



# Einladung zur Eröffnung des Luftfahrtmuseums

Werte Mitglieder des HFC,

erlauben Sie bitte, dass wir Sie zur feierlichen Eröffnung des Luftfahrtmuseums in Mladá Boleslav einladen. Die Feierlichkeit findet am 12.04.2015, also stilvoll am Tag der Luftfahrt und Kosmonautik, statt. Das Programm beginnt um 14:00 Uhr, nach einer kurzen Aufführung stilvoller Musik, Reden und Vorführung kurzer Filme findet ein Büfett statt und um 15:30 Uhr fliegerische Vorführungen des Betriebs auf dem Flugplatz in Mladá Boleslav. Als Mitglieder des HFC erhalten Sie eine VIP Einladung vom Sekretariat des Hauptmanns des Mittelböhmischen Bezirks.

Auf das Treffen mit Ihnen freuen sich

Michael Oeljeklaus, Präsident des HFC  
Vladimír Handlík, Leiter des Luftfahrtmuseums

Das Luftfahrtmuseum Metod Vlach wird ab 13.04.2015 für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Neben 25 Flugzeugen finden die Besucher hier auch Flugsimulatoren. Es handelt sich um eine interessante Attraktion, wo der Besucher in das Cockpit eines verkleinerten Flugzeugs setzt und nach dem Starten des Motors sich die Kabine, je nach den Bewegungen der Steuerknüppel, beginnt in drei Ebenen zu bewegen und so das Gefühl der Bewegung in der Luft hervorruft. Der Antrieb wird von Elektromotoren sichergestellt.

Eine ähnliche Verlockung ist auch der Fallschirm Sprungsimulator. Der Besucher wird etwa 2m über dem Boden in einen dunklen Raum gehängt und auf den weißen Boden wird zuerst der Fall aus dem Flugzeug und dann der Flug am Fallschirm dargestellt. Alles wird durch Ventilatoren ergänzt, damit der Luftstrom das Gefühl des simulierten Fluges noch verstärkt. Eine angenehme Luftfahrtbar mit einer großen beleuchteten Weltkarte und dem aufgehängten Flugzeug des Metod Vlach ist der Ort, wo der Besuch des Luftfahrtmuseums bei einer Tassen guten Kaffees seinen Höhepunkt finden kann.



Sehr geehrte Mitglieder und Freunde des HFC, mit dem anstehenden Frühjahr und der neuen Flugsaison möchte ich Ihnen gern einige Sachen, die mir viel Freude bereitet haben, mitteilen. Die größte ist selbstverständlich die feierliche Eröffnung des Luftfahrtmuseums

Metod Vlach, das uns einen angenehmen Stand für unsere Aktivitäten und nicht zuletzt auch das Umfeld für unsere beliebten Rundflüge bietet. Ich glaube, dass Sie das Erlebnis in den zweiseitigen Fliegern Racek PB6, Klemm L25 H oder Piper L4 genießen werden. In diesem Jahr erwartet uns auch die Inbetriebnahme der neuen Nachbauten. Es handelt sich konkret um die Gaudron G3 und Morane Saulnier BB, zu deren Bau unser HFC seinen Beitrag leistete. Ich freue mich auf das Treffen mit Ihnen im neuen Luftfahrtmuseum und wünsche Ihnen schöne Frühlingstage mit optimaler Thermik!

Mit dem Wunsch „Guten Flug“

Vladimír Handlík



## Belastungsprüfung der Flügel der Caudron G3

Am Dienstag dem 17.03.2015 lief, in Anwesenheit des Haupttechniker der Amateur Luftfahrtassoziation die Belastungsprüfung der Flügel des neuen Nachbaus Caudron G3. Die Festigkeit der Konstruktion ist auf das 6fache des Startgewichts berechnet und die Belastungsprüfung muss beweisen, dass die gesamte Konstruktion das 4fache des Startgewichts aushält. In unserem Falle bedeutete das, dass auf beide Flügel, die mit den Streben nicht ganz 70 kg wiegen, 1.436 kg in Form von 5kg Säcken mit Gipsstuck und 2kg Ziegel Bepflasterung gelegt wurden. Während der Prüfung wurde laufend die Bewegung der Flügel an ihren Enden gemessen.

Bei der Erprobung halfen fast alle Mitglieder des Stiftungsfonds. Die Probe bewies die erforderliche Festigkeit der Konstruktion und ermöglichte die weiteren Montagarbeiten an dem Flieger.

Vladimír Handlík

# Nieuport 12



## wieder in der Luft

Anfang Oktober 2007 ertönte am Himmel über Mladá Boleslav das besondere Geräusch eines Subaru Motors und auch die größeren Abmessungen des Doppeldecker in den Farben der französischen Luftwaffe ließen keine Zweifel zu, das auf dem Flugplatz ein neuer Zuwachs zu sehen sein wird. Davon zeugten auch zig Telefonate noch bevor der UL Nachbau der NIEUPORT 12, nach dem Kreisen über der Stadt auf der Landebahn des Aeroklubs aufsetzte.

Der Testpilot schilderte uns gleich nach der Landung die Flugerlebnisse aus dem ersten Fernflug aus Bořitova bei Brünn nach Mladá Boleslav: „Es war herrliches Wetter und wir wollten es für den Überflug nutzen, bevor die Herbststürme einsetzen. Wir warteten auf das Wetter und bereiteten uns auf den Überflug mit einem Flugzeug vor, dass nur einige Stunden geflogen ist. Der Flug in der Länge von 1,5 Stunden lief ohne Probleme bis auf eine Kleinigkeit... Ich hatte die Tanks gefüllt und wusste, dass ich Kraftstoff für einen Flug von 3 Stunden bei mir hatte. Wie groß war jedoch meine Überraschung, als ich an Pardubice vorbei flog und die Kontrolllampe für den Kraftstoff aufleuchtete. Ich entschied mich also auf dem Flugplatz in Kolín zu landen, auf dem gerade eine Flugaktion stattfand und die Zuschauer das Flugzeug wie ein UFO ansahen, denn so etwas hatten sie überhaupt nicht erwartet.“ Der Pilot kontrollierte den Kraftstoff und stellte fest, dass ein Teil des Doppeltanks nicht gemessen wird und der Kraftstoffmesser nur den Stand des halben Tanks anzeigt. Trotzdem er genug Benzin hatte, füllte ich den Tank „bis zum Stöpsel“ auf und sprang dann schon ohne Probleme hinüber nach Mladá Boleslav.

Der Nachbau der Nieuport 12 in der Kategorie UL von Petr Svoboda aus Brünn kaufte der UL Pilot, Unternehmer und Flugfan Josef Kučera aus Mladá Boleslav und reihte sie zu den weiteren Flugzeugen des Stiftungsfonds des Flugzeuges des Metod Vlach. Er fliegt schon eine ganze Reihe von Jahren mit der Coyote und ab und zu auch mit der Sopwith Pup oder Aeronca. Er hilft bei der Organisation und unterstützt die Flugshow, auf denen er auch gern fliegen würde. Er liebt offene Flugzeuge und als er feststellte,

dass Petr Svoboda ein noch nicht fertiges neues Flugzeug hat, war es nicht mehr weit bis zu einer Vereinbarung.

### Historie der Nieuportu 12

Die Nieuportfabrik stellte noch vor dem ersten Weltkrieg im Jahre 1914 einen Doppeldecker Typ 10 als Zweisitzer für den Gorgona Benneta Cup her. Zu diesem Flugzeug erhielt die Fabrik auch ein französisches Patent. Zu Beginn des ersten



Weltkriegs entwickelte die Firma aus dem Typ 10 den kleineren Typ 11 als einsitzigen Jäger. Auf diesem sehr bekannten Typ flogen an der Westfront Franzosen, Russen, Belgier, Kanadier und Amerikaner. Aus dem Typ 11 wurde später der bekanntere Typ 17 mit einem Rotationsmotor mit einer Leistung von 50 – 80 PS entwickelt.

Neben dem Jäger entwickelte die Firma Nieuport den ursprünglichen Doppeldecker Typ 10 weiter, aus ihm entstand gerade die Nieuport 12,

die in den Jahren 1915 – 1916 an den Fronten als Bomber diente.

### Der Ultralight Nachbau Nieuport 12

Petr Svoboda ließ sich, bei der Auswahl des Typs, vom Bau eines ähnlichen Nachbaus des Konstrukteurs Graham Lee leiten, die zu 80% in den USA und in Kanada fliegen. Die Wahl eines Doppeldeckers fiel auch aus dem Grund, dass man zu zweit fliegen kann. Petr Svoboda begann diesen Nachbau noch in Australien und an dessen Fertigstellung begann er erst wieder in Tschechien, wohin er im Herbst 2003 definitiv umzog, zu arbeiten.

Bei diesem Nachbau entschied sich Petr Svoboda für eine Verkleinerung auf 90% der Originalgröße, damit er die Bedingungen zum Bau eines UL einhielt. Die Konstruktion ist ähnlich seiner vorhergehenden (Aeronca, Sopwith Pup, Fokker Dr1) überwiegend metallisch.

Der Körper besteht aus, mit Spezialnieten für Flugzeugkonstruktionen, vernieteten Duralprofilen. Auf Detailfotografien ist schön zu sehen wie die Konstruktion ausgeführt wurde und wie man, bei verhältnismäßig großen Abmessungen, ein geringes Gewicht erreichen kann. Der Körper wurde mit Dacron bezogen, das durch die Einwirkung gespannt wurde.

Das Fahrgestell ist klassisch mit durchgehender Achse, mit Gummibändern gefedert und mit Draht versteift. Die Drahräder wurden mit Hochdruckreifen ausgestattet.

Die Flügel haben eine Mischkonstruktion. Die Träger bestehen aus Holz, verklebt und das Leitwerk besteht aus Duralrohren wegen dem Gewicht. Genauso sind auch die Schwanzflächen und das Seiten- und Höhenruder ausgeführt. Der Bezug der Flügel und Ruder ist ebenfalls aus Dacron. Das ganze Flugzeug wurde mit einer 2 Komponenten Polyurethanfarbe in der Camouflage der französischen Jäger aus den Jahren 1915 – 1916 gestrichen.



Als Antrieb wurde ein überholter Subaru Motor 1 800 mit einer Leistung von 80 PS mit Riemenreduktor 1:2,1 verwendet, der Werkstatt des Herrn Šonka gefertigt wurde. Die Betriebsumdrehungen des Motors liegen bei 4400 U/Min, der Propeller dann bei 2100 U/Min.

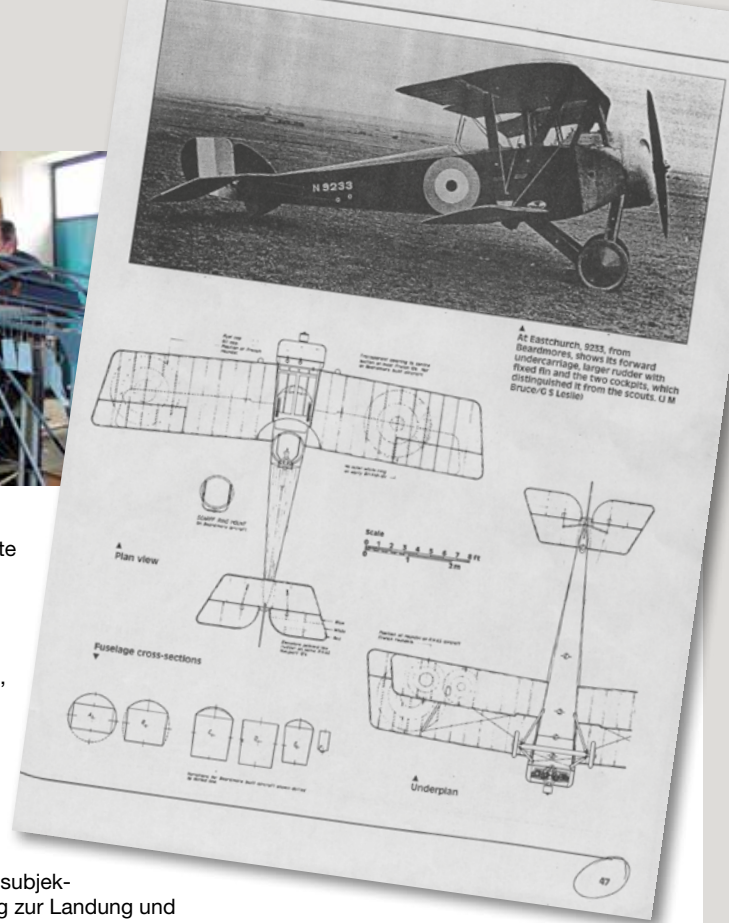
Beide Cockpits sind mit einer Steuerung versehen, der hintere Pilotenraum hat dann Flug- und Motorengeräte, der vordere Raum hat nur Basisgeräte.

### Wie fliegt der Nachbau?

Kurz gesagt, fast so wie ein großes Flugzeug. In Anbetracht seiner Größe und Gewichts wirken beim Flug Kräfte, die dem Piloten klar zu erkennen geben, dass er mit einer wirklichen Maschine fliegt, es ist keineswegs ein Spielzeug. Beim Start wirkt es absolut problemlos, der Motor mit großer Leistungsreserve trägt uns, nach kurzem Start, in die ersten Kurven und wir können Gas wegnehmen. Jetzt zeigt sich die Schwerfälligkeit des Flugzeugs etwas. Es will nicht aus der Kurve heraus und wir müssen ihm etwas mit dem Fuß

helfen. Kenner sagen dazu, dass die Nieuports so genannte „Schwänzler“ waren und dass man ihnen immer etwas mit dem Fuß helfen muss. Schon jetzt freuen wir uns auf den Kommentar von Petr Chvojka, der im Nachbau der Nieuport 11 wahrscheinlich sein halbes Leben verbracht hat.

Der Geradeausflug ist problemlos, das Flugzeug schwankt zwar leicht, aber das ist wahrscheinlich nur ein subjektiver Eindruck. Die Annäherung zur Landung und das Gleiten mit weggenommenem Gas ist angenehm, beim Landen müssen Sie aber vorsichtig sein, denn das Fahrgestell ist verhältnismäßig weit nach vorn herausgezogen und deshalb will sie, bei ungenauem Geschwindigkeitsverlust und schlechtem Aufsetzen, gern springen. Die Landung auf den Rädern ist jedoch ruhig.



Ähnliche Gefühle hatte nicht nur ich bei meinem ersten Flug, sondern auch unser Kollege aus dem Stiftungsfond Tomáš Souček. Nur der glückliche Inhaber Josef Kučera fliegt ohne Probleme und wie er sagt, „ich muss mich nur etwas an sie gewöhnen“.

# Die Anfänge des Fliegens in Mladá Boleslav



Die Geschichte des Fliegens um Mladá Boleslav ist sehr bunt – und wir wollen sie Ihnen im folgenden Newsletter näher bringen. Schon 1909 begann der damals 22jährige Metod Vlach, zu der Zeit bei Laurin & Klement beschäftigt, mit Versuchen ein Flugzeug zu bauen. Er baute mehrere Flugzeuge, in einem hatte er sogar einen Motor eigener Konstruktion.

Die Flugzeuge hatten jedoch keine guten Eigenschaften, sie wurden bei den Versuchen immer beschädigt. In den Jahren 1910-1912 baute er einen Eindecker, dessen Nachbau als ULL in Mladá Boleslav fliegt. Das ganze Flugzeug bestand aus heimischen Rohstoffen, nur der Bezug der Flügel und Schwanzflächen

wurde bei der Firma „Kontinental“ gekauft. M. Vlach startete mit diesem Flieger das erste Mal auf dem Militär Übungsplatz (Radouč) in Mladá Boleslav am 08.11.1912. An diesem Tag wurden sieben Flüge, eher jedoch 300 bis 600 m lange Sprünge verwirklicht, wobei beim letzten das Flugzeug beschädigt wurde. Die Flugversuche setzte er bis zum Ausbruch des ersten Weltkriegs fort – dann musste M. Vlach das Flugzeug auseinander nehmen und den geliehenen Motor gab er in die Fabrik zurück.

Zeitgenosse des Metod Vlach war der Ing. Otto Hieronymus, der bei Laurin und Klement den ersten Flugzeugmotor konstruierte. Er flog auf einer Blériot in Prag Chuchle und



auch in Mladá Boleslav, in seinem Flieger befand sich ein Motor nach seinem eigenen Entwurf, hergestellt in der Firma Laurin und Klement. Dieses Flugzeug wurde 1914 von der österreichischen Armee requiriert.

Nach dem Ende des ersten Weltkriegs und Entstehung einer eigenständigen Tschechoslowakei beginnt sich auch eine Luftwaffe zu organisieren. In Mladá Boleslav fand schon im Herbst 1919 eine erste Flugshow statt, und zwar wieder auf dem Militär Übungsplatz Radouč. Erwähnenswert ist auch der Fakt, dass in den Jahren 1925 – 1927 bei Laurin und Klement Flugzeugmotoren in Lizenz der französischen Firma Loraine-Ditrich hergestellt.

Eine große Bedeutung für das Fliegen in Mladá Boleslav hatte die Gründung der örtlichen Gruppe MLL. Die Gründungsversammlung fand am 10. 04. 1926, es beteiligten sich 182 Leute, selbstverständlich stand an deren Spitze der Bürgermeister Mladá Boleslavs, der Generalrat der Škodawerke (ehemalige Firma Laurin und Klement) H. Václav Klement, der Direktor der Industrieschule und weitere. Als erster Vorsitzender wurde der Generalrat der Škodawerke H. Václav Klement gewählt. Das Hauptziel dieses Verban-

des war die Propaganda der Luftfahrt, aber auch der Bau des Flugplatzes, die Ausstattung für motorloses Fliegen und einen Luftfahrzweig an der „Landes – Industrieschule“ (LIS). Im Jahre 1928 verhandelte der Werksleiter des Automobilbauers Ing. Frynta im Schulministerium die Durchführung von Flugkursen in der LIS als freiwählbares Fach. Da auch einige Lehrer der LIS Mitglieder des MLL waren, wurde ein großer Teil dieser Tätigkeiten an diese Schule übertragen. Das nationale Verteidigungsministerium teilte der LIS zwei Flugzeuge des Typs Arado mit funktionstüchtigen Motoren zu, und schon 1930 wird in der Industrieschule die Abteilung für Flugmechaniker eingerichtet und in den Werkstätten der Schule werden von den Schülern Segelflugzeuge gebaut. Zum Beispiel wurden 1934 21 Schüler auf Segelfliegern ausgebildet, die Fläche Radouč wurde vom Ministerium für Öffentlichkeitsarbeit als Segelflugplatz genehmigt. Da es jedoch auf dieser Fläche keinen Hangar gab, wurden die Flugzeuge in der LIS abgestellt. Vor dem Fliegen mussten sie auf einem Wagen auf die Fläche transportiert, dort montiert und nach dem Fliegen wieder demontiert und zurück transportiert werden. Damit die Segelflieger nicht immer demontiert und transportiert werden mussten, wurden sie später im Schuppen der Gaststätte



neben der Fläche Radouč, wohin die Flieger zum Essen gingen, belassen.

Mit Hilfe der LIS wurde 1936 auf dem Hügel Chlum ein neuer Flugplatz südöstlich von der Stadt errichtet. Der Startpunkt befand sich etwa 130m über dem Landepunkt. Die Gemeinde Mladá Boleslav genehmigte an dieser Stelle das Fällen von Bäumen und es wurde hier auch ein Hangar errichtet. Zu dieser Zeit war die LIS die einzige Schule der Tschechoslowakei für eine Luftfahrt Fachausbildung. Als die LIS den Hangar auf dem Chlum errichtet, bemüht sich der Verein MLL einen Hangar auf Radouč zu errichten. Sein Bau wurde im Oktober 1937 fertiggestellt und diese Tatsache wurde mit einem Flugtag gefeiert.

1938 schwächt die Tätigkeit, bis zur Ankunft der Okkupationsmacht, ab. Im Hangar in Mladá Boleslav wurden einige Motorflugzeuge versteckt aber diese wurden dann auch beschlagnahmt. Trotzdem flog man an der Industrieschule weiter, aber nur auf Segelfliegern. In der LIS wurde, immer von den Schülern des letzten Jahrgangs, ein Segelflugzirkel gegründet, diese Tätigkeit endete Anfang 1940.

Im Laufe des Kriegs flog man nicht, im Hangar Radouč wurden die Segelflieger gelagert – der Hangar wurde jedoch nicht instand gehalten und das Dach stürzte ein. Nach dem Krieg lieh sich eine Gruppe Begeisterter den Schlüssel vom Schulhausmeister der Industrieschule aus und gingen los die Schäden festzustellen. Es gelang ihnen zwei Segelflieger zusammen zu stellen und probierten sie sofort aus.

Diese Segler hatten jedoch kein Zertifikat (sie wurden als Lehrmittel gebaut), was jedoch damals niemanden störte. Aber so kommen wir schon in die Nachkriegszeit, der wir uns das nächste Mal widmen.

