



# newsletter

## RÜCKBLICK AUF DEN 10. ZEITGENÖSSISCHEN FLUGTAG



Tausende begeisterter Zuschauer und zig überwältigende Flugzeuge – so kann man in Kürze den 10. Zeitgenössischen Flugtag beschreiben, der am 14. Juni auf dem Flugplatz in Mladá Boleslav stattfand. Hauptorganisatoren waren der Aeroklub Mladá Boleslav und der Stiftungsfond des Flugzeugs Metod Vlach, die Schirmherrschaft übernahm der Vorsitzende des Abgeordnetenhauses des Parlaments der Tschechischen Republik, Herr Jan Hamáček, der Hauptmann des Mittelböhmischen Bezirks Dr. vet. Josef Řihák und der Oberbürgermeister Mladá Boleslavs, Dr. med. Raduan Nwelati. Haupt- und Generalpartner war die Gewerkschaft KOVO MB, weiter die Škoda Auto und der Magistrat der Stadt Mladá

mitwirkte. Im zweiten Weltkrieg haben wir uns auch in den Stillen Ozean versetzt, wo in der Szene Pazifik die Flieger P40 Warhawk aus den Sammlungen des Jean Salise aus La ferté Alais und vor allem der berühmte amerikanische Amphibienflieger Catalina, der von der englischen Fliegerbase Duxford einflog, auftraten. Dieser Flieger ist durch seine Rettungsaktionen in der ganzen Welt bekannt, wobei er wortwörtlich abgeschossene Piloten aus dem Wasser fischte. Die Szenen ergänzten die berühmte P 51 Mustang, aus der Sammlung Böhmisches Paradies, die das erste Mal bei uns auf dem Flugtag im Jahre 2012 war und die lebenswürdigerweise, neben weiteren Fliegern, Herr Petr Turek auslieh.

Gleich am Anfang gehörte der Himmel den Jas 39 Grippen und einer eigenständigen Displayvorführung. Die Zuschauer konnten somit, nach Jahren, voll die Akrobatik dieses Kampfjets erleben. Auch traditionell gab es die Auftritte historischer Originale und Nachbauten in Abwechslung mit Spitzenakrobatik. Die Zuschauer sahen die Akrobatikgruppe The Red Bull unter



Boleslav. Die Aktion hatte ebenfalls einen wohltätigen Aspekt, ein Teil der Einnahmen wurde der Organisation eine Chance für Kinder, die lang-fristig hospitalisierte Kinder in Krankenhäusern unterstützt, gewidmet.

Das Programm des Zeitgenössischen Flugtags war mit fliegerischen Neuigkeiten geladen. Die Zuschauer sahen Kampf-szenen mit Soldaten und Doppeldeckern aus den Jahren 1915 – 18, weiterhin fliegerische Kampfvorführungen aus den Jahren 1942 – 45 Supermarine Spitfire und Pilatus P2, die direkt im Film Indiana Jones und der letzte Kreuzzug

Leitung der Frau Radka Máchová, die Soloakrobatik des Piloten des The Red Bull Air Race Martin Šonka oder die Soloakrobatik des Doppeldeckers Bucker Jungmann mit dem Piloten Jan Rudzinský, die Akrobatik des historischen Segelfliegers Lő mit dem Piloten Miloš Ramert oder eine Gruppe Doppeldecker aus Bayern. Zu den weiteren fliegerischen Interessen gehörten zum Beispiel die Dragon Rapide und der Fieseler Storch (beide aus dem Fliegermuseum des Herrn Jozef Koch in Großenhein), die Gruppe Z 226, Ryan PT 22, Boeing Stearman, Harvard Texan, Stampe und weitere.



Liebe Freunde, hiermit erhalten Sie den ersten Newsletter des Historical Flying Clubs. Über diesen werden wir Sie über Neuigkeiten, die der Club nicht nur für seine Mitglieder vorbereitet, sondern auch regelmäßig über

Aktionen informiert, die Sie sich nicht entgehen lassen sollten. Für den Anfang haben wir eine zweimonatige Herausgabe gewählt.

Das Hauptthema dieser Ausgabe ist ein Rückblick auf den außergewöhnlich gelungenen 10. Zeitgenössischen Flugtag. Erinnern Sie sich gemeinsam mit uns an seine Atmosphäre und die schönsten Flugzeuge!

Ein angenehmes Lesen wünscht Ihr Michael Oeljeklaus, Präsident des HFC



Durch einen eigenständigen Auftritt erfreute die Besucher der russische Flieger Polikarpov PO2, pilotiert von Petr Handlík, der zwei Wochen vor dem Flugtag aus Slowenien anflug und der die Sammlung historischer Flugzeuge im neu vorbereiteten Fliegermuseum Metod Vlach bereichert. Es handelt sich um ein Original aus dem Jahre 1937, der noch zu Zeiten des zweiten Weltkriegs flog. Der Stiftungsfond stellte



wiederum seine 10 Nachbauten vor, die in Kampf-szenen auftraten. Zum Abschluss des Flugtags stellten sich die ältesten Flieger vor, die Nachbauten Grade aus dem Jahre 1909 und die Metod Vlach aus dem Jahre 1912.

Auch trotz einiger kurzer Regengüsse war das Wetter den Organisatoren gut gesonnen und so konnten fast 8000 Besucher das wirklich voll geladene Programm mit 50 auftretenden Fliegern sehen, hinter deren Knüppeln Piloten aus Tschechien, Großbritannien, Deutschland und Frankreich saßen.

Foto: J. Polach



# Consolidated PBY Catalina

Zu den größten Lockvögeln des 10. Zeitgenössischen Flugtags gehörte der Amphibienflieger Catalina aus der englischen Fliegerbase Duxford. Der Flieger des Herstellers Consolidated Aircraft Corporation startete zum ersten Mal im März 1935, die Produktion lief in den Jahren 1936 – 1945, wobei mehr als 4 000 Stück entstanden.

Hinter der Entstehung des Fliegers stand am Anfang der 30er Jahre die Forderung der US Navy über einen Beobachtungs-Hydroplane. Die amerikanischen Firmen Consolidated Aircraft Corporation und Douglas nahmen im Jahre 1933 die Entwicklung der Prototypen auf, die Prüfungen wurden mit erforderlichen, konstruktiven Veränderungen bis in das Jahr 1936 fortgesetzt, als dann die Serienproduktion anließ. Außer den USA wurden die Flieger, auf der Grundlage internationaler Vereinbarungen, auch in Lizenz in Kanada und der Sowjetunion hergestellt.

Die Catalina wurde zu Erkundungsaktionen, zum Kampf



gegen U-Boote und Transportschiffe, zum Transport oder zu Rettungsaktionen eingesetzt, bei denen auf See abgeschossene Piloten oder Schiffbrüchige gesucht wurden. Obwohl der Flieger verhältnismäßig langsam und plump war, handelt es sich um eine sehr zuverlässige Maschine, die außerdem eine große Reichweite und eine hohe Tragfähigkeit hat. Besonders bekannt ist ihr Wirken im Stillen Ozean, weniger schon seine Tätigkeiten im Atlantik beim Schutz der Konvois nach Murmansk oder bei der Jagd auf das deutsche Schlachtschiff Bismarck.

Die Catalina wird als der erfolgreichste Hydroplane überhaupt gesehen, die letzten Exemplare dienten noch in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts in den Armeen.



## Supermarine Spitfire Mk. XVIe.

Seit Beginn der Veranstaltung der zeitgenössischen Flugtage in Mladá Boleslav bemühen sich die Veranstalter darum, dass auf der schönen Grasfläche des Mladaboleslaver Flugplatzes eines Tages die legendäre Supermarine Spitfire landet, ein Flieger, der ein Symbol der siegreichen Schlacht um Britannien und auch ein Symbol der tschechischen Piloten ist, die während des Krieges in der RAF flogen. In diesem Jahr gelang es das erste Mal und die Spitfire kam.

Das Schicksal dieses Flugzeugs war sehr interessant. Es gehörte zu einer Serie von Fliegern die zwischen den Jahren 1944 und 1945 gebaut wurden und gehört zur Reihe Mk.XVIe, die man Hunter nennt. Sie ist gleich der Spitfire Mk.XI, wird jedoch durch einen Motor Packard Merlin angetrieben, der eine Lizenzfertigung von Rolls Royce mit einer Leistung von 1370 PS war. Nach dem Krieg wurde sie 1950, nach einer Störung am Fahrgestell, eingelagert und beendete nach 320 Flugstunden seine militärische Karriere. In den Jahren 1952 bis 1967 schmückte sie den Eingang des 1855 Sqdn Air Training Corps. In den nachfolgenden 10 Jahren wurde sie in den Dreharbeiten zum Film „die Schlacht um Britannien“ eingesetzt, obwohl nur statisch.

In den 80er Jahren gewann sie ein privater Eigentümer und es folgte die Renovierung im Trend Aero Service. 1989 erhielt sie die zivile Registrierung und ein Jahr später kam sie das erste Mal wieder in die Luft. Sie änderte noch zweimal den Eigentümer und es lief dabei immer wieder eine Renovierung mit dem Ziel der Spitfire die ursprüngliche Form wieder zu geben.

Der gegenwärtige Eigentümer und gleichzeitig auch Pilot, der zu uns nach Mladá Boleslav flog, ist Steven Stead, der seit 2011 mit ihr fliegt. Sie wird im deutschen Freiberg in den Werkstätten Meier Motors gehangart und gepflegt.. Für die diesjährige Flugsaison erhielt sie einen neuen Anstrich, der den Fliegern der tschechoslowakischen Piloten entspricht die in der RAF flogen..

## Wie fliegt man in Mladá Boleslav

Als sich im Jahre 1912 in Mladá Boleslav das erste Mal der Metod Vlach mit seinem Eindecker in die Lüfte hob, wurde kaum jemandem bewusst, dass dies der erste Tscheche ist, der ein Flugzeug eigener Konstruktion, angetrieben von einem Automotormotor, zusammenbaute und gleichzeitig auch selbst mit ihm startete.

Im Jahre 2001 gründete die Stadt den Stiftungsfond des Flugzeugs Metod Vlach und der Mladaboleslaver Aeroclub ließ entgegenkommend einen

Platz im Hangar für den neuen Nachbau des ursprünglichen Fliegers Vlachs aus. Ein Jahr später zeigte sich der Flieger das erste Mal auf dem ersten Zeitgenössischen Flugtag.

Heute hat der Stiftungsfond zehn Nachbauten zur Vorführung bereit, neben Vlachs Flieger handelt es sich um die deutsche Grade (1909), Flieger aus dem 1. Weltkrieg Sopwith Pup, Nieuport 12 und Pfalz E1, der Aeronca oder Klemm L25 H, dem tschechoslowakischen Racek PB6 und die, aus dem Krieg gut bekannten, Maschinen Piper L4 und Fieseler Storch. Es handelt sich um Nachbauten in der Kategorie Ultralight laut der Regeln der LAA ČR. Ein Flieger in zweiseitiger Ausführung darf das Startgewicht von 450 kg nicht überschreiten, meistens sind sie im Maßstab 1:1 zum Original, wenn der Nachbau zu groß und schwer wird, wählt man eine Verkleinerung auf 80%. Die Geschwindigkeit der Maschinen bewegt sich

um die 100 km/h, die Landgeschwindigkeit ist etwa 65 km/h. Als Motoren werden Automotormotoren verwendet (Skoda, VW, Subaru) oder spezielle für Ultralightflieger (meistens Rotax), man findet jedoch auch Flieger mit Original Flugmotoren, z.B. Continental A65. Der Stiftungsfond hat 15 Piloten, die mit den Fliegern fliegen, sich um sie kümmern und sie regelmäßig unter Aufsicht der LAA kontrollieren. All diese Leute vereint die Liebe zum Fliegen und das Interesse an der Geschichte der Fliegerei.

In den nächsten Ausgaben des Newsletters stellen wir uns schrittweise die einzelnen Maschinen vor, machen Sie mit ihren Interessantheiten vertraut und sehen uns detaillierter auch die neuen Zuwächse an, die auf dem Flugplatz in Mladá Boleslav zu sehen sind.

## Polikarpov PO2, Kukuruznik

Sowjetischer Doppeldecker der im 2. Weltkrieg an der Ostfront zu einer großen Menge an Aufgaben verwendet wurde. Er wurde zur Legende des sowjetischen Flugwesens. Es handelt sich um das wahrscheinlich am Meisten hergestellte Flugzeug der Welt, denn nach einigen Angaben wurden über 40 Tausend dieser Maschinen gebaut. Es war im Grunde genommen eine einfache Maschine, geläufige Mängel konnte man wortwörtlich „auf den Knien“ reparieren und es bewältigte sie auch ein weniger geschickter Mechaniker. Seit Beginn der 30er Jahre entstanden verschiedenste Versionen – landwirtschaftliche, Sanitäts-, zivile, Verbindungs-, Marine- (mit Schwimmkörpern) oder Erkundungsvarianten. In den Nachkriegsjahren wurde er auch in Lizenz in Polen gebaut, die Produktion wurde erst im Jahre 1953 eingestellt.



Im 2. Weltkrieg diente er als Übungs-, Verbindungs-, Stabs-, Transport-, Sanitäts-, Bomber- und Erkundungsflieger. Dank seines leisen Motors nannten die Deutschen ihn „fliegende Nähmaschine“. Die Sowjets gaben ihm wiederum den Spitznamen „Kukuruznik“ (Maismäher). Und gerade dank des leisen Motors wurde der Flieger zu solchen Zwecken eingesetzt wie die nächtliche Versorgung der Partisaneneinheiten und den Abtransport von Verwundeten, nächtliche Lenkung des fliegerischen Besusses und nächtliche Bombenangriffe. Am meisten machte ihn wahrscheinlich das 46. Regiment des militärischen Frauenflugwesens berühmt, die sich an nächtlichen Angriffen auf deutsche Stellungen und Armeekonzentrationen beteiligten.

Der Flieger mit der Registrierung S5- MAY ist ein Original mit der Seriennummer 0076 hergestellt im Jahre 1937. Im zweiten Weltkrieg diente er der Roten Armee und danach wurde er 1945 zusammen mit weiteren 35 Fliegern dieses Typs von Stalin der Armee in Jugoslawien gewidmet. Dort flog er bis 1957, als er einen Sechszylinder Reihenmotor Walter bekam und dem Aeroclub Koroski in Slovenj Gradci übergeben wurde, wo er bis 1967 flog. Danach sollte er vernichtet werden, aber der Aeroclub Koroski bewahrte den Flieger bis 1995 auf, als die ersten Aktivitäten an seiner Erneuerung begannen. Der neue Original- und noch konservierte Motor Švecov M11 FR wurde 1999 in einem Depositenlager bei Berlin entdeckt. Das Haupt der ganzen Erneuerung der Maschine, Alojz Tretjak, leistete an ihm mehr als 2500 Stunden ab und konnte so am 19.06.2005 den ersten Flug nach kompletter Renovierung der Maschine durchführen.

Seit Juni dieses Jahres ist der Kukuruznik in Mladá Boleslav und der Flugtag war für ihn die Premiere vor der tschechischen Öffentlichkeit. Die Maschine wird eine der Hauptperlen des neuen Fliegermuseums in Mladá Boleslav.