



newsletter



Der Jagd „Welpen“

Sopwith Pup

Die Sopwith Pup wurde, durch ihren ungewöhnlichen Namen und einer ganzen Reihe von Erfolgen im Kampf und gelungenen Experimenten an Bord von Kriegsschiffen, berühmt. Sie trat durch ungewöhnliche Wendigkeit hervor und verlor auch in scharfen Kurven nicht an Höhe. Ihren nicht gerade kämpferischen Namen erhielt diese Kampfmaschine vom Brigadegeneral W. Sefton Branckner. Als er diese Maschine das erste Mal neben einer größeren und ähnlich konzipierten Maschine dieser Firma sah, rief er spontan „Lieber Gott! Eure Sopwith 1/2 Strutter hat einen Welpen!“

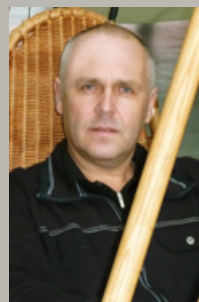
Auch die Entstehung dieses Flugzeugs im Jahre 1915 war etwas untypisch, der Konstrukteur H. Smith wählte einen kleinen einsitzigen Doppeldecker, den der Testpilot der Fabrik Sopwith, Harry Hawker, als seine persönliche Maschine nutzte. Das Flugzeug wurde vollkommen im Einklang mit den Gewohnheiten dieser Zeit und auf den Grundlagen von Erfahrungen und Gefühlen gebaut. Die Konstruktionszeichnungen wurden angeblich im Maßstab 1:1 direkt auf dem Boden der Werkstatt ausgeführt. Der, mit einem Rotationsmotor Gnome mit einer Leistung von 50 PS, angetriebene Prototyp hatte noch keine Ruder sondern zur Steuerung wurde das Verdrehen der Flügelenden genutzt. Der endgültige Prototyp der berühmten Pup wurde im Februar 1916 fertig gestellt. Das Flugzeug hatte eine verstärkte Rumpfkonstruktion, Ruder und ein verbessertes Strebensystem. Den Antrieb stellte

ein Rotationsmotor LeRhône mit einer Leistung von 80 PS sicher. Die ersten Pup tauchten im November 1916 an der französischen Front auf. Im Herbst 1917 begann sich die Operationskarriere der Pup ihrem Ende zu neigen, die Maschinen wurden durch den neuen Typ Camel ersetzt. Die alten guten Pup dienten jedoch, bis zum Kriegsende, zu Übungszwecken. Die letzte Sopwith Pup wurde im Oktober 1918 hergestellt.

Die Sopwith Pup wurden als Erste zu Versuchen von Starts und Landungen auf Kriegsschiffen genutzt. Das erste Mal in der Historie startete eine Pup von einer, nur sechs Meter langen, Bühne auf dem Kreuzer Yarmouth am 28. Juli 1917. Die Starts von Schiffsdecks gelangen immer besser, die Landung machte jedoch immer noch Schwierigkeiten. Am 02. August 1917 gelang es als erstem E. H. Dunning auf dem Deck des Schiffs Furious zu landen. Das Bordpersonal bremste seine Sopwith Pup verhältnismäßig glatt mit eigenen Kräften ab.

Der Ultralight Nachbau der Sopwith Pup

Für den Nachbau entschied sich Petr Svoboda noch in Australien, wo er damals lebte und arbeitete, und er fertigte dort auch alle erforderlichen Teile an. Um das Startgewicht einhalten zu können der mit Leinen bespannten UL Kategorie, wählte er eine Verkleinerung auf 80% des Originals. Die Konstruktion ist, wie



Sehr geehrte Freunde, erlauben Sie mir, dass ich Ihnen allen am Beginn des Jahres 2015 viel Gesundheit und Erfolg wünsche. Ein ähnlicher Wunsch geht auch in Richtung unseres „Historical Flying Clubs“, der in der kurzen Zeit seiner Existenz in der Lage war eine ganze Reihe interessanter Aktivitäten zu starten.

Wir unterstützen konkrete Projekte des Stiftungsfonds des Flugzeugs des Metod Vlach und für unsere Mitglieder veranstalten wir nicht traditionelle Aktionen. Mit diesen Aktivitäten bemühen wir uns das historische Fliegen und zwar nicht nur in Mladá Boleslav zu propagieren. Zur Propaganda gehört zweifellos auch die Herausgabe der HFC-Newsletter.

In der diesjährigen ersten Ausgabe empfehle ich Ihre Aufmerksamkeit, unter anderem auch auf das Interview mit dem Architekten Michal Hlaváč, dem Autor des nicht alltäglichen Gebäudes des Luftfahrtmuseums auf dem Flugplatz in Mladá Boleslav, zu richten. Seine feierliche Eröffnung ist für Mitte April geplant und schon jetzt ist ersichtlich, dass es sich um eine sehr interessante Aktion handeln wird.

Ein angenehmes Lesen wünscht im Namen des HFC Ihr Tomáš Kubín

KALENDARIUM

12.
duben

feierliche Eröffnung des Luftfahrtmuseums Metod Vlach, Flugplatz Mladá Boleslav
ab 10.00 Uhr

Die Mitglieder des HFC gewinnen neue Mitglieder

Sehr geehrte Mitglieder des HFC, das Jahr 2015 beginnen wir mit einer Aktion, die unseren Club um einen ordentlichen Schritt nach vorn bringen kann. Die Startphase liegt hinter uns, unsere Aktivitäten breiten sich erfreulicherweise aus und wir bieten eine Plattform für alle Freunde des Fliegens und der Flughistorie an. Sollten Sie in Ihrer Umgebung ähnliche Fans haben, wie Sie es sind, bieten Sie ihm die Mitgliedschaft im HFC an, damit er unsere Reihen erweitert! Unser Ziel ist es die Mitgliederbasis des HFC von den heutigen 41 Mitgliedern auf mindestens das Doppelte zu erweitern – es reicht, wenn jedes bestehende Mitglied ein Neues gewinnt.

Zur Erinnerung, unser Club bietet drei Mitgliedsbenen an: Bronze für 2.500 CZK, Silber für 6.250 CZK und Gold für 12.500 CZK – adäquat der Höhe des Jahresbeitrags sind die Benefits und Vorteile der Mitglieder festgelegt.

Alle Details zur Mitgliedschaft finden Sie hier: www.hfclub.cz.



Neuigkeiten im Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach

Der Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach wächst durch weitere Nachbauten. Nach der amerikanischen Aeronca aus den 30er Jahren startete im Herbst 2014 vom Rasen des Mladaboleslaver Flugplatzes eine weitere Nieuport 12. Beide Maschinen kommen aus der Werkstatt des Petr Svoboda in Brno. Für die Frühjahrspremiere ist auch der Nachbau des tschechoslowakischen Flugzeugs Racek PB-6 in Originalgröße, nach unvollständiger Dokumentation aus dem NTM (Nationales Technisches Museum) in Prag vorbereitet. Die fachliche Aufsicht über diesen Bau, ähnlich wie schon bei der Metod Vlach, hat Ing. Václav Chvála, Haupttechniker der LAA ČR. (MO)

bei weiteren seiner Flugzeuge, ganz aus Metall, leicht und sehr fest.

Der Rumpf ist aus vernieteten Duralrohren mit Spezialnieten für Flugkonstruktionen, und mit Polyesterfolie bezogen. Die Tragflächen bestehen aus zwei Duralrohren an denen die Rippen genietet sind. Die Form der Tragflächen ist fast gleich dem Original. Die Oberseite der Tragflächen ist mit Dacron und die Unterseite mit Polyesterfolie bezogen, die durch Wärmeeinwirkung gespannt wurde. Der Bezug ist über die Kante an die Rippen genietet. Die Motorverkleidung besteht aus Aluminiumblech und Laminat, die Ruder bestehen auch aus Duralrohren mit einer Polyesterbespannung. Das Fahrgestell ist klassisch, versteift durch Drähte. Die Federung wird von einem Gummi, mit einem Durchmesser von 10mm, sicher gestellt.

Der ursprüngliche VW Motor 1,8 wurde, wegen schlechter Kühlung und Ölaustritt, durch einen schwächeren VW Motor 1,6 ersetzt, der jedoch nicht das ausreichende Steigverhalten sicherstellte. Wir kehrten deshalb zum VW Motor 1,8 zurück und klärten die Kühlung. Heute fliegt die Sopwith Pup mit einem Propeller mit einem Durchmesser von 1540 mm, sie steigt 2,5 m/s und erreicht, bei 2900 U/min, eine Reisegeschwindigkeit von 110 km/h.

Flugerfahrungen mit dem Nachbau der Sopwith Pup

Als ich mich das erste Mal auf den Pilotenplatz der UL Sopwith Pup setzte, hatte ich bis zum Start ein sehr angenehmes Gefühl, als ob ich alles schon vertraulich kannte. Dann gab ich Vollgas und das Flugzeug rollte über die Fläche des Mladaboleslaver Flugplatzes. Ich spürte leichte Vibrationen vom Motor, der Wind blies mich ins Gesicht und über das MG sah ich bei weitem nicht so gut wie bei der alten guten Coyote. Ich saß das erste Mal im Leben in einem offenen Flugzeug mit Haube und Brille und mein erster Gedanke war: „Wieso bist du da nur eingestiegen!“ Dann löste sich die Pup jedoch von der Erde und ich gewann schnell ein sicheres Gefühl von der Steuerung und guten Bedienbarkeit. Schon nach der ersten Runde „traute“ ich mich zu einem Überflug in geringerer Höhe, um dies Petr Svoboda und den Kameraden mitzuteilen. Nach einem zehnmütigen Flug, bei dem ich alle möglichen Kurven, Aufstiege und Landevorbereitungen ausprobierte, machte ich, nach dem Ausgleich, eine schöne Dreipunktlandung. Die Pup hat nämlich einen verhältnismäßig großen Frontwiderstand, der sich jedoch in der Landephase sehr positiv auf das genaue Aufsetzen und hauptsächlich den kurzen Auslauf auswirkt.

Im Laufe der Jahre 2003 und 2004 waren wir mit der



Pup schrittweise in Pardubice und Hradec Kralove, wo sie sich als englischer Jäger an Luftkampfvorführungen gegen die deutsche Fokker Dr-1 und Fokker E-3 zeigte.

Die Sopwith Pup überraschte jeden, der mit ihr flog, sehr angenehm. Ihre Flugeigenschaften beschrieb der Pilot des Mladaboleslaver Aeroclubs Tomáš Svárovský am besten, er kehrte, an Stelle von zwei geplanten Flugplatzrunden, mit der Pup nach vierzig Minuten zurück und sagte: „Entschuldigt bitte, sie wollte mich einfach nicht los lassen!“

Ing. Vladimír Handlík

Foto: Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach

Technische Daten

	Nachbau SOPWITH PUP (80%)	Original SOPWITH PUP 1916
Spannweite	6,47 m	8,08 m
Länge	4,87 m	5,88 m
Gewicht ohne Pilot und Kraftstoff	225 kg	357 kg
Motor	VW 1800	Le Rhone 80 k
Maximalgeschwindigkeit	140 km/h	179 km/h
Reisegeschwindigkeit	110 km/h	-

LUFFFAHRTMUSEUM ALS STEALTH

Mit dem sich nähernden Termin der Eröffnung des Luftfahrtmuseums Metod Vlach in Mladá Boleslav stellten wir seinem Schöpfer, dem Architekten Michal Hlaváček, drei Fragen. Wie entstand also das Gebäude, dass den Titel Bau des Jahres 2014 erhielt?

Wovon haben sie sich, beim Entwurf des Luftfahrtmuseums, inspirieren lassen?

Ich werde nicht vortäuschen, dass ich in die Sonne geschaut habe und eine Muse angefliegen kam. Das Problem bestand darin, dass es ursprünglich nicht einmal einen konkreten Auftraggeber für das Projekt im klassischen Sinne des Wortes gab. Wir begannen auf der Grundlage eines freundschaftlichen Gesprächs mit Ing. Handlík zu arbeiten, der erläuterte, dass er so etwas wie einen Hangar erbauen wollte in dem es auch möglich wäre die Flugzeuge der Stiftung zu sehen und „anzufassen“ und das auch zu Zeiten, wenn sie sich nicht gerade auf Flugshows oder ähnlichen Aktionen präsentieren.

Ing. Handlík wollte irgend einen Retrohangar, ich war aber anderer Meinung. Ich glaube die Architektur sollte der Zeit entsprechen und man sollte nicht versuchen alte Muster zu kopieren. Ich begann also Form- und philosophische Zusammenhänge zwischen den Flugzeugen und ihren „Garagen“ zu suchen. Ich befasste mich mit Symmetrien, aerodynamischen Formen, Verpackungskurven. Wir bewegten uns ständig in Visionen abgerundeter, symmetrischer und kurvenförmiger Objekte. Dann kam jedoch der grundsätzliche Umbruch. Auf einem Brainstorming fiel mir ein, dass

eines der besonderen und geheimnisvollsten Flugzeuge, das erste der Stealthmodelle, eigentlich kantig war. Und dann stürzte sich die Vision schon in eine andere Richtung. Also um es kurz zu machen, die Inspiration war einer der ersten Typen der unsichtbaren Stealthbomber mit seinen erstaunlichen, futuristischen Formen, und selbstverständlich das Flugzeug des Metod Vlach mit einer schönen, hölzernen Konstruktion und metallischen Verbindungselementen.

Wie sieht ein solches Projekt überhaupt aus Sicht der Zeit aus?

Dieses war eines der untypischsten Projekte, die wir je gemacht haben. In allen Richtungen. Normal dauert ein Projekt vom Beginn über alle Phasen der Projektvorbereitung einschließlich der Verhandlungen auf den Ämtern etwa ein Jahr. Der eigentliche Bau dann etwa die gleiche Zeit. Im Falle des Luftfahrtmuseums begannen wir mit Herrn Handlík die ersten Skizzen irgendwann im Jahre 2009. Dann kam es zu den verschiedensten Umschwüngen zusammenhängend mit der Suche von Finanzen, politischen Manövern, mit persönlichen oder ähnlichen Geplänkeln. Zwischendurch bemühten wir Projektanten uns das Objekt termingerech so zu projektieren, dass es gebaut wird und auch nach etwas aussieht. Von den ersten Skizzen bis zur Abnahme dauerte es fast 4 Jahre.

Was war beim Entwurf die größte Nuss, aus Sicht der Vorgaben oder Technologien, die es zu knacken gab?

Das ist einfach. Zuerst begann man damit, dass ein gewisser Leader die „Stiftung“ mit unserer Unterstützung sein wird. Investor wurde dann aber der Mittelböhmische Bezirk, der zwar die Aktion mit Begeisterung annahm, aber dort unglücklicherweise niemand war, der die Problematik von Flugzeugen verstand.

Die Stiftung wurde somit etwas auf das Nebengleis abgedrängt, im Bezirk gab es jedoch fast niemanden der ihre Funktion ersetzen konnte. In diesem Fall hatten wir Projektanten eigentlich niemanden, mit dem wir die funktionellen und ästhetischen Bedürfnisse des projektierten Objekts konsultieren konnten, um das Projekt diesen Bedürfnissen entsprechend anpassen zu können.

Selbstverständlich war der nächste und ständig funktionierende Partner Ing. Handlík, der jedoch keine offizielle Beauftragung hatte, er also mehr ein gewisser Berater und Kamerad im Hintergrund war.



BESUCH DER MITGLIEDER DES HFC AUF DEM FLUGPLATZ HOŠKOVICE



Der lang geplante Besuch der Mitglieder des HFC bei Herrn Ing. Petr Turek auf dem Flugplatz in Hoškovice mit Besichtigung seiner Sammlung unter der schönen Bezeichnung „das böhmische Fliegerparadies“, fand am Samstag dem 15.11.2014 statt. Diese Sammlung von Oldtimer Flugzeugen ist in neuen, modernen Hangars untergebracht. Das Treffen war für zehn Uhr geplant, unsere Mitglieder trafen jedoch nach und nach bis 10:30 Uhr ein. Der Eigentümer der Sammlung kommentierte dies lakonisch, dass auch er noch nicht

bereit wäre und begann mit Hilfe ferngesteuerter Roboter in drei Hangars die Flugzeuge so zu verschieben, dass wir problemlos zwischen ihnen durchgehen und sie gut besichtigen konnten. Als wir ihn um einige Worte und ein gemeinsames Foto baten, verlies er uns mit den Worten: „An mir ist nichts zu sehen, sie kamen doch um sich meine Flugzeuge anzusehen...“

Und es gab wirklich etwas zu sehen – Flugzeuge aus dem Zeitraum zwischen den Kriegen und gleich nach



dem zweiten Weltkrieg und alle funktionstüchtig. All diese Flugzeuge fliegen während der Flugsaison auf verschiedenen Flugshows und erstaunen mit ihrer Schönheit die anwesenden Zuschauer. Uns erwartete jedoch noch ein Leckerbissen, in einem weiteren Hangar hatte Ing. Turek nämlich mehrere attraktive Maschinen im zerlegten Zustand.

Flugzeuge wie die Boeing Stearman oder die Harward Texan stehen hier ohne Motor- und sonstige Verkleidungen, bei jedem findet man ein detailliertes Blatt, was daran zu tun ist und was schon fertig ist. Einfach eine Übersicht hochwertiger Arbeiten. Wie wir gesehen haben, geht es im Falle des Petr Turek nicht nur um einen Sammler, sondern um einen Fan, der außerdem in der Lage ist sich technisch um seine Flugzeuge zu kümmern und er fliegt sie auch sehr gern.

An der Aktion beteiligten sich für den HFC die Herren Kubín, Hradecký, Mareček, Jancák, Handlík, Kuba und die Frauen Kubínová, Povšiková, Kubová und Handlíková.

-vh-