich gut steuern, die Starts und Landungen sind problemlos. Der Ton des Motors, der nur 2300 U/Min hat, gibt dem Flug ein zeitgenössisches Kolorit. Sie fliegt sich nicht nur Solo sondern auch zu zweit gut. Der Unterschied ist nur eine um 0,5 m/sec. Geringere Steigfähigkeit.

#### Technische Parameter

Spannweite	10 m
Länge	6,3 m
Leergewicht	289 kg
Reisegeschwindigkeit	100 km/st.
Maximalgeschwindigkeit	140 km/st.
Steiggeschwindigkeit	2 m/sec.



Sportovní letadlo konstrukce Přikryl-Blecha s motorem Orlin LL30		
Sestavení - Pohled s předu.		
Datum 9.V.1934	Kreslí P. P. P.	Vč. 307.
Měřítko 1:10	Typ PB6	

# Wie ist das Programm des Historical Flying Club?



Der Historical Flying Club wurde im Februar 2012 gegründet und stellte sich im Juni des gleichen Jahres in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vor. Gleich im ersten Jahr fanden, für die Mitglieder des HFC, Flüge mit historischen Flugzeugen statt und zum Abschluss der Saison wurde symbolisch der Himmel abgeschlossen. Im Mai 2013 fand die erste Versammlung der Mitglieder des HFC statt, wo sie mit dem Statut und dem Plan der Tätigkeiten für den anstehenden

Die Haupttätigkeit des HFC ist auf die Zusammenarbeit mit dem neu entstandenen Luftfahrtmuseum Metod Vlach ausgerichtet, dessen Bau durch die ungünstige politische Situation im Mittelböhmischen Bezirk ernsthaft verzögert wurde. Zum Glück gelang es alles zu einem guten Abschluss zu bringen, gekrönt durch die feierliche Eröffnung des Museums am 12. April 2015 zum Tag des Flugwesens und Kosmonautik. Zu den bedeutenden Gästen, die sich an



Die feierliche Eröffnung: Michael Oeljeklaus, HFC President

henden Zeitraum vertraut gemacht wurden. Es wurde ihnen auch zwei sich im Bau befindlicher Repliken historischer Maschinen vorgestellt, die Caudron G3 und Morane Saulnier BB und der Club sagte eine finanzielle Unterstützung für den Bau dieser Maschinen zu.

diesem feierlichen Akt beteiligten, gehörten der Premierminister der Tschechischen Republik Bohuslav Sobotka, der Vorsitzendes des Abgeordnetenhauses Jan Hamáček, der Präsident des HFC und Mitglied des Vorstands der ŠKODA AUTO Michael Oeljeklaus, der Oberbefehlshaber

ber der Luftwaffe der Armee der Tschechischen Republik General Libor Štefánik und weitere. Das Luftfahrtmuseum lief gleich vom ersten Tag an mit Volldampf und wurde auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. In den ersten Tagen kamen bis zu 200 Besucher täglich. Die bereitgestellten Flugsimulatoren schafften es nicht die Anforderungen derer zufrieden zu stellen, die Interesse daran hatten. Aber auch die weiteren Ausstellungsstücke lockten die Besucher. Heute hat sich die Besucherzahl auf eine Anzahl von durchschnittlich 700 – 1000 Besucher in der Woche stabilisiert.

Der Vorstand des HFC initiierte eine Zusammenarbeit des Luftfahrtmuseums mit dem Škoda Museum. Es wurde ein Projekt unter der Bezeichnung „Faszinierende Technik am Tor zum Böhmischem Paradies“ vorbereitet und eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit unterzeichnet. Jeder Besucher des Škoda Museums erhält ein Voucher über eine Preisvergünstigung von 20% beim Kauf der Eintrittskarten in das Luftfahrtmuseum. Der HFC initiierte ebenfalls den Verleih eines Flugzeugmotors Lorraine Dietrich aus dem Nationalen Technischen Museum in Prag und seine Ausstellung im Škoda Museum als Blickfang für das Luftfahrtmuseum. Im Gegenzug wurde im Luftfahrtmuseum ein Oldtimer Automobil ausgestellt.

Zu den interessanten Aktionen gehören zum Beispiel die feierliche Taufe der Fliegers Beta Minor, an der sich der Präsident des HFC, Herr Michael Oeljeklaus, der Direktor des Amtes für den zivilen Luftverkehr, Herr Josef Rada, der Direktor des Militärgeschichtlichen Instituts, Oberst Aleš Knížek und der stellvertretende Hauptmann des Mittelböhmischen Bezirks, Herr Karel Horčíčka und weitere, beteiligten.

Der Vorstand des HFC trifft sich monatlich zu seinen Gesprächen, an denen sich regelmäßig auch die Leiterin des Škoda Museums, Frau Andrea Frydlová und der Ökonom und „Schatzmeister“ Herr Tomáš Kubín beteiligen. Die Hauptthemen sind die Entwicklung der Mitgliederbasis und neue Aktivitäten des HFC, die weitere Zusammenarbeit mit dem Luftfahrtmuseum und seine Entwicklung. Es wird eine Zusammenarbeit mit ausländischen Flugzeitschriften und die Einladung ausländischer Luftfahrt Touristen zum Besuch des Luftfahrtmuseums vorbereitet. Die Treffen des Präsidenten des HFC, Herrn Michael Oeljeklaus, mit den Direktoren der großen Museen (NTM, MHM) sind informell, aber sehr wirksam. Beider dieser staatlichen Museen haben eine langfristige Hilfe und Unterstützung zugesagt.

Vladimír Handlík