



Historical Flying Club

5-6/2015

# newsletter



## FEIERLICHE ERÖFFNUNG DES LUFTFAHRTMUSEUMS METOD VLACH

Die Eröffnung des Museums Metod Vlach war der Höhepunkt der mehr als dreizehnjährigen Bemühungen der Öffentlichkeit die Persönlichkeit des fast vergessenen Aviators in Erinnerung zu rufen. Es war für uns eine außerordentliche Ehre, dass die Enkel des Metod Vlach, Frau Marie Kroutilová und Herr Zdeněk Vlach, unsere Einladung zur feierlichen Taufe des Museums annahmen.

großen Swingorchester, das Melodien von Glenn Miller spielte, und auch einem zeitgenössisch gekleidetem „Viertrio“ mit einem neu komponierten Lied über unseren Aviator.

Auf Einladung des Hauptmanns des Mittlböhmischen Bezirks, Miloš Petera, kamen mehr als 200 VIP Gäste, von denen die bedeutendsten der Premierminister Bohuslav Sobotka, der



Für die feierliche Eröffnung wurde der 12. April gewählt, den wir als Tag des Luftverkehrs und Kosmonautik feiern. Der feierliche Akt wurde im Retrostyl aufgefasst, mit einem Moderator in einer zeitgenössischen Militäruniform, mit einem

Vorsitzende des Abgeordnetenhauses des Parlaments der ČR Herr Jan Hamáček, das Mitglied des Vorstands der ŠKODA AUTO Herr Michael Oeljeklaus und der Oberbefehlshaber der Luftwaffe der Armee der ČR General Libor Štefánek



Werte Mitglieder des HFC, die Eröffnung des Luftfahrtmuseums Mitte April war ein großes Ereignis – es brachte uns neue Möglichkeiten wie wir uns im schönen fliegerischen Umfeld treffen können. Bisher wurden Sie regelmäßig nur zum Fliegen in historischen Flugzeugen eingeladen, jetzt haben

wir die Möglichkeit gemeinsamer Treffen im Sitzungsraum des Museums, wohin wir zu Gesprächen auch einige interessante Fliegerpersönlichkeiten einladen können. Die Räume des Museums stehen Ihnen gratis zur Verfügung und das angenehme Kaffee lädt direkt zum Bier oder einen guten Kaffee ein. Nehmen Sie auf jeden Fall Ihre Familie mit, denn nicht nur auf die Kinder warten interessante Flugsimulatoren.

Ich freue mich auf ein Treffen mit Ihnen, Ihr  
Vladimír Handlík

## KALENDÁŘ

**22.**

Mai

### Museumsnacht.

19:00 – 21:00 Uhr

Flugvorführungen historischer Maschinen,

21:00 – 24:00 Uhr

Swingmusik live, Filmvorführungen von den Flugshows

**6.**

Juni

### Rundflüge in historischen Maschinen für die Mitglieder des HFC

von 10:00 bis 12:00 Uhr und von 16:00 bis 18:00 Uhr (Anmeldung erforderlich)

**7.**

Juni

### Rundflüge in historischen Maschinen für die Mitglieder des HFC

von 09:00 bis 12:00 Uhr und von 16:00 bis 18:00 Uhr (Anmeldung erforderlich)

**13.**

Juni

### Škoda Classic Tour,

ab 14:00 Uhr

Flugshow und Rundflüge für Teilnehmer des Events



fliegerische Vorführungen historischer und Sportflugzeuge aber auch Hubschrauber. Der Klub für Militärgeschichte zeigte den kleinen Panzer Romfel aus dem ersten Weltkrieg und auch das Modell eines Legionärszuges. Zu den fliegerischen Vorführungen wurde auch



die Öffentlichkeit eingeladen, die auch die Möglichkeit bekam sich das neue Luftfahrtmuseum anzusehen. Mehr als 2 500 Leute bestaunten die fliegenden Ausstellungsstücke und später auch deren Aufhängen an den Hebezeugen und heraufziehen in der Museumshalle.



waren. Auch eine ganze Reihe der Mitglieder des HFC fehlten nicht.

Nach den feierlichen Ansprachen der bedeutenden Gäste eröffneten sie das Museum indem sie den Propeller des vorbereiteten historischen Flugzeugs drehten – und somit das Museum starteten. Es folgte die Besichtigung der Ausstellungsstücke, bei der sich der Premierminister sehr für die Flugzeugoriginale und für den Bau der Repliken interessierte. Die Gäste interessierten sich für die Gesamtgestaltung des Luftfahrtmuseums, in dem jeder Besucher etwas Interessantes für sich findet uns sicher gern hierher zurückkehrt. Nach der Besichtigung folgten

Das neue Luftfahrtmuseum nahm, mit seiner feierlichen Eröffnung, die richtige Richtung ein. Die Redner wünschten ihm in ihren Ansprachen einen guten Start und viele Besucher. Am Meisten wirkten auf mich die Worte der Nachkommen des Metod Vlach, die bei ihrer Abfahrt sagten, dass sie es sehr schätzen, was der Mittelböhmisches Bezirk, die Stadt Mladá Boleslav, die Škoda Auto und der Stiftungsfond für die Belebung des Andenkens an ihren Großvater unternehmen.

Vladimír Handlík

# Anfänge des Fliegens in Mladá Boleslav

Teil 2.

**In der letzten Ausgabe unseres Newsletters sahen wir uns die absoluten Anfänge des Fliegens in Mladá Boleslav an, heute knüpfen wir mit den Ereignissen nach 1945 daran.**

Im Laufe des Zweiten Weltkriegs flog man in Mladá Boleslav nicht, im Hangar Radouč wur-

den die Segelflugzeuge eingelagert – nur wegen fehlender Instandhaltung brach dort die Decke ein. Nach dem Krieg ließ sich eine Gruppe von Fans die Schlüssel vom Hausmeister der Industrieschule aus und gingen los um die Schäden festzustellen. Es gelang ihnen zwei Segelflugzeuge zusammen zu bekommen, die sie auch

gleich ausprobierten. Die Segelflugzeuge hatten kein Zertifikat, das sie ja als Schul - Hilfsmittel gebaut wurden, darum kümmerte sich damals jedoch niemand.

In dieser Nachkriegszeit entstand der Tschechische Nationale Aeroklub mit seiner Zentrale in





Prag. Dem gelang es vom Marschall Konjev als Geschenk an die tschechoslowakische Jugend Segelflugzeuge aus der Segelflugschule in Hirschberg in Polen zu erlangen. Da die Stadt Mladá Boleslav einen LKW zum Transport dieser Flugzeuge, mit dem Kraftfahrer Rudolf Víték und weiteren Segelfliegern, auslieh, erhielt Mladá Boleslav zum Lohn dafür die Segler SG-38, GB-IIb und Olympia. Selbstverständlich begann man in Radouč zu fliegen, und da es sich um einen ebenen Flugplatz handelte, stellten sich die Mitglieder in Eigenleistung eine Seilwinde her. Im

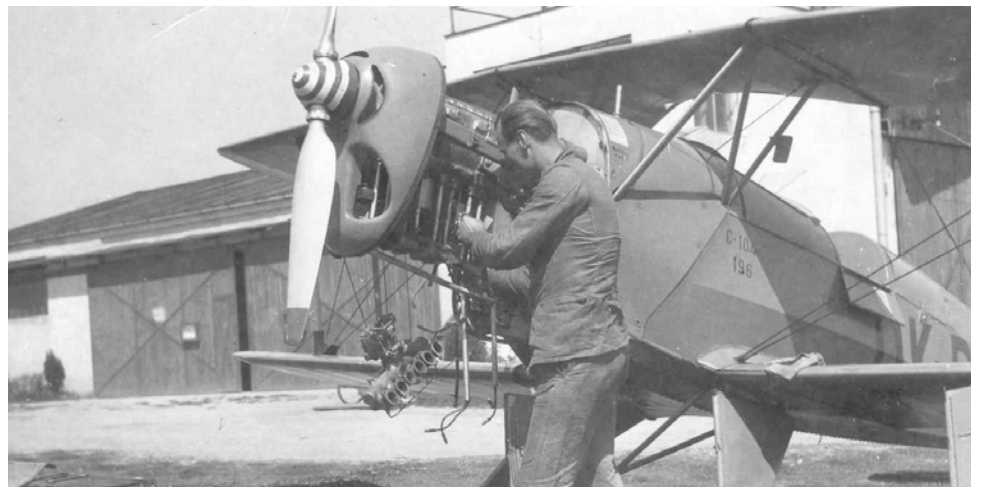
Kahlschlag im Wald wurde aufbereitet, vor allem wurden die Baumstümpfe gerodet.

Als 1947 alles fertiggestellt wurde, setzte sich der Vorsitzende des Segelsektors, Jaroslav Zahrádka, hinter den Knüppel der GB-IIb und bei starkem Südwestwind flog er 1 Stunde und 23 Minuten, womit er den Traum der Mladá-boleslaver Segler erfüllte. Zu dieser Zeit war

Man beginnt ein neues Kapitel nicht nur der Luftfahrt zu schreiben. In Mladá Boleslav entstand der Arbeiter Aeroklub AZNP (Automobilwerk Nationaler Betrieb). Der Hangar auf dem Hügel Chlum wurde wieder in Eigenleistung demontiert und auf dem neuen Flugplatz aufgestellt. Daneben baute man einen Hangar aus kostenlos erlangtem Material aus der ausbombten Fabrik. Die Hangars wurden nach



Jahre 1946 teilte das Verkehrsministerium dem Aeroklub Mladá Boleslav das Flugzeug ŠK-38 Komár (Mücke) zu, es kam jedoch bald zur Entscheidung der Stadt, dass Radouč sich nicht zum Fliegen eignet und die Flieger zogen wieder zum Chlum um. Der schon vor dem Krieg gemachte



jedoch schon klar, dass ein Hügelflugplatz nicht ausreicht und man begann einen Platz für einen ebenen Flugplatz zu suchen. So gelangen wir im Jahre 1948 an die Stellen wo der Flugplatz bis heute funktioniert ...

ihrer Fertigstellung schrittweise mit Flugzeugen gefüllt. Es waren die Segelflieger Z-24 Krajánek, Z-25 Šohaj und Z-130 Kmotr aber auch die ersten Motorflieger Praga Baby E-114 und Z-381 Búcker. 1950 kommt der erste Chef, Antonín Tyrner, und der erste bezahlte Mechaniker Ru-





dolf Vítek. Die Flugtätigkeiten blühten auf, man flog kostenlos. Man begann das Fliegen in der Thermik zu nutzen und man machte die ersten Überflüge. Es kam jedoch auch zu Unfällen. Am Ersten Mai sollte die Flieger Tyrner und Kcheml aus einer E-114, aus Anlass der Maifeierlichkeiten, einen Ball auf den Fußballplatz abwerfen.



Beim Versuch den Ball abzuwerfen stürzte der Flieger jedoch ab. Zum Glück außerhalb des Fußballplatzes, beide Flieger verstarben jedoch. Dieser Unfall bremste die fliegerischen Tätigkeiten, außerdem begann die KSČ 1952 unter den Mitgliedern des Aeroklubs die ersten Säuberungsaktionen durchzuführen. Diese wiederholten sich dann mehrmals. Es entsteht Svazarm (Verband zur militärischen Vorbereitung) und nach Mladá Boleslav zog der Bezirks Aeroklub mit seinen Vertretern. Das bedeutete, dass auf dem Flugplatz bezahlte Beschäftigte waren, d.h. der Bezirkshauptmann und Hauptmann des Flugplatzes, ein Techniker und Mechaniker für Flugzeuge und ein Automechaniker, später auch ein Buchhalter, ein Segelfluglehrer und ein Fluglehrer für Motorflugzeuge. Die Auserwählten flogen wie sie wollten, da alles nur zu formellen Mitgliedsbeiträgen war und Flugzeuge relativ genug vorhanden waren.

Das Jahr 1953 war ein weiterer Meilenstein für das Fliegen in Mladá Boleslav. Es wurde wirklich stark an den Schulen und Berufsschulen geworben, selbstverständlich aber nur für das

motorlose Fliegen. Zum ersten Treffen der theoretischen Schulung kamen auch die ersten 100 Interessenten, die Ausbildung beenden auch bis zu 20 Piloten. In den nächsten, anspruchsvollen Tätigkeiten, verringert sich schon die Anzahl der Piloten. Wer fliegen wollte musste beim Morgennappell für den „Tagesbefehl“, was schon kurz nach dem Sonnenaufgang war, anwesend sein und nach Hause ging man nach dem Waschen der Flugzeuge, dem Schließen der Hangartore und nach der Aufstellung zum Befehl. Zusätzlich dazu musste man Eigenleistungen in einem Umfang von bis zu 150 Stunden jährlich erbringen. Das hielt kaum jemand durch. In den sechziger Jahren des Zwanzigsten Jahrhunderts kommt Čeněk Kepák nach Mladá Boleslav, der spätere Präsident FAI. Er überredete Vladimír Zajda und in Mladá Boleslav begannen mit Volldampf



Segelflugwettbewerbe. Bezirkswettkämpfe, tschechische und slowakische Nationalmeisterschaften und wer sich gut platzierte, stieg in die gesamtstaatlichen Segelflugwettkämpfe (CPZ) auf, was die Meisterschaft der ČSR war. In Mladá Boleslav fand u.a. 1956 die Modellbau Weltmeisterschaft, mit einer großen Flugshow zum Abschluss, statt. Da beginnt auch schon mein Bruder und ein Jahr später auch ich zu fliegen. Mein Bruder wurde in den Jahren 1968, 1972 und 1974 Republikmeister. Er stellte mehrere nationale Rekorde auf. Zu dieser Zeit flogen in Mladá Boleslav auch vier Jak C-11. Leiter der Gruppe war Jaroslav Rákos, (der zusammen mit

Dytrych die ULLa Schule leitet) Mitglieder der Gruppe waren Jaroslav Tomeš, Antonín Dytrych und Miroslav Kapras. 1967 wurde die Tätigkeit um eine Hubschrauberausbildung erweitert. Man machte auch Versuche Rekorde zu überwinden. Das gelang letztendlich auch der Ivana Svárovská – Nejdlová und Josef Rýdl.

Die Mladaboleslaver Flieger beteiligten sich an Navigationswettbewerben, man veranstaltet die Weltmeisterschaft im Kunstflug, die Flugshow mit „Květy“ (damalige Zeitschrift) usw. Man kann sagen, dass diese Tätigkeiten bis 1990 fortgesetzt wurden. In den späteren Jahren schwächte die Intensität des Fliegens ab, denn es fehlten Zuwendungen und die Mitglieder mussten alle Kosten selbst tragen.

In den Neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts beginnt eine vollkommen neue Ära des Mladaboleslaver Fliegens und zwar die Ultralight. Vlasta Špaček versammelt um sich herum eine Gruppe von überwiegend Modellbauern und beginnt die Ultralight Minimax und später, in der Firma BESTAR, Coyote aus Bausätzen, die aus den USA importiert wurden, zu bauen. Und im Einundzwanzigsten Jahrhundert gründet Ing. Vladimír Handlík die Stiftung des Metod Vlach mit dem Ziel Flugzeugrepliken in der Kategorie ULLa zusammen zu fassen und zu bauen. Aber



da befinden wir uns schon in der heutigen Zeit, in der das Flugplatzgelände auch dank des Luftfahrtmuseums seine weitere Blüte erfährt.