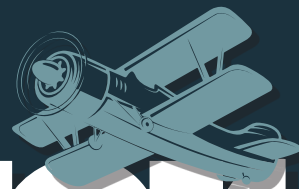




HISTORICAL FLYING CLUB

newsletter

02/2024



HISTORICAL AIRSHOW IN MLADÁ BOLESLAV

Am Samstag, den 15. Juni, wurde die Reihe der Historical Airshow, die seit 2002 im Aeroclub Mladá Boleslav stattfinden, fortgesetzt. Die Organisatoren schöpften aus den Erfahrungen der vorangegangenen Flugtage und bereiteten ein fast vierstündiges Luftfahrtprogramm vor, in dem auch die erwarteten Flüge der Flugzeuge Gripen oder Boeing 737-8 Max enthalten waren.

Die vier Zlin Z 226 four unter dem Namen „Follow me“, die seit mindestens 10 Jahren regelmäßig in unserem Land aufgetreten sind, zeigten schöne Flugkünste. Die Gruppe der Segelflugzeuge, zu der auch die Orlik VT 116 der Stiftung Metoděj Vlach gehörte, wurde durch ein historisches Kunstflugzeug LF-107 Luňák geschmückt, das von David Jágr geflogen wurde. Dann füllte sich der Himmel mit



Liebe HFC-Mitglieder und Fans der historischen Fliegerei,
lassen Sie mich zuerst Ihnen danken. Danke an Sie alle, denn nur dank Ihnen konnten wir dem erfolgreichen Abschluss des sehr anspruchsvollen Projekts Sopwith Triplane näher kommen. Ich hoffe sehr, dass wir uns in möglichst großer Zahl bei der Taufe dieses fliegerischen Juwels treffen werden. Über den Termin und die weiteren Einzelheiten dieses Ereignisses werden Sie rechtzeitig informiert.
Ich habe mich sehr über Ihr Interesse an dieser jährlichen Historical Airshow gefreut, die wieder einmal voller faszinierender Erlebnisse und atemberaubender Spektakel war. In der zweiten Jahreshälfte stehen einige weitere Veranstaltungen an, darunter die Škoda Classic Tour, die am 31. August bereits zum 11. mal stattfindet. Der HFC-Familientag findet am 3. September statt, gefolgt von der Feier zur Gründung der Republik am 28. Oktober oder die HFC-Jahreshauptversammlung am 26. November 2024.
Im Namen der HFC-Leitung möchte ich Sie daran erinnern, dass unser Club nach wie vor für alle offen ist, die sich für historische Flugzeuge und die Fliegerei im Allgemeinen interessieren. Wenn Sie also jemanden in Ihrer Umgebung kennen, der sich über eine Mitgliedschaft in unserem Club freuen würde, können Sie ihm unseren Club gerne empfehlen - ein Anmeldeformular finden Sie auf unserer Website unter der Rubrik „Mitglieder Registrierung“, oder können sich Interessenten direkt an mich wenden. Ich wünsche Ihnen viele erfolgreiche Starts und Landungen!

Mit freundlichen Grüßen
Tomáš Kubín



Fallschirmkappen. Die Fallschirmspringer sprangen hinter zwei historischen AN-2-Doppeldeckern ab und zeigten den Zuschauern ihr Können. Für Abwechslung im Programm sorgten auch die Luftakrobaten. Zunächst war es Jan Sobotka vom örtlichen Aeroclub, der einen Teil seiner Wettbewerbssroutine auf einer Su-29 vorführte. Miroslav Červenka, der Kunstflugtrainer, bot eine ähnlich schöne Vorstellung auf einer Jak-52. Der Höhepunkt der Luftakrobatik war die Darbietung von Martin Šonka, der nach der Landung und dem Halt auf dem Flugzeugstand seine Fotos für das Publikum signierte.



Eine atemberaubende Darbietung wurde von einer Gruppe von zwei Tiger Moths und einer Miles Magister unter der Leitung von Richard Santus, Besitzer und Sammler historischer Flugzeuge vom Flughafen Podhořany, geboten. Wunderschöne, langsame Saltos auf den originalen englischen Doppeldeckern rissen das Publikum förmlich von den Sitzen. Elegante Geradeausflüge wurden dann von den Miles-Magister-Flugzeugen vor-

geführt, auf denen unsere Piloten während des Krieges in England das Fliegen gelernt haben. Dann heulten die Motoren der größeren Flugzeuge auf. Eine zweimotorige Elektra, eine zweimotorige Beech C-45 und eine einmotorige Spartan flogen gemeinsam und zeigten den Zuschauern ihre Tiefflüge. Eine ähnliche Vorführung wurde von einer Gruppe kleinerer zweimotoriger L 200 und Aero 145 geboten. Auch die AN-2-Doppeldecker zeigten den Zuschauern ihr Können. Zu den interessantesten Kampfflugzeugen gehörten die P-51D Mustang, die Spitfire und vor allem die P-47D Thunderbolt, die neben ihren Vorführungen auch einen gemeinsamen Abschlussflug als Gruppe absolvierten. Eine der Mustangs, geflogen von dem erfahrenen Piloten und Inspektor Miroslav Sázkavský, kam aus Mnichovo Hradiště aus der Sammlung von Herrn Petr Turek und die andere, geflogen von Radim Vojta, kam vom Plzeň Líně Flughafen. Sie ist im Besitz des Engländers Stephan Stead.

Die Spitfire von Ohayon und die P47-D Thunderbolt von Babbiste Salis flogen nach Mladá Boleslav vom französischen Flughafen La Ferté, wo wir 2018 mit den Flugzeugen Caudron G3 und Polikarpov Po2 geflogen sind. Wir erinnerten Babbiste Salis daran, als wir uns hier trafen, und er erinnerte sich sofort an unser Treffen in Frankreich. Zur Erinnerung machten wir hier an seinem Flugzeug ein Gruppenfoto mit demselben Trio wie vor Jahren vor seiner Caudron. Wir erinnerten uns auch an seinen Vater Jean Salis, der letztes Jahr verstorben ist und der zum Andenken an seinen Vater Jean Babbiste Salis eine schöne Sammlung von fliegenden Oldtimern unterhält.

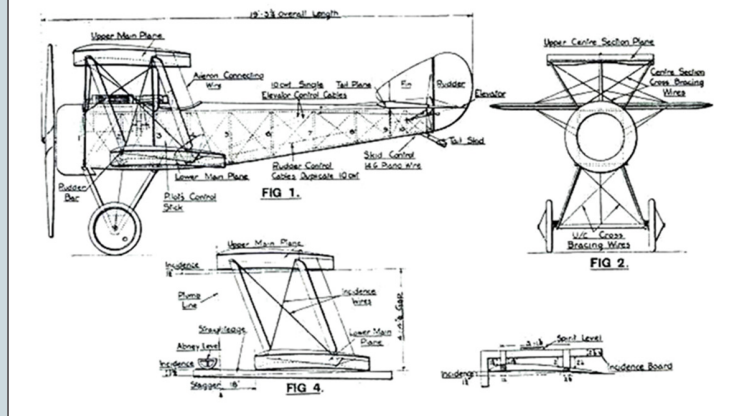
Der Abschluss des Flugtages gehörte den Flugzeugen aus dem Luftfahrtmuseum Metoděj Vlach. Fieseler Storch mit Pilot Jiří Hybler und Piper L4 mit Adam Hlaváč, sowie Zlín XII und Racek PB 6 mit den Piloten Vladimír Handlík und Vladimír Procházka und auch Fokker D8 und Nieuport 12 mit Vladislav Balda und Lukáš Pilvousek flogen für die Zuschauer in Paaren.

Vor dem letzten Vorbeiflug der Kampfflugzeuge zeigten Jaroslav Klacek mit dem Metoděj Vlach Flugzeug und Tomáš Souček auf Grade mehrere schöne Vorbeiflüge bei ruhigem Wetter am frühen Abend.

Das Wetter war, abgesehen von ein paar Wassertropfen, günstig für die Organisatoren und die Zuschauer gingen zufrieden nach Hause.



Vladimír Handlík



SOPWITH PUP

Ende 2022 informierten wir Sie über die Vorbereitung eines weiteren Flugzeugs für die Metodej Vlach Aircraft Stiftung und das Metodej Vlach Flugzeugmuseum, des englischen Jagdflugzeugs Sopwith Pup von 1916. Petr Tax, der zur Zeit zusammen mit Petr Handlik den Sopwith-Dreidecker fertigstellt, hat die Zeitdokumentation und auch ein Angebot für den Bau einer Sopwith Pup in Originalgröße vorbereitet. Um beim Bau wirklich authentisch zu sein, haben wir uns für ein Flugzeug entschieden, das der Pilot Oliver Stewart auf den Schlachtfeldern des Ersten Weltkriegs geflogen ist.

Major Oliver Stewart MC AFC (1896-1976, Spitzname Stewpot) war ein Fliegerass des Ersten Weltkriegs, dem fünf Luftsiege zugeschrieben wurden. Nach

dem Krieg machte er eine lange und erfolgreiche Karriere als Schriftsteller.

Stewart diente im Ersten Weltkrieg und wurde im Oktober 1914 als Leutnant im Middlesex Regiment verpflichtet. 1915 wechselte er zum Royal Flying Corps. Nach einem kurzen Einsatz bei der 22. Squadron wechselte er 1917 zur 54. Squadron, wo er Sopwith Pup-Flugzeuge flog. Er erhielt ein Flugkommando, fünf Siege und ein Militärkreuz (MC-Militärkreuz). Seine Luftkampfsiege errang er zwischen dem 6. April und dem 25. September 1917. Am 17. September 1917 erhielt er das Militärkreuz. Im Juni 1918 wurde er zum Major befördert und übernahm das Kommando über das Experimental Aircraft and Armament Establishment. Für seine Bemühungen erhielt er das Luftwaffenkreuz (AFC-Air Force Cross).

1921 schied er aus dem Dienst aus und begann eine neue Karriere als Luftfahrtjournalist und Schriftsteller. Von 1939 bis 1962 war er Herausgeber der Zeitschrift Aeronautics. Zu seinen Büchern gehören Aerobatics, A Simple Explanation of Aerial Evolution, Flight and Aviators, seine eigene Autobiographie und Words and Music of the Mechanical Man.

Welche Vorbereitungen laufen derzeit für den Bau des Sopwith Pup-Nachbaus? Da die Sopwith Triplane und die Sopwith Pup fast identische Teile wie den Rumpf, die Motorhaube, die Räder und die Instrumente haben, konnten diese Teile parallel zur Sopwith Triplane vorbereitet werden. So wurde z.B. die Motorhaube im Metalldruckverfahren hergestellt, die gleichen Reifen und ein Teil der Flugzeuginstrumente wurden gekauft. Der Rumpf wird, wie bei der Sopwith Triplane, im hinteren Bereich erleichtert, um den Schwerpunkt des Flugzeugs zu erhalten. Der 145-PS-Warner-Scarab-Motor für den Nachbau wurde Petr Handlik.

Gemeinsam mit Petr Tax, der den Bau durchführen wird, arbeiten wir die Unterlagen, den Zeitplan für die Herstellung der Details und vor allem den Zeitplan für die Produktion aus, der Teil des Vertrags sein sollte. Als Grundlage wurden bereits Zeichnungen und Fotos erstellt.

Wir gehen davon aus, dass wir mit dem Bau der Pup unmittelbar nach der Fertigstellung und dem Flug der Sopwith Triplane und der Unterzeichnung der entsprechenden Verträge beginnen werden. Die Gesamtbauzeit wird voraussichtlich 2,5 bis 3 Jahre betragen.

Vladimír Handlik

