



Historical Flying Club

1/2017

newsletter

Neues Projekt des HFC Der tschechoslowakische FliegerZlín XII

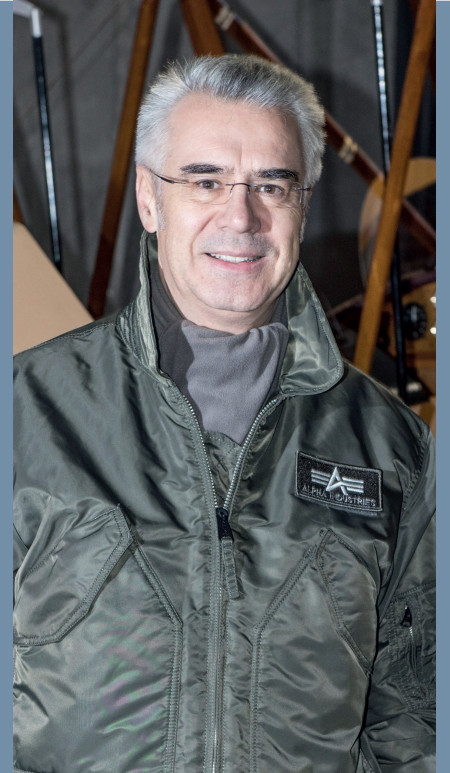
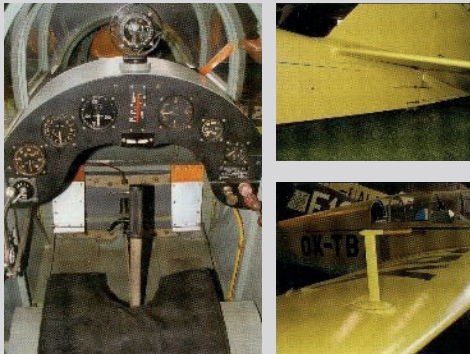


Im April 1935 startete der Prototyp der zweiseitigen Maschine Zlín XII, die später von der Zliner Luftfahrtgesellschaft in Serie hergestellt wurde. Im Prototyp befand sich zuerst ein Continental A40 mit einer Leistung von 27 kW, später ersetzte ihn die Zliner Kopie des Motors Persy mit 26 kW Leistung. Die guten Flugeigenschaften und die Steuerung auf beiden Pilotenplätzen wurden erfolgreich beim Anlernen neuer Piloten genutzt, und zwar vor allem bei der Aktion „1.000 Piloten der Republik“. Auf den Zlín XII bewährten sich unsere Piloten auf einer ganzen Reihe heimischer und ausländischer Wettbewerbe. Es wurden insgesamt 301 Flieger dieses Typs hergestellt. Die Farbgebung der Maschine war bunt – von Silber über Gelb bis hin zu Rot und Blau. Die Basisparameter des Originals der



Zlín XII reizen direkt zum Bau einer genauen Replik in der Kategorie UL oder LSA: der Flieger hat eine Spannweite von 10 m, eine Länge von 7,8 m und ein Gewicht von 319 kg.

Der Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach bereitet den Bau der Replik dieses Fliegers vor, die im Sommer 2019 das Licht der Welt erblicken soll. Der Historical Flying Club wird exklusiver Partner dieses Unikats. Den Motor Continental A65 für diesen Flieger leiht das Mitglied des Vorstands des HFC Vladimír Handlík. Der Beginn des Baus, über dessen Verlauf wir Sie durchgehend informieren werden, planen wir für den Juli 2017.



Liebe Freunde,

die Flugsaison 2017 beginnt und mit ihr starten auch neue Aktivitäten unseres Historical Flying Clubs. Ich freue mich, dass wir es in fünf Jahren Existenz des HFC schafften viele interessante Projekte zu realisieren. Wir vereinigen Flugbegeisterte sowie Fans historischer Flugzeuge und unterstützen die Aktivitäten des Luftfahrtmuseums Metod Vlach, bei dessen Geburt eine ganze Reihe von uns dabei waren. Weiter organisieren wir regelmäßig gemeinsame Treffen der Mitglieder und Fans verbunden mit fliegerischen Vorführungen historischer Maschinen und haben ein weiteres Mal die Airshow in Mladá Boleslav 2016 unterstützt.

Es gibt viele Dinge, die mich erfreuen. Am meisten sind es jedoch die Sichtbaren: Der HFC unterstützt mit seinen Mitteln den Bau von Repliken historischer Flugzeuge und ich habe die Ehre ein weiteres, großes Projekt vorzustellen, das 2017 mit unserer Unterstützung beginnt: der Bau der Replik der schönen, tschechischen Maschine ZLIN XII aus dem Jahr 1935!

Ich danke Ihnen allen für die Unterstützung des HFC und wünsche schöne Momente beim historischen Fliegen.

Ihr Michael Oeljeklaus
Präsident des HFC

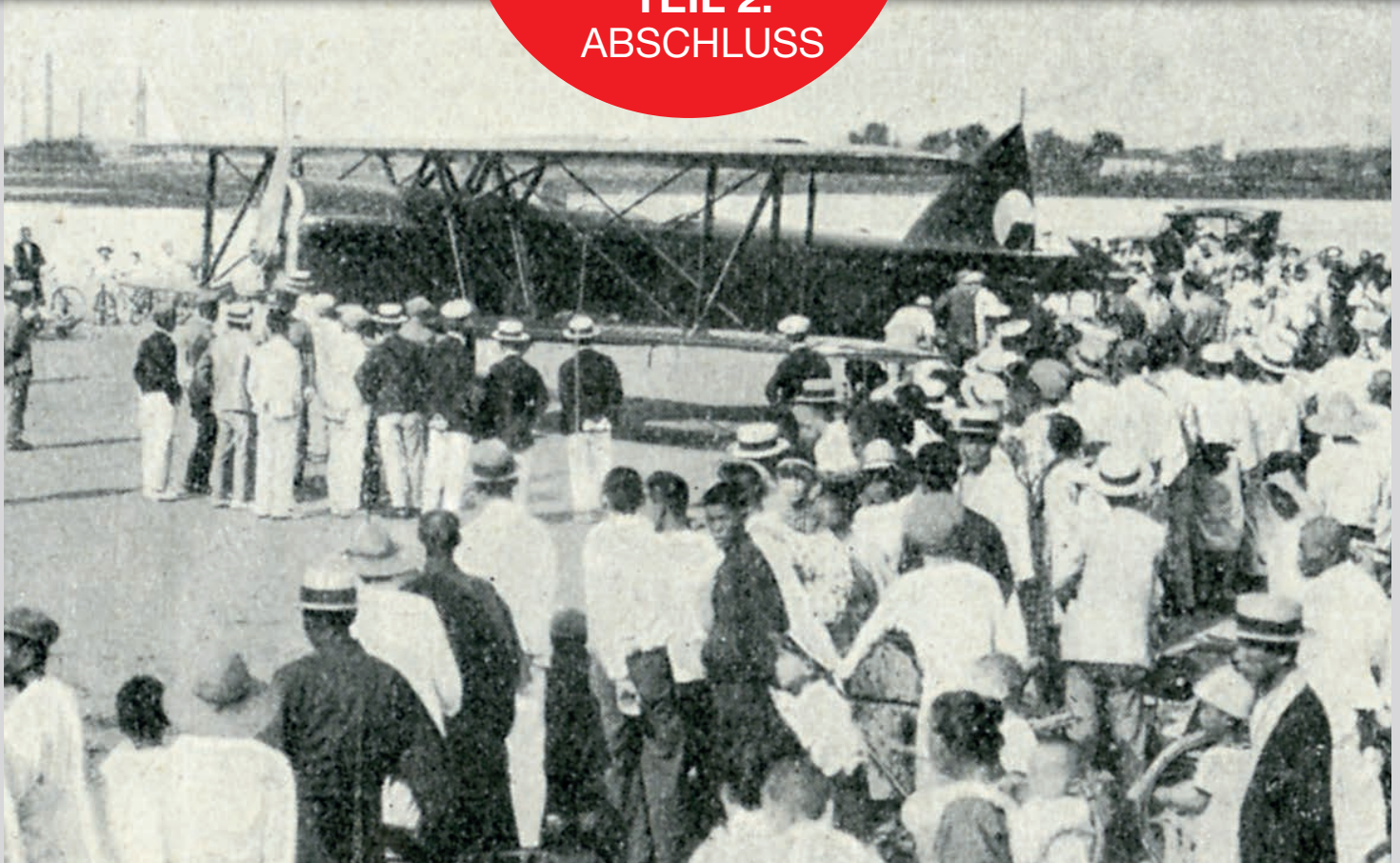
Rückblick auf das Jahr 2016



Die wirklich reichhaltigen Aktivitäten des Historical Flying Clubs 2016 fassten wir im Dezember auf der Vollversammlung des HFC, die traditionell im Air Café des Luftfahrtmuseums Metod Vlach stattfand, zusammen. Der Präsident des HFC, Herr Michael Oeljeklaus, machte die Anwesenden mit den Tätigkeiten im vergangenen Jahr und den Plänen für dieses Jahr vertraut, die Anwesenden konnten einen Dokumentarfilm von der Airshow ansehen und es fehlte auch nicht die Besichtigung des Museums mit detailliertem Kommentar durch den Direktor Vladimír Handlík. Viele Fragen gingen gerade in Richtung des Fortschritts der Arbeiten an Caudron G-III, die schon bald zu den Schmuckstücken der hiesigen Sammlung gehören soll. Zum Schluss des Treffens verschloss der Präsident des HFC, Michael Oeljeklaus, symbolisch den Himmel und beendete damit die Saison 2016.



TEIL 2. ABSCHLUSS



Im letzten Newsletter begannen wir mit der zweiteiligen Erzählung über die mutige Tat des Piloten Skála und dem Mechaniker Toufar, die sich 1927 auf dem Letov Š 16 von Prag nach Tokio und zurück begaben. Interessant ist auch der Fakt, dass die Maschine den Motor Lorraine Dietrich hatte, der in Lizenz in der Gesellschaft Laurin & Klement in Mladá Boleslav hergestellt wurde – und dieser zwölfzylindrige Motor ist im hiesigen Automobilmuseum zu sehen! Beide Helden verließen wir letztes Mal nachdem sie nach vielen Kümmernissen auf dem Feld in der Nähe von Tschita landeten...

einen kleinen Flugplatz zu stampfen. Hierfür dachte er sich auch eine kleine Sprungschanze aus Erde am Ende des Wassergrabens aus. Etwas Ähnliches verwenden heute noch die Briten mit ihren Harriers auf den Flugzeugträgern. Eine Š-16 benötigte gewöhnlich für einen Start ca. 300 m, hier gab es jedoch nur die Hälfte. Trotzdem gelang es Skála, mit der vollkommen entlasteten, Š16 auch von diesem Platz zu starten.

Rezeption wechselte die andere ab und es regnete förmlich an Ehrerweisungen. Die vollkommen konsternierten, tschechischen Piloten wurden zum Beispiel am Tage ihrer Landung in Osaka ins Kino gebracht, wo ein 20minütiger Dokumentarfilm über die Landung der Š16 und die Begrüßung der tschechischen Flieger in Osaka lief!

In Tokio war es nicht anders, die tschechischen Flieger wurden nach und nach von allen bedeutenden, japanischen Politikern der damaligen Zeit empfangen, sie absolvierten zum Beispiel den Empfang beim Admiral Togo, einer japanischen

Während der weiteren Etappe mussten die tschechischen Piloten vor einem sich nähernden Gewitter auf halber Strecke nach Mukden landen. Die Landung verlief glatt, aber auf dem Boden überwälzten die Maschine wortwörtlich eine riesige Menge Chinesen, die während einiger weniger Minuten aus der weiten Umgebung herankamen. Den Piloten Skála führte die örtliche Polizei ab, sie verhafteten ihn als Spion und setzten ihn ins Gefängnis.

Bei der nachfolgenden Etappe verursachte der geplatze Kühler wieder eine Notlandung, diesmal in Korea. Kurz bevor sich der Motor fest fraß schafften sie es auf einem 120 Schritte langen Reisfeld zu landen, ansonsten befanden sich dort nur Felsen und Meer. Das Flugzeug wurde vom jungen Reis gebremst, der sich um das Fahrgestell wickelte und wie das Bremsseil auf einem Flugzeugträger funktionierte. Als sie anhielten, befand sich der Bug des Fliegers über einem tiefen Wassergraben, der das Feld begrenzte. Im Kühler befand sich ein Riss über die gesamte Länge von oben bis unten. Als der Pilot Skála resigniert auf der 18km entfernten Bahnstation per Telefon die Demontage der Maschine und deren Bahntransport nach Hause verhandelte, gelang es Tafer den Kühler provisorisch zu reparieren und auf dem Feld, mit Hilfe der örtlichen Koreaner,





Legende und damals der erste Halbgott nach dem Kaiser, dem legendären Sieger von Zuschimi – und das auf seine eigene Bitte hin!

Unter vielen Auszeichnungen und Orden erhielten beide Flieger auch die höchstmögliche Auszeichnung des japanischen Kaiserreichs – den Orden der aufgehenden Sonne!

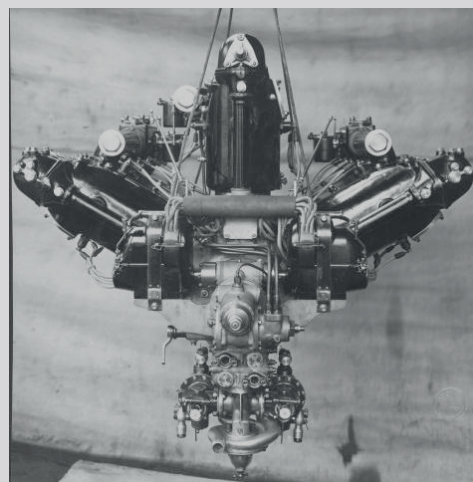
Auch der Rückflug war für unsere Flieger nicht einfach. Unter begeistertem Jubel und dem Winken von tausend Zuschauern starteten sie vom Tokioter Flughafen am 12. September, umflogen symbolisch bei gutem Wetter den heiligen Berg Fujijama und durchflogen sogar den Krater dieses Vulkans. Das Wetter blieb jedoch nicht günstig und so mussten sie zuletzt in Yokohama landen. Auch der zweite Versuch von Japan abzufliegen war nicht erfolgreich, Stürme, Regen und Wolken bis zum Meeresspiegel zwangen sie ungeplant in Hiroshima zu landen. Letztendlich beim dritten Versuch des Überflugs von Hiroshima nach Korea, geriet der Flieger mit unseren Piloten in die Klauen eines Taifuns! Der Flug an seinem Rande dauerte anstelle geplanter zwei Stunden fünf Stunden!

Der anschließende Flug war, im Gegensatz zu den anderen Erlebnissen, sehr ruhig. Bis der 16. September und der Anflug auf Tschita kam. Im Laufe der Etappe überflogen sie einen riesigen Brand in der Taiga und mussten ohne Sicht durch dicke Rauschschwaden, die man weder um- noch überfliegen konnte, fliegen. Wieder blieben allein der Kompass, die Uhr und die Erfahrungen des Piloten die einzigen Helfer. Der Flug im Rauch vergiftete die Flieger jedoch leicht. Sie ruhten den gesamten Folgetag in Tschita aus. Von dort starteten sie erst am 18. September um neun Uhr, das Wetter war ihnen geneigt, der Flug verlief entsprechend ihrer Abschätzungen. Um 09:50 Uhr ertönte jedoch wie ein Blitz aus heiterem Himmel ein Knall vom Motor und aus dem Auspuff schlug eine lange Flamme. Und das wieder und wieder. Die Umdrehungen des Motors sanken und die Maschine sank ebenfalls aus einer Höhe von 2.200 m. Sie waren ca. 100 km von Krasnojarsk unweit der Station Kosjulta an der Transsibirischen Magistrale. Überall unter ihnen lauter Wald. Außer dem kleinen Dreieck einer Lichtung, das unter ihnen aufleuchtete. Die Lichtung war voll hoher Baumstümpfe und liegender Stämme,

sicher landen konnte man nicht. Aber wegen dem Motorschaden konnte man auch nicht weiterfliegen. Es blieb nur die Notlandung mit dem Ziel – die Gesundheit und die Leben zu retten. Dieses Ziel erfüllte Škála phänomenal. Er schaffte es aus der, jetzt schon segelnden, Š16 alles heraus zu holen und sie an den Rand der Lichtung zu bringen, sodass sie mit minimaler Geschwindigkeit landete, die er weiter noch durch das bewusste abreißen des Fahrgestells und der unteren Flügel an den liegenden Stämmen, abbremsste. Tauffer schaltete schon vorher die Zündung aus. Die Flügel der Maschine beschädigte sich stark und das Fahrgestell ging verloren. Die Bewegung des, jetzt schon, Wracks der Š16 endete am anderen Ende der Lichtung, beide Piloten verließen sie jedoch, ohne irgendwelche Abschürfungen, lebend und ganz. Es folgte dann eine Abstimmung mit den örtlichen Ämtern über Telefon und dann folgte nur noch die Demontage des Wracks und mit Hilfe der örtlichen Holzfäller, auch der Transport des Wracks der Š16 zur Bahn, die Verladung auf einen Wagon und die Abfahrt mit dem Zug nach Hause, nach Prag.

Dieser letzte Teil dieser Anabasis dauerte vierzehn Tage. Die letzte Erinnerung an diesen interessanten Langstrecken Flug ist das Richtungsrudder der erwähnten Maschine ausgestellt im Luftfahrtmuseum in Prag Kbely. Bis heute erkennt man daran den Schriftzug Praha – Tokio.

Vladimír Handlík nach ursprünglichem Artikel von Ivo Pujman





GANZJÄHRIGE AKTION DES HFC

MITGLIEDER GEWINNEN NEUE MITGLIEDER

Details zur Mitgliedschaft im Club befinden sich unten und selbstverständlich auch auf dem Web www.hfclub.cz

Der Historical Flying Club wurde im Februar 2012 gegründet und sein Hauptziel ist die Unterstützung der Aktivitäten verbunden mit dem Fliegen und der fliegerischen Historie. Der Club beteiligt sich an einer Reihe von Aktionen, unterstützt finanziell den Bau, den Betrieb und die Ausstellung von Repliken historischer Flugzeuge.

Um diese verdienstvolle Tätigkeit weiter zu entwickeln und zu erweitern, ist eine so breit wie mögliche Mitgliederbasis wichtig. Deshalb wurde für 2016 die Aktion „Mitglieder des HFC gewinnen neue Mitglieder“ ausgerufen. Die Leitung des HFC wendet sich an alle bestehenden Clubmitglieder, dass sie Rekruten aus ihrer Umgebung gewinnen und sie für unsere gemeinsame Gedanken, Interessen und Aktivitäten begeistern.

Wer einmal die berausende Atmosphäre des Fliegens probiert hat, der ist begeistert – kommen Sie und lassen Sie uns diese Freude einem so großen Kreis von Menschen wie nur möglich zugänglich machen!

Bronzene Mitgliedschaft Beitrag 2500 CZK:

Vorteile: Freier Eintritt für eine Person in das Luftfahrtmuseum Metod Vlach in Mladá Boleslav, freier Eintritt zum historischen Flugtag, freier Eintritt für die Aktionen des Luftfahrtmuseums Metod Vlach in Mladá Boleslav, ein kostenloser Flug mit einem historischen Flugzeug (Dauer 15 Minuten) im Laufe des Kalenderjahres.

Goldene Mitgliedschaft Beitrag 12.500 CZK

Vorteile: Freier Eintritt für vier Personen in das Luftfahrtmuseum Metod Vlach in Mladá Boleslav, freier Eintritt zum historischen Flugtag, freier Eintritt für die Aktionen des Luftfahrtmuseums Metod Vlach in Mladá Boleslav, ein kostenloser Flug mit einem historischen Flugzeug (Dauer 60 Minuten) im Laufe des Kalenderjahres.

Silberne Mitgliedschaft Beitrag 6500 CZK

Vorteile: Freier Eintritt für zwei Personen in das Luftfahrtmuseum Metod Vlach in Mladá Boleslav, freier Eintritt zum historischen Flugtag, freier Eintritt für die Aktionen des Luftfahrtmuseums Metod Vlach in Mladá Boleslav, ein kostenloser Flug mit einem historischen Flugzeug (Dauer 30 Minuten) im Laufe des Kalenderjahres.

Mitgliedschaft rechtlicher Personen Beitrag 25.000 CZK

Vorteile: Freier Eintritt für fünf Personen in das Luftfahrtmuseum Metod Vlach in Mladá Boleslav, freier Eintritt zum historischen Flugtag, freier Eintritt für die Aktionen des Luftfahrtmuseums Metod Vlach in Mladá Boleslav, ein kostenloser Flug mit einem historischen Flugzeug (Dauer 5 x 20 Minuten) im Laufe des Kalenderjahres