



newsletter



Nachbau des Fieseler Storch

An einem Oktobertag im Jahre 2010 sprach Jaromír Andrés unsere Stiftung, wegen dem Angebot des Verkaufs eines flugfähigen UL Storch, an. Das war eine wirkliche Herausforderung, wir hatten damals weder Geld noch Platz im Hangar, wo zwei, sich im Bau befindlicher, Nachbauten standen und mit diesem Typ haben wir nicht gerechnet. Nur ein solches Angebot lehnt man nicht ab und so startete nach ein paar der Flieger Dynamik mit Tomáš Svárovský und Petr Handlík an Bord in Richtung Olomouc zur Besichtigung der angebotenen Maschine.

Der Flieger war flugtauglich, hatte ordentliche Dokumente und war versichert, technisch und „modellmäßig“ war er sehr gut verarbeitet, es nagte jedoch der Zahn



der Zeit an ihm. Eine ganze Reihe von Sachen muss so repariert werden und einige neu angefertigt werden. Den Verkauf haben wir mit Jaromír Andrés unter der Bedingung abgestimmt, dass der Flieger nach Mladá Boleslav fliegt.

Inzwischen ging jedoch der Oktober in den November und das Wetter verschlechterte sich so, dass an einen Überflug kein Gedanke war. Ende November, als den Regen schon Schnee ablöste, tauchte somit auf dem Flugplatz Mladá Boleslav ein LKW mit Anhänger auf und darauf jetzt schon unser Storch. Das Flugzeug lagerten wir nass und mit Streusandresten, im demontierten Zustand im Hangar. Jarda Andrés sah es sich das letzte Mal an, wir übergaben uns die unterschriebenen Verträge und der Storch ankerte definitiv im Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach.

Die Renovierung begann damit, dass wir ihn Mitte Januar dieses Jahres in eine beheizte Werkstatt gestellt haben, die uns der Boleslaver Aeroclub liebenswürdigerweise geliehen hat. Wir rissen die Bezüge von den Unterseiten der Tragflächen ab, um den Zustand der Mechanismen innerhalb kontrollieren zu können ebenfalls haben wir die Kabine „entglast“ die teilweise zerkratzt war und nicht mehr poliert werden konnte. In dieser Phase sah der Flieger ziemlich kläglich aus und keiner von uns glaubte daran, dass wir ihn in ein und einem halben Monat in einen flugtauglichen Zustand bekommen.

Die Arbeit teilten wir unter unseren Piloten danach auf, wer was konnte und wozu seine Kräfte ausreichten. Wichtig war Tomáš Souček, der langjährige Erfahrungen mit dem Bau und praktische Angewohnheiten zur Reparatur und Renovierung von Flugzeugen hat. Sein Meisterstück war das Laminatvorderteil der Motorverkleidung, die wir uns im Museum in Kbely ansahen und die er einschließlich der Vernietungen so gestaltete, dass man sie nicht vom Original unterscheiden konnte. Sein Bruder Martin Souček reparierte wiederum die Slots, Endbögen der Tragflächen und war überall dort zusehen, wo es etwas zu verspachteln gab, er half auch beim Beziehen und Bespannen.

An den Tragflächen, die wir nach Beseitigung des unteren Bezugs gründlich durchsahen, gab es die meiste Arbeit. Alles auseinander nehmen, nachziehen oder austauschen, die Hebel, Seilzüge und Drahte kontrollieren... Einige Beschläge wurden aus zu schwachem Blech angefertigt und wir mussten neue herstellen und montieren.

Als wir uns dem Finish näherten, kam Petr Handlík an die Reihe, der schon während der Weihnachtsfeiertage mit der Revision und Reparatur der Schwanzfläche zu Hause begann. Er hatte so Zeit sich zeitgenössische Fotografien und die genauen Farbtöne vorzubereiten und begann mit dem Deckanstrich des Drachens, womit das Flugzeug der Zeit näher gebracht werden sollte, als es flog. Beim Anstrich leitete der professionelle Maler Zdeněk Král, der schon lange mit unserer Stiftung zusammenarbeitet, den Petr. In unserem Falle



Liebe Freunde
Schon der dritte Newsletter unseres Historical Flying Clubs in Reihe bringt Ihnen Einsicht in einen weiteren neuen Nachbau, den Sie in Flugvorführungen in Mladá Boleslav sehen können – die auf 80% verkleinerte Maschine Fieseler Storch Fi-156 Storch.

Er wird zu den Zierexponaten des Luftfahrtmuseums Metod Vlach gehören, dessen Eröffnung sich nähert und das schon jetzt seine Qualitäten und Vorteile zeigt. Von einer Fachjury erlangte es den Titel Bau des Jahres 2014 und es beherbergt in seinen Räumlichkeiten die ersten attraktiven Aktionen. Unter ihnen auch die Fahrt der Beschäftigten der ŠKODA AUTO mit Oldtimern – und wie wir aus den Gesprächen wissen, gefiel allen die multifunktionelle Gestaltung des Museums. Wir danken Ihnen für das Interesse am Historical Flying Club und seine Unterstützung, sollten Sie weitere Flugbegeisterte kennen, senden Sie ihnen unseren Newsletter – die Freude am Fliegen ist die am besten geteilte Freude!

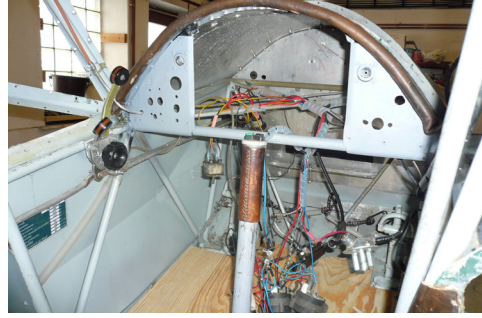
KALENDER

15.
November

Gemeinsamer Besuch der Mitglieder des HFC bei einem Sammler historischer Flugzeuge und Autos auf dem Flugplatz in Hoškovice
ab 10.00 Uhr

6.
Dezember

Flugplatz Mladá Boleslav
Mit dem Treffen der Mitglieder des HFC beenden wir die Flugsaison durch das imaginäre abschließen des Himmels.



war die Vorlage der Storch, der half Mussolini aus dem Hotel auf dem Grand Sasso (siehe eigenständiger Artikel) zu befreien.

Nach ein und einen halben Monat anstrengender, tagtäglicher Arbeit kam der März und wir schoben mit großem Pomp den Storch vor den Hangar, warfen ihn an und nach kurzem Lauf des Motors machten wir die ersten Sprünge und den ersten Flug. Endlich kam die Reihe auch an mich und ich konnte mich das erste Mal in den Pilotensitz setzen.

Der eigentliche Einstieg ist fast so wie ein Sprung ans Reck, aber daran hatte ich mich schon gewöhnt. Eine Besonderheit ist es, dass im Unterschied zu den anderen Zweisitzern mit den Sitzen hinter einander der Storch vom vorderen Sitz geflogen wird, was sehr angenehm ist. Man sieht gut die Geräte ein und die Aussicht

durch die riesige, verglaste Kabine auf hohen Beinen ist imposant. Noch bevor ich das Rollen zur Wartebahn 05 abgeschlossen hatte, schaffte ich es nicht nur alle Geräte zu kontrollieren, sondern mir auch die Lage der einzelnen Zeiger einzuprägen. Die kleinen Klappen für den Start war einmal den Schlüssel nach Rechts drehen, genauso wie beim Original. Dann stellte ich auf Vollgas und 4 750 U/Min, der Storch rollte majestätisch an und nach weiteren drücken hob er den Schwanz schwungvoll in die waagerechte Lage, fuhr etwa 100m und hops – nach kurzem anziehen war er in der Luft.

Der Storch ging, nach dem Schließen der Klappen, in die Reisegeschwindigkeit von 100 km/h und machte sich am Himmel breit. Eine schöne Aussicht, ein stabiler Flug und das sehr angenehm zu steuernde Flugzeug verursachten, dass ich mich habe tragen lassen und es einfach genossen habe. Nach einigen Kurven begann ich über die

Landung nachzudenken und auch darüber wie ich den Ausgleich mache, da dieser Flieger ja so hohe Beine hat. Ich drosselte auf die empfohlenen 3000 U/Min und sank langsam mit 2 m/s bis zur Landebahn. Dann machte ich den Ausgleich und zu meiner Verwunderung hat sich der Flieger nur leicht durchgesetzt. Das weiche eindrücken in die pneumatischen Stoßdämpfer bestärkte mich, dass er „einfach selbst gelandet ist“.

Heute fliegen wir mit dem Storch über Mladá Boleslav und es macht uns Spaß. Er ist so etwas wie ein Bus in der Luft, wirkt jedoch sehr angenehm. Auch sein ehemaliger Eigentümer Jarda Andrés ist froh, dass seine Maschine in „guten Händen“ gelandet ist. Ich hoffe nur, dass er ab und zu mit uns im Storch fliegt.

Vladimír Handlík

Technische Daten

(Nachbau in der Größe von 80 % des Originals):

Spannweite: 11 m
Länge: 7,5 m
Motor Subaru: 1 800
Propeller aus Holz mit einem Durchmesser von: ... 1 800 mm
Startgewicht: 450 kg
Maximalgeschwindigkeit: 130 km/h
Reisegeschwindigkeit: 100 km/hod.
Minimalgeschwindigkeit: 55 km/hod.



Das leichte Kurier- und Mehrzweckflugzeug Fieseler Fi-156 „Storch“ gehörte zu den interessantesten Typen des zweiten Weltkriegs. Es war keine Kampfmaschine, sondern seine einzigartigen, Eigenschaften und Fähigkeiten machten aus ihm ein weltbekanntes Flugzeug.

Der Fi-156 entstand als einer der Teilnehmer am Wettbewerb für Kurier- und Sanitätsflugzeuge, ausgeschrieben vom deutschen Luftfahrtministerium im Jahre 1935. Am Wettbewerb beteiligten sich noch die Typen Messerschmitt Bf-163, Siebel Si-201 und die Focke Wulf Fw-186. Der Fi-156 siegte glatt, er entsprach in den Vergleichsflügen im Sommer 1936 am besten den Grundbedingungen – ein sehr kurzer Start und Landung, geringe Minimalgeschwindigkeit und die Möglichkeit einer allseitigen Nutzung. Der Konstrukteur Ing. Hermann Winter stimmte die Flügel mit festen Slots und schlitzförmigen Auftriebsklappen zu einer außerordentlich perfekten Einheit ab. Der Storch schaffte es bei Gegenwind mit 3 m/s und auch bei einem Anlauf von 15m zu starten und steil aufzusteigen. Die Minimalgeschwindigkeit war 51 km/h bei Windstille.

Die Konstruktion des Flugzeugs war gemischt: Flügel aus Holz mit Sperrholz- und Leinenbespannung, der Rumpf geschweißt aus dünnwandigen Stahlrohren und mit Lei-

nen bespannt. Der Motor war ein luftgekühlter Achtzylinder V vom Typ Argus mit 10C und einer Leistung von 240 PS. Die reich verglaste Kabine hatte drei Sitze hinter einander. Anstelle der beiden hinteren konnte man eine Trage einschieben.

Im Jahre 1938 übernahm die Luftwaffe die erste Beglaubigungsserie und war sehr zufrieden damit. Die Fi-156 dienten im Kurierdienst, bei Artilleriebeobachtungen, im Sanitätsdienst, bei Übungen und bei Sabotageaktionen. Die Haupt Militärversion wurde der Fi-156 C, dessen Kabine im hinteren Bereich vergrößert und mit einer Schussöffnung für ein MG versehen war.

Im Krieg baute man die „Störche“ zuerst in der Mutterfabrik in Kassel, später dann in Frankreich in den Werken Morane –Saulnier mit Sternmotor, aber auch in Tschechien beim Flugzeugbauer Mráz in Chocen. Nach dem Krieg baute und nutzte man sie unter der Bezeichnung K-65 „Čáp“ (Storch) und sie dienten im Militär-, Kurier- und Sanitätsdienst aber auch im Aeroschleppdienst.

Während des Krieges war der Fi-156 „Storch“ in Italien ein Akteur bei einem sehr interessanten Ereignis. Nach dem Fall Mussolinis, zu dem es im Jahre 1943 kam, wurde der italienische Diktator auf den Gran Sasso interniert, dem höchsten italienischen Berg südlich der Alpen, im Hotel

Alberto-Rifugio in eine Höhe von 2 912 m über dem Meeresspiegel. Ironie des Schicksals war es, dass Mussolini selbst diesen Bau vor dem Krieg initiierte, um seine Landeute zu sportlichen Aktivitäten im Gebirge anzustacheln. Auch trotz seiner Festnahme blieb Mussolini für Hitler eine bedeutende Persönlichkeit und deshalb beauftragte Hitler die Führung seiner Spezialeinheiten mit seiner Befreiung. Die Aktion wurde von einem Kommando deutscher Fallschirmjäger unter Führung des Otto Skorzeny am 12. September 1943 durchgeführt. Ein Teil der Fallschirmjäger blockierte die Seilbahn, die vom Tal zum Gipfel führte und ein anderer Teil benutzte Segler die direkt auf dem Gipfel landeten. Einer der Segler, in dem Otto Skorzeny flog, landete nur 20m vom Hoteleingang. Skorzeny lief ins Hotel. Die überraschte Wache kam zu keinem Widerstand, die Aktion lief ohne einen einzigen Schuss. Vom Flugplatz im Tal wurde ein Fi-156 „Storch“ abgerufen, der nach Beseitigung der Segler und Säuberung der Bahn vor dem Hotel auf dem Gipfel auf nur 30 Metern landete.

Auch trotz der kurzen und gefährlichen Startbahn startete der Pilot den „Storch“ mit Mussolini und Skorzeny an Bord und zwar auf einer Bahn von nicht ganz 80 Metern.

Die Befreiung des italienischen Diktators wurde reich von den deutschen Journalisten und Fotografen, die nach der Aktion von der Seilbahn auf den Gipfel transportiert wurden, dokumentiert. Aus fliegerischer Sicht gehört diese Aktion zu den interessantesten aus dem Zeitraum des zweiten Weltkriegs.

Vladimír Handlík

Technische Daten zum Fieseler Fi-156 „Storch“:

Spannweite: 14,25 m
Länge: 9,9 m
Höhe: 3,05 m
Leergewicht: 930 kg
Maximalgeschwindigkeit: 175 km/hod
Reisegeschwindigkeit: 150 km/hod
Hersteller: Gerhard Fieseler Werke GmbH, Kassel

Das Luftfahrtmuseum Metod Vlach erhielt den Titel „Bau des Jahres 2014“



Aus Anlass des Tages des Bauwesens und Architektur gewann das Luftfahrtmuseum Metod Vlach in Mladá Boleslav den Titel „Bau des Jahres 2014“. Den Wettbewerb veranstaltet ABF – Stiftung für die Entwicklung der Architektur und des Bauwesens.

Von insgesamt 58 gemeldeten Bauten nominierte die Kommission zuerst 15 Bauten, von denen in der zweiten Runde die 5 besten ausgewählt wurden, denen der Titel „Bau des Jahres 2014“ erteilt wurde. Den Preis übernahmen Ing. Zdeněk Štefek, Ratsmitglied des Mittelböhmischen Bezirks im Namen des Einrichters, Doz. Ing. Arch. Michal Hlaváček für das Projekt und di Wie die Vorsitzende der Jury, Frau Dr. Radomíra Sedláčková, anführte wurde das Projekt des Luftfahrtmuseums für seinen Einfallsreichtum und nicht alltäglichen Auffassung von der Jury

spontan und eindeutig bewertet. Für die Realisatoren ist dieser Preis auch verpflichtend für eine präzise Arbeit vor der Eröffnung des Museums für die Öffentlichkeit.

Es wurde eine Firma für die Installation der Innenausstattung ausgewählt und die Räume füllen sich bald auch mit historischen Flugzeugen, Simulatoren und weiteren interessanten Ausstellungsstücken. Das Luftfahrtmuseum soll am 12. April 2015 feierlich eröffnet werden.

Die ŠKODA Classic Tour zu Gast im Museum



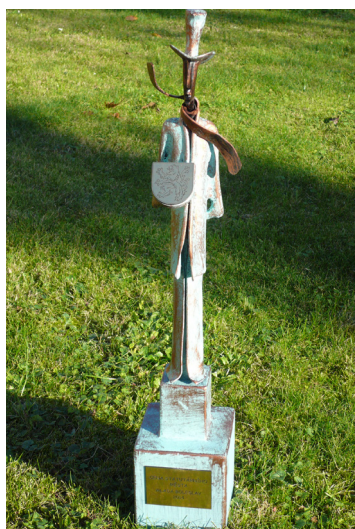
Die Räumlichkeiten des Luftfahrtmuseums Metod Vlach wählte die Gesellschaft ŠKODA AUTO als Ziel ihrer Oldtimer Sternfahrt für ihre Mitarbeiter. Die ganztägliche ŠKODA Classic Tour begann stilvoll vor dem ŠKODA Museum, setzte sich über die schönsten Passagen des Böhmisches Paradieses, einschließlich des Besuches des Schlosses Hruba Skala, fort und endete gerade auf dem Flugplatz in Mladá Boleslav.

Der schöne, sonnige Sonntag lockte bis zu 70 historischer Fahrzeuge mit fast 250 Besatzungsmitgliedern heraus, auch Vertreter des Spitzenmanagements des Automobilbauers oder der Gewerkschaft fehlten nicht. Auf diese alle wartete auf dem Areal des Flugplatzes ein angenehmes Programm: Besichtigung der Ausstellung, fotografieren der teilnehmenden Fahrzeuge mit den Flugzeugen der Mitglieder des Historical Flying Clubs, Flugvorführungen oder Fahrten auf genaue Zeiten, genauso wie bei Spitzen Oldtimerrennen.

Wie es sich zeigte, ist das Gebäude des Luftfahrtmuseums wirklich multifunktional, was auch die Vertreter des Veranstalters der Aktion schätzten. „Für solche und ähnliche Aktionen ist das Museum wie geschaffen,“ sagt Vítězslav Kodým, zuständig für die Kommunikation Classic in der ŠKODA AUTO, und trägt nach: „durch das Öffnen des seitlichen Tors verknüpfte man die Ausstellung ausgezeichnet mit dem Parkplatz der Oldtimer zur Grasfläche vor dem Museum, die Flächen für das Begleitprogramm waren für die Teilnehmer gut erreichbar und das alles ein paar Meter von den Fliegern der Mitglieder des HFC in deren Aktion – wir wissen aus den Gesprächen mit den Mitarbeitern, dass dies ein Treffer ins Schwarze war.“

Wir möchten deshalb auch auf diesem Wege dem Direktor der Mladoboleslaver Museen, Dr. Beneš, für die Möglichkeit danken die Räumlichkeiten des Luftfahrtmuseums noch vor seiner feierlichen Eröffnung für die Öffentlichkeit nutzen zu dürfen.“

Den Preis der statutarer Stadt Mladá Boleslav erhielt Vladimír Handlík



Der Magistrat der Stadt Mladá Boleslav erteilt schon eine ganze Reihe von Jahren, aus Anlass der Feierlichkeiten des Jubiläums der Gründung unserer Republik, den Preis der statutarer Stadt.

Sie zeichnet so jedes Jahr eine Person aus, die sich langfristig an der Propagation der Stadt verdient gemacht hat. In diesem Jahr erhielt ihn Ing. Vladimír Handlík, ein begeisterter Flieger, Propagator der Aviatik und des Flugwesens, der bei der Geburt des Stiftungsfonds des Flugzeugs des Metod Vlach stand.

Gleichzeitig ist er Organisator der traditionellen Zeitgenössischen Flugtage in Mladá Boleslav, machte sich am Bau des Denkmals des Metod Vlach in der Havlíčkova Straße verdient, und ist Initiator des Baus des Luftfahrtmuseums. Den Preis übergab der Primator der Stadt MUDr. Radek Nwelati. Bestandteil der Ehrung war eine Urkunde, eine Statue und ein finanzieller Betrag in Höhe von 50 000 Kč.

Diesen Betrag widmet Vladimír Handlík dem Konto des Stiftungsfonds des Flugzeugs Metod Vlach, wo er als finanzielle Unterstützung na für den Bau neuer Flugzeuge dienen wird.



Der Stiftungsfond bereitet schon drei Jahre den Bau der verkleinerten, französischen Gaudron G3 aus dem Jahre 1913 vor. Nach den erforderlichen Berechnungen wurde entschieden, dass der Nachbau in einer Größe von 80% des Originals sein wird und von einem australischen Sternmotor ROTEC mit einer Leistung von 110 PS angetrieben wird.

Der Bau wurde dem erfahrenen Konstrukteur von Nachbauten historischer Flugzeuge, Herrn Petr Svoboda aus Brünn, anvertraut. Aus seiner Werkstatt kommen eine ganze Reihe von Nachbauten, die im Stiftungsfond des Flugzeugs des

Fertigstellung des Nachbaus der Gaudron G3

Metod Vlach fliegen, wie zum Beispiel die Sopwith Pup, Nieuport 12, die Grade und der Aeronca C3, die schon mehr als 18 Jahre in Betrieb ist und zwar ohne einen einzigen technischen Mangel am Flugzeugdrachen. Nach Abstimmung zwischen dem Haupttechniker des Stiftungsfonds Ing. Emil Přádny und dem Baumeister Petr Svoboda wurde vereinbart, dass die Konstruktion des Nachbaus aus Duralprofilen, wegen der Festigkeit und Leichtigkeit, ausgeführt wird, die mit Flugzeug Stahlrieten vernietet werden.

Der größte Teil des Fliegers wurde nach Mladá Boleslav geliefert, wo die Tragflächen und Schwanzflächen bezogen und mit violetter Farbe gestrichen wurden, die Streben wurden bandagiert und in Holzfarbe gestrichen. Nach Fertigstellung der Enden der Tragflächen folgt der Belastungstest, nach dem das ganze Flugzeug zum Einfliegen vorbereitet werden kann. Das ist für die Frühjahrsmonate geplant, damit der Flieger voll für die Flugsaison 2015 vorbereitet ist.