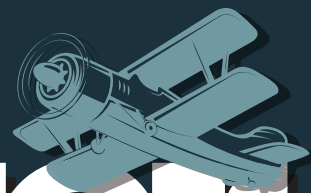




HISTORICAL FLYING CLUB

# newsletter

1/2021



# 2021

## HISTORICAL AIRSHOW

Der Tag der zeitgenössischen Luftfahrt - die historische Airshow 2020 war für Samstag, den 13. Juni letzten Jahres geplant. Nach den staatlichen Maßnahmen zur Eindämmung der epidemiologischen Situation haben wir nach Berücksichtigung aller Einflüsse und nach Rücksprache mit den Hauptpartnern die Show auf Samstag, den 12. Juni 2021 verschoben. Die epidemiologische Situation ist weiterhin nahezu unverändert und nach Rücksprache mit Experten ist es klar, dass große Versammlungen mit mehr als 1000 Teilnehmern als letztes erlaubt werden. Durch die Pandemie wurde eine Reihe wichtiger

Partner der Flugshow finanziell in Mitleidenschaft gezogen und diese können somit nicht mit dem ursprünglich versprochenen Betrag unterstützen. Das zusammen zeigt uns, dass es am besten ist, die Historical Airshow um ein weiteres Jahr auf Juni 2022 zu verschieben. Derzeit laufen Verhandlungen zwischen den Hauptorganisatoren des Mladá Boleslaver Aeroclubs und der Stiftung des Flugzeugs des Method Vlach über die Lösung der aktuellen Situation. Wir werden Sie über das Ergebnis informieren.

Vladimír Handlík



Liebe HFC-Mitglieder und Fans des historischen Fliegens,

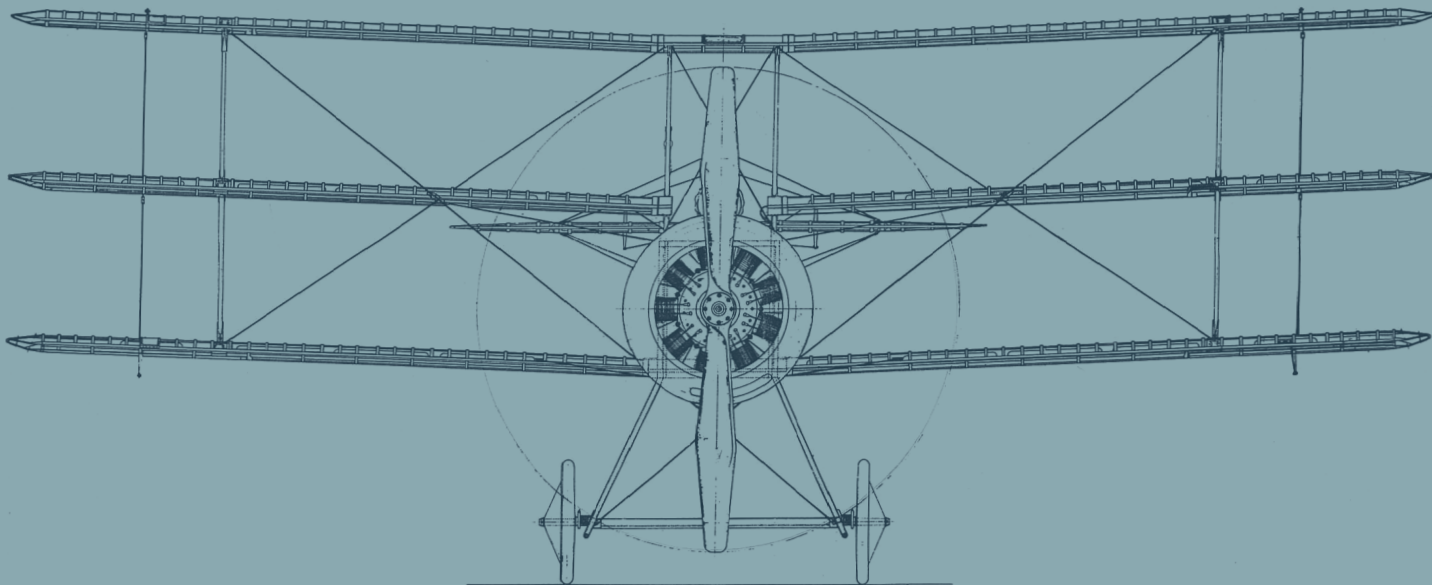
Wir befinden uns in einer Zeit, in der die epidemiologische Situation eine Reihe von Aktivitäten in unserer Region blockiert und unsere Aktivitäten beeinträchtigt. Wir können uns im Luftfahrtmuseum weder treffen noch es besuchen. Aber wir alle hoffen, dass bald alles durch die Impfung der Bevölkerung gelöst wird...

Zu den positiven Nachrichten gehört, dass das Luftfahrtmuseum planmäßig Reparaturarbeiten durchführt und die Flugzeuge auf die neue Saison vorbereitet sind. Zu den wichtigsten Reparaturen gehörte die Renovierung der Holzkonstruktion des seit 19 Jahren fliegenden Flugzeugs des Method Vlach. Reparaturarbeiten fanden auch am Flugzeug Nieuport 12 statt, bei dem der Holzboden des Rumpfes ersetzt und der Sporn repariert wurde. Am Fieseler Storch wurde das gesamte Fahrwerk rekonstruiert. Alle anderen Flugzeuge sind betriebsbereit.

Bereits jetzt können sich unsere Mitglieder auf Flugvorführungen dieser Flugzeuge sowie auf unsere gemeinsamen Treffen im Zusammenhang mit Fliegen und Grillen freuen.

Ich wünsche uns allen eine baldige Rückkehr zum normalen Leben und für unsere Flugmaschinen nur den blauen Himmel über uns.

Vladimír Handlík



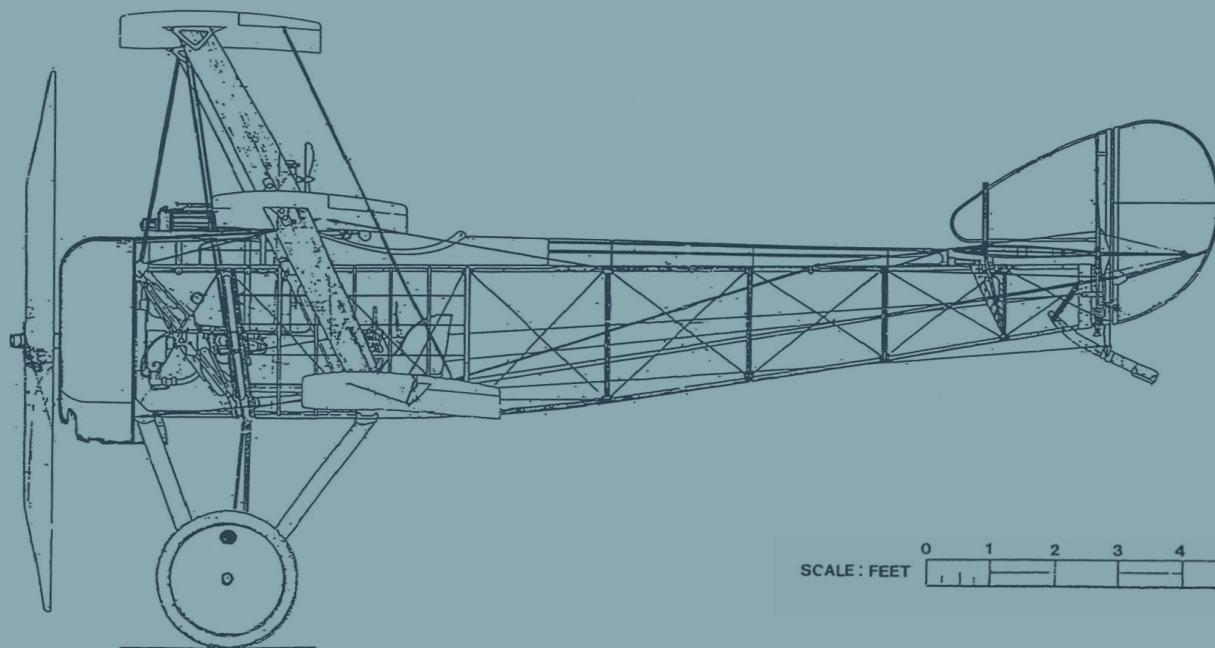
FRONT ELEVATION  
OF THE  
110 HP CLERGET TRIPLANE.

# BAUBEGINN DER SOPWITH TRIPLANE

Die Vorbereitungen für den Bau der Nachbildung der Sopwith Triplane verlaufen planmäßig. Bereits im Januar, nach Abstimmung der Grundbedingungen, begannen die Projektarbeiten in der Werkstatt von Ing. Václav Brandejs. Obwohl wir die Produktionsdokumentationen von der englischen Fabrik Sopwith haben, müssen grundlegende Festigkeits- und aerodynamische Berechnungen zur Genehmigung der Konstruktion durch die Amateurflieger Assoziation LAA CR eingereicht werden. Die Berechnungen werden auch verwendet, um zu überprüfen, ob im ursprünglichen Bau keine Fehler aufgetreten sind. Immerhin stammt das ursprüngliche Flugzeug aus 1916 und wir werden unseren Nachbau ab 2023 fliegen.

Für die vollständige Finanzierung des Baus, welche der Historical Flying Club sicherstellt, wurde im Februar 2021 ein Schenkungsvertrag mit der Stiftung des Flugzeugs des Method Vlach abgeschlossen und vier Raten für den Zeitraum März 2021 bis Januar 2023 festgelegt.

Aufgrund dieses Vertrages schloss der Stiftungsfonds mit dem Zulieferer und Flugzeugbauer Ing. Petr Tax im März 2021 einen Kaufvertrag, einschließlich der technischen Spezifikation ab, in dem wichtige Bauteile und vereinbarte technische Änderungen festgelegt sind. Der erste Vorschuss wurde auch für technische Berechnungen und den Kauf von Materialien ausgezahlt.  
Vladimir Handlik



SIDE ELEVATION  
OF THE  
110 HP CLERGET TRIPLANE



---

20  
JAHRE

## STIFTUNG DES FLUGZEUGS DES METHOD VLACH

---

ALLES BEGANN IM JAHR 2000, ALS VÁCLAV VONDRÁŠEK MIT EINER DER ERSTEN NACHBILDUNGEN HISTORISCHER FLUGZEUGE IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK NACH MLADÁ BOLESLAV FLOG – DER CURTISS JENNY. ICH WAR SOFORT DARAN INTERESSIERT, WIE SCHÖN DIESES FLUGZEUG GEBAUT WAR. VON DORT AN WAR ES NUR EIN KURZER WEG ZU DER IDEE, DAS HISTORISCHE FLUGZEUG DES METHOD VLACH ZU BAUEN. ES GAB VIELE DATEN DAFÜR, WIR HATTEN SOGAR EINEN GEEIGNETEN MOTOR...

Wir begannen darüber nachzudenken, wie wir den Bau des Flugzeugs finanzieren könnten. Es bot sich die Möglichkeit, einen Stiftungsfond einzurichten - ähnlich wie vor Jahren in Pardubice für den Bau einer Nachbildung des Blériot-Flugzeugs. Deshalb habe ich Herrn Jaroslav Janda, den Vater der Stiftung in Pardubice, um die notwendigen Dokumente und Erfahrungen gebeten. Wir brauchten eine Organisation, um diese Stiftung einzurichten. Ich besuchte begeistert den damaligen Vorstandsvorsitzenden von Škoda Auto, Herrn Vratislav Kulhánek, mit der Bitte, eine Stiftung einzurichten. Er sah mich mit einem Lächeln an und sagte: „Herr Handlík, haben Sie in ihrem Kraftwerk nichts zu tun?“. Aber er erklärte sofort, dass Škoda keine Stiftung einrichten könne und verwies mich an den Stadtrat, wo uns der damalige Bürgermeister Mgr. Jaroslav Polívka sehr bereitwillig die Gründungsurkunde 2001 unterschrieb. Es folgten

die Anmeldung beim Prager Registriergericht und andere relevante Formalitäten, einschließlich der Organisation eines Vorstands mit drei Mitgliedern und zwei Rechnungsprüfern.

Ziel der Stiftung des Flugzeugs des Method Vlach ist es, die kulturelle Entwicklung im Bereich der Luftfahrtgeschichte zu unterstützen und sie der Öffentlichkeit näher zu bringen. Weitere Ziele sind die Sicherstellung des Baus historischer Flugzeuge und ihrer Nachbauten, deren Betrieb, Wartung und „Hangaring“ und diese natürlich auch auf Flugshows und Ausstellungen der Öffentlichkeit vorzuführen.

Nach der Gründung der Stiftung konnte mit dem Bau des ersten Flugzeugs begonnen werden - einer Nachbildung des Flugzeugs von Method Vlach aus dem Jahr 1912 durch Václav Vondrášek in Tismice bei Český Brod. Der Zieltermin war der Juni in 2002. Škoda Auto lieh für den Bau einen 70 PS star-

ken Škoda Felicia 1.3 Liter Motor aus, ähnlich wie die Firma Laurin und Klement Herrn Vlach 1912 einen L & K Typ L Motor für sein Flugzeug auslieh. Den Erstflug des Flugzeugs und die erste öffentliche Vorführung führte der erfahrene Piloten Jan Rýdl durch.

Im Mai 2002 wurde das Flugzeug unter Beteiligung von Journalisten, Vertretern der Stadtverwaltung und von Škoda Auto sowie des Enkels und der Enkelin des berühmten Fliegers Method Vlach feierlich getauft. Wir haben darüber nachgedacht, wie wir dieses schöne Flugzeug zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentieren können. So entstand die Idee, im Juni den ersten „Zeitgenössischen Flugtag“ zu organisieren, an dem auch unter Beteiligung anderer historischer Flugzeuge und Trachtengruppen erstmals der Flug der Nachbildung des Flugzeugs des Method Vlach für die Öffentlichkeit stattfand.



Die beiden anderen Flugzeuge die Sopwith Pup im Jahr 2002 und Aeronca im Jahr 2003 wurden von der Stiftung von Petr Svoboda in Brno gekauft und wir haben eine langfristige, hervorragende Zusammenarbeit mit ihm aufgebaut. Im Jahr 2004 kaufte Josef Kučera von Petr Svoboda eine Nachbildung des Nieuport 12 für die Stiftung und führte sie auch viele Jahre lang bei Luftfahrtveranstaltungen vor. Im selben Jahr wurde das bislang größte Projekt gestartet, nämlich eine originalgetreue Nachbildung eines tschechoslowakischen Flugzeugs aus dem Jahr 1934 die Racek PB6 gemäß der Originaldokumentation des Nationalen Technischen Museums. Im Jahr 2005 wurde die Grade (das erheblich umgebaut und mit einem neuen Strádal Motor ausgestattet werden musste) und die Piper L4 gekauft, für die das ursprüngliche Continental A65-Triebwerk aus dem Jahr 1942 vorbereitet wurde. Im selben Jahr wurde der Nachbau der Racek PB6 fertiggestellt und feierlich getauft. Sie zog bei allen Flugveranstaltungen ihre wohlverdiente Aufmerksamkeit auf sich.

2007 wurde der ursprüngliche Holzgleiter Orlik VT 116 gekauft, vom Mladá Boleslaver Aeroclub übernommen und anschließend als historische Rarität auf den Zeitgenössischen Flugtagen vorführt.

2007 beschloss die Stiftung den Bau eines Denkmals für Method Vlach. Der Bau begann an der Stelle, an der er 1912 zum ersten Mal mit seinem

Flugzeug startete. Für den Bau des Denkmals organisierte die Stiftung eine große Sammlung unter den Bürgern von Mladá Boleslav und Unternehmern der Region. Wesentliche Unterstützung leisteten auch Škoda Auto und die Stadt Mladá Boleslav. Nach der Taufe im Jahr 2008 widmete die Stiftung dieses Denkmal im Wert von 1 Million Kronen der Stadt Mladá Boleslav.

2008 wurden auch zwei weitere große Bauten begonnen. In Brünn mit Petr Svoboda war es die Caudron G3 und in Rumburk mit Jiří Šamša die Klemm L25. Beide Flugzeuge hatten im Original eine sehr interessante Geschichte und ihre Konstruktion war ebenfalls einzigartig. Bei der Konstruktion dieser Repliken wurde, ähnlich wie beim Racek PB6, genau nach den zeitgenössischen Zeichnungen vorgegangen. Während des Baus dieser Flugzeuge kaufte die Stiftung den Morane Saulnier H Drachen, der als Nachbau unter dem Namen Rapid des Evžen Čihák flog. Wir haben den historischen Zusammenhang genutzt, als die Lizenz des Flugzeugs Morane Saulnier H 1914 nach Deutschland verkauft und dann unter dem Namen Pfalz E1 gebaut wurde. Die Replik wurde nach dem Umbau und Einbau eines neuen Triebwerks im Jahr 2010 auf einen deutschen Flieger umlackiert.

Im Herbst 2010 erwarb die Stiftung einen wunderschönen Nachbau des Fieseler Storch, die eine sehr genaue Form hatte, aber im Allgemeinen in einem

schlechten Zustand war. Im Januar und Februar 2011 wurden im isolierten Hangar des Aeroclubs unter Beteiligung aller fünfzehn Piloten Umbauarbeiten durchgeführt, damit das Flugzeug mit der Ankunft des Frühlings geflogen werden konnte.

2009 begannen die Vorbereitungsarbeiten für den Bau eines Luftfahrtmuseums. Die Stiftung finanzierte eine Studie, aufgrund derer die Projektdokumentation nach Genehmigung erstellt wurde. Der Bau, der bis 2015 dauerte, wurde von der mittelböhmischen Region mit teilweiser EU-Unterstützung finanziert. Nach der feierlichen Eröffnung des neugetauften Luftfahrtmuseum Method Vlach wurden alle Repliken der Stiftung im Luftfahrtmuseum installiert. Die Stiftung wurde auch Hauptpartner des Luftfahrtmuseums für den Betrieb und die Pflege der Ausstellungsstücke.

Ein wichtiger Meilenstein war das Jahr 2012, als der Historical Flying Club als Hauptfinanzpartner der Stiftung und als wichtiger Unterstützer des Luftfahrtmuseums gegründet wurde. Aber mehr darüber und über die weitere Geschichte der Stiftung in der nächsten Ausgabe unseres Newsletters.

Vladimir Handlík

Vorstandsvorsitzender

Der Stiftung des Flugzeugs des Method Vlach  
März 2021

