



Historical Flying Club newsletter

3/2018



HAUPTVERSAMMLUNG DES HFC 2018



Segelflugzeug Blanik aber auch dem neuen Projekt des HFC – dem Bau der Replik des Vorkriegs Fliegers Zlín XII, der die Immatrikulation OK-HFC haben wird.

Tomáš Kubín machte die Anwesenden, in seinem Auftritt, mit der Entwicklung der Mitgliederbasis, dem Stand der Finanzierungen des HFC 2018 und dem Ausblick auf das kommende Jahr vertraut. Gleichzeitig rief er alle Mitglieder auf, dass sie das gemeinsame Ziel erfüllen und sich bemühen weitere neue Förderer des Clubs zu gewinnen. Ein wichti-



ger Punkt der Hauptversammlung des HFC war die Änderung der Satzung, hervorgerufen durch Änderungen der Legislative. Neu wird der HFC als Verein eingetragen. Die Anwesenden Mitglieder des HFC nahmen den Vorschlag einstimmig an.

Im Rahmen des Abendprogramms wurde ein Film zum Flug der historischen Maschinen Caudron G3 und Polikarpov Po-2 aus Mladá Boleslav na Las Ferté Alais, worüber auch



Sehr geehrte Freunde,
Das Jahr 2018 liegt nun fast schon hinter uns. Für den Historical Flying Club war es wortwörtlich mit interessanten Aktivitäten gespickt. Mit hohem Engagement starteten wir den Bau der Replik der Zlín XII, finanziert gerade durch unseren Club. Wir unterstützten wesentlich die Historical Airshow im Sommer in Mladá Boleslav und konnten, mit einer ganzen Reihe unserer Mitglieder, an diesem Samstagmorgen die Ansammlung historischer und gegenwärtiger Maschinen in dieser einwandfrei organisierten Airshow, bewundern. Die traditionelle Hauptversammlung, Ende November, bilanzierte unsere Tätigkeiten. Hier erlaube ich mir eine persönliche Bemerkung – uns würde es wirklich die Arbeit vereinfachen, wenn Sie Anfang 2019 ordentlich und rechtzeitig Ihre Mitgliedsbeiträge bezahlen.

Das Hauptthema dieses Newsletters ist die Reportage über die Expedition von Vladimír und Petr Handlík auf den Repliken der Caudron G3 und Polikarpov PO-2 aus Mladá Boleslav nach Frankreich und zurück. Erleben Sie diesen mitreißenden Lesestoff bei einem Glas etwas gut Erwärmendes...

Alles Gute im neuen Jahr 2019,
Tomáš Kubín, HFC

die Hauptreportage dieses Newsletters berichtet, gezeigt. Den Abschluss bildete der Film über die Historical Airshow.



FLUG MIT DER CAUDRON



NACH FRANKREICH 2018

Alles begann vollkommen unscheinbar im Jahr 2009, als wir mit Petr Svoboda in Brünn die ersten Pläne für den Bau der Caudron G3-Replik aus dem Jahr 1913. Ich brachte Petr Pläne aus dem französischen Luftfahrtmuseum Le Bourget so vergrößert, dass die Zeichnung 1:10 war, Petr konnte sie an die Wand hängen und es gut abmessen.

Peter, als er das sah sagte: „Nun, es ist eine schöne Krähe mit gewölbten Profil, das wird gerade zum Fliegen über dem Flugplatz sein“, aber ich sagte scherzhaft: „wieso über dem Flugplatz, darin fliege ich bis nach Frankreich“ Und der Bau begann. Keinem von uns war klar, wie viel Arbeit und Zeit das Petr Svoboda kostet und wie viele Stunden wir dabei verbringen, ehe wir es dann in Mlada Boleslav fertig stellen. Es kam das Jahr 2012 und zur Historical Airshow kam von Frankreich vom Flugplatz La Ferté-Alais die historische Maschine Junkers JU 52 „Tante JU“. Ihr Kapitän Jean Claude Faure war von unserer Sammlung von Repliken historischer Flugzeuge begeistert, als er erfuhr, dass wir einen Nachbau des französischen Flugzeugs Caudron G3 bauen, sagte er, „da musst du aber zu uns La Ferte-Alais kommen wir fliegen auch eine Nachbildung dieses Flugzeugs“, und natürlich versprach ich ihm dies stolz. Und die Jahre vergingen, Petr Svoboda kämpfte in Brünn mit den Besonderheiten

der Konstruktion, passte die Profile an, damit sie „gut fliegt“, wir stellten das Flugzeug dann in Mlada Boleslav mit Unterstützung von Petr Tax und seinen Kollegen fertig.

Ein Meilenstein war der erste Flug, den Petr Handlík als Testpilot Ende September 2017 absolvierte. Er war so begeistert von den Flugeigenschaften der neuen Maschine, dass er gleich beim zweiten Überflug die Steuerung losließ und uns mit beiden Händen über dem Kopf zuwinkte. Unsere Erfahrung, die wir mit dem funkgesteuerten Caudron-Modell hatten, wurde bestätigt, und zwar, dass das Flugzeug sehr archaisch aussieht, aber seine Eigenschaften wie die eines normalen Flugzeugs. Während der feierlichen Taufe Anfang Oktober erzählte ich dem französischen Botschafter in Prag, Herrn Roland Galhargue, wenn es gut fliegen würde, würde ich damit bis nach Frankreich fliegen. Er versprach zu helfen, weil er buchstäblich von unserer neuen Maschine begeistert war.

Als die Euphorie über das neue Flugzeug und der feierlichen Taufe abfielen, sagte mir mein Sohn Peter eines Abends: „Hey, wenn du ernsthaft mit dem Flug nach Frankreich meinst, müssen wir es über den Winter vorbereiten, weil wir es im letzten Moment absagen können, aber unvorbereitet fliegen wir niemals.“ Ich darauf, dass ich mit diesem

Flugzeug noch nicht geflogen bin und wusste nicht einmal, ob ich dies durchhalten kann und wir haben uns verabredet, dass wir die Strecke über den Winter vorbereiten und ich werde im Frühling mit dem Training beginnen.

Peter begann nach den Karten von Deutschland und Frankreich zu suchen und begann mit den Flugplätzen zu kommunizieren, auf denen wir landen wollten. Es wurde auch vereinbart, dass ein anderes Flugzeug mitfliegen würde, nämlich die Polikarpov PO2, dass einen Tank für fünf Stunden Flug hat, und die Kanister und Dosen für die Befüllung der Caudron auf Flugplätzen wo es keine Tankstelle gibt, transportiert. Wir wussten nicht genau, was ich, der Motor und das Flugzeug aushalten, also planten wir Etappenflüge von 120-140 km, davon 9 Landungen von Mladá Boleslav nach La Ferté-Alais, wo es keine Flugshow gab. Wir wollten uns nur





mit der Familie von Jean Salis vertraut machen und einen gemeinsamen Flug der beiden Caudron G3, den Einzigen auf dem europäischen Kontinent, versuchen.

Die Vorbereitung des Fluges, die von Dezember 2017 bis fast zur Abreise dauerte, war sehr abhängig von der Kommunikation mit einzelnen Flugplätzen, von denen wir mehr als neun vorbereitet hatten, weil wir eine Reserve für unvorhergesehene Umstände haben wollten. Die meisten Flugplätze in Deutschland und Frankreich waren sehr freundlich und die Landung wurde genehmigt und dort wo es ging boten sie auch Benzin an.



Eine große Hilfe, vor allem für den Flug über Frankreich, war der Pilot des historischen Flugzeugs P 40 Warhawk, Robert Villanova, der mehrmals in Mladá Boleslav auf unserer Historischen Airshow war. Sein Freund und Pilot von Verkehrsmaschinen Eric Schneider, kümmerte sich buchstäblich um uns und mit Peter bereitete er detailliert den Flug über das französische Territorium vor, vor allem durch die militärischen Räume, und sicherte auch den Hangar für unsere Flugzeuge und die Übernachtung unseres Teams im Hotel ab.

Die Wintermonate und die lebhaftere Kommunikation zwischen Peter und den Flugplätzen im Ausland liefen weiter und ich begann darüber nachzudenken, was und wie ich im Frühling machen musste um diese lange Strecke durchzuhalten. Die Caudron hatte mehrere Flugstunden hinter sich und so fing ich im März 2018 an zu fliegen und hart zu trainieren. Zuerst kurze Flüge um die Flugeigenschaften zu überprüfen, aber sehr schnell ging ich zu 1,5 Stunden langen Flügen über den Flugplatz über, dann musste ich tanken und flog noch eine Stunde. All dies, um zu sehen, ob es in der offenen Gondel geht wo der Pilot zwar gut eingepasst in einem Ledersessel sitzt, aber von der Taille aufwärts befindet er sich in der direkten Luftströmung der Schraube. Fliegen konnte man so, aber nach längeren Flügen schmerzten meine Trapezmuskeln, weil der Luftstrom so stark war und der Pilot mit dieser Kraft in vorgebeugter Lage kämpfen musste und gerade die Halsmuskeln belasten musste. Also haben wir lieber in die Caudron einen kleinen Win-

dadbeiser montiert, der den Luftstrom unterbrach und die Sorgen waren weg.

Und ich trainierte hart weiter und flog stundenlang über dem Flugplatz in 300-400 Metern Höhe, um den Motor und den Piloten zu testen. Außerhalb des Flugplatzes fürchtete ich mich, aber nicht um mich selbst sondern das Flugzeug, das ohne Motor 1:2 glitt und nach einer Notlandung auf dem Feld unbrauchbar gewesen wäre.

Wir haben auch eine bodengestützte Absicherung in Form eines Autos mit einer zweiköpfigen Mannschaft vorbereitet, ausgestattet mit Ersatzteilen, Druckluft für den Polikarpovstart, Werkzeugen, Reserveteilen, Spannern und Öl für beide Flugzeugtriebwerke.

Die Bodencrew wurde von zwei erfahrenen „Kerlen“ gebildet, von Old Fila der vor Jahren mit einem LKW ganz Europa durchquerte und Vasek Jiránek, ein Flugzeugmodellbauer und einem „Outdoorkenner“, der zu Allem bereit war. Wie wir später auf dem Weg erfuhren, nahmen beide sicher eine Flasche guter Laune mit.

Der Abflugtag näherte sich, er war davon abhängig, dass über Mitteleuropa ein Hochdruckgebiet lag und auch der Gegenwind der kleinstmögliche war. Aber unsere Historical Airshow kam auf mich zu und ich bereitete Szenarien, Landstreitkräfte und andere Dinge in der Nacht vor, so dass an Schlaf und Ruhe nicht gedacht wurde. Peter beobachtete das Wetter und begann zu sagen, dass der erste Möglichkeit des Abflugs der Tag nach unserer Airshow sein würde. Und so kam es auch.

Am Abend nach der Airshow tranken wir Bier auf der Hangarparty und atmeten durch, Peter sagte: „trink nicht soviel, wir fliegen wahrscheinlich morgen Nachmittag, das Wetter sieht vielversprechend aus ...“. Am Sonntagmorgen dem 17. Juni, schliefen wir etwas aus und dann Hurra zum Flugplatz um uns von unseren ausländischen Piloten vor deren Abflug zu verabschieden, und dann begannen wir die vorbereiteten Sachen in das Auto zu laden, das auf den Straßen fahren sollte. Wir planten für den ersten Flug zur Sicherheit den Sonntag, so dass uns für jeden Tag nur noch vier Überflüge bleiben.



Sonntag 17. 6.: Erste Etappe Mladá Boleslav - Plasy

Um 17.30 Uhr starten wir von Mladá Boleslav und fliegen nach Plasy. Es ist der erste Flug unserer Caudron außerhalb des Flugplatzs, also ließ ich in der ersten Stunde kein Auge von den Motorgeräten um zu sehen, wenn es irgendwas gibt. Es machte mir nichts aus, dass wir durch zwei Regenschauer gehen. Vor der Landung in Plasy ist die Luft ein wenig turbulent und so „genieße“ ich zum ersten Mal die Ruderbereiche. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beträgt 90 km/h. Die Landung nach 1 Stunde und 35 Minuten verlief reibungslos, wir rollten zur Betankung. Kája Mařík, der Chef des Flugplatzs begrüßt uns, bietet eine Unterkunft direkt am Flugplatz an und nimmt gerne eine Einladung in die kleine Stadt zum Abendessen an, bei dem vor allem über Flugzeuge und das Fliegen sowie die Veranstaltung von Flugshows gesprochen wurde. Für den Morgen lassen wir uns Brot mit einem kleinen Schnitzel machen.

Montag 18.6.: 2. Etappe Plasy - Schwandorf

Wir stehen um 05:00 Uhr auf und ziehen das betankte Flugzeug aus dem Hangar und prüfen den Ölstand. Wir starten um 05.55 Uhr und fliegen direkt zum deutschen Schwandorf, wo es einen kleinen grasbewachsenen Flugplatz gibt. Wir überqueren bequem das Grenzgebirge und nach 1 Stunde und 15 Minuten landen wir um 07 Uhr 10 Minuten auf dem verlassenen Flugplatz. Wir tanken aus den Kanistern die die Polikarpov transportiert, essen das Brot mit dem kleinen Schnitzel und fliegen weiter.



Montag 18. 6.: Dritte Etappe Schwandorf - Dinkelsbühl

Wir starten um 08.02 Uhr und fliegen über die deutsche Landschaft voller Kleinstädte, Dörfer und Fabriken und Windparks. Das Wetter ist ruhig und so kann ich es zum ersten Mal genießen und die Motorinstrumente nicht mehr ohne Unterbrechung verfolgen. Die Caudron gibt mir zu verstehen, dass es eine angenehme Maschine ist, in der alles funktioniert und ich mir keine Sorgen machen muss. Wir landen ohne Probleme um 09.42 Uhr nach 1 Stunde und 40 Minuten auf einer Grasfläche. Guenther Maendle und mit ihm eine Gruppe von Menschen warten in Dinkelsbühl auf uns. Sie helfen uns nicht nur die Flugzeuge als auch die Kanister an der Tankselle zu befüllen, sondern bieten sofort Kaffee an und bewirten uns. Sie machen auch Fotos von uns und schauen sich unsere zwei Maschinen an, die noch nie auf ihrem Flugplatz waren. Sie möchten auch wissen, wann wir zurückfliegen, damit sie auch ihre Freunde einladen können.

Montag 18. 6.: Vierte Etappe Dinkelsbühl - Backnang Heiningen

Wir starten um 10:45 Uhr mit angenehmem, fast windstillem Wetter und setzen unseren Flug über die deutsche Landschaft fort, die sich jetzt etwas anhebt und es zeigen sich Hügel. Wir fliegen jedoch in einer Höhe von 500 m, mit der wir sicher über ihnen liegen. Die Landschaft ist übersät mit engen Feldern verschiedener Formen und wir müssen unter ihnen „unser Feldchen“ den Flugplatz Backnang finden. Ich suche bis mir fast die Augen herausfallen aber nichts bis ich sehe, dass eines der grünen Feldchen weiße Streifen an den Seiten hat und beginne zur Landung zu sinken. An den deutschen und französischen Flugplätzen ist die Kennzeichnung der 1/2-Bahn sehr angenehm. Es warnt den Piloten bei Start und nach der Landung, wie viel Platz er hat und ermöglicht ihm eine Wiederholung. Wir setzen um 11:35 Uhr nach 50 Minuten Flug ohne Schwierigkeiten auf einer schön angelegten Bahn auf und rollen nach Außen. Wir tanken aus unseren eigenen Kanistern.



Uns begrüßte der lächelnde Matthias Greber, der von uns wusste und bereit war uns zu helfen. Er wartete bis wir wieder aufgefüllt hatten, bot uns etwas Alkoholfreies zum trinken an und wir sprachen über das Fliegen und Flugzeuge. Als ich ihn frage, wie große Flugzeuge auf dem Flugplatz starten und landen können sagte er, dass er eine Yak 52 hat die ohne Probleme auf der 650 m langen Bahn startet und landet. Er führt uns zum Hangar und zeigt sein wunderschön gewartetes Flugzeug. Wir tauschen Adressen und Kontakte aus und ziehen weiter.

Montag 18.6.: Fünfte Runde Backnang Heiningen - Haguenau

Nach einem kleinen Snack starten wir um 14:09 Uhr und fliegen direkt in Richtung Frankreich. Grenzfluss ist der Rhein, den wir bald nach dem Überflug der großen Städte Pforzheim und Karlsruhe Baden-Baden in sicherer von Höhe 500 m, nördlich über ihn nie überfliegen. Um 15:49 Uhr, nach 1 Stunde und 40 Minuten, sehen wir die große Stadt Haguenau und einen großen Flugplatz mit Gras- und Asphaltbahn. Während des Krieges war es ein Militärflugplatz. Da die Caudron nicht auf Asphalt rollen kann, weil sie nur zwei kleine Gleitflächen am Heck hat begrüßen wir es, dass die Grasbahn näher am Hangar ist, wir landen und rollen von der Bahn.

Eine Gruppe von Menschen kommt zu uns unter ihnen Eric Schneider der Peter half den gesamten französischen Teil des Fluges zu organisieren. Weil wir eine Menge Zeit hatten, bieten wir eine Flugdemonstration der Caudron an, die Peter bereitwillig übernimmt und auch den Flug mit der Polikarpov PO2, in der Peter nicht nur Eric sondern auch seinen Freund fliegt.

Wir rufen auch unsere Jungs im Auto von der Bodencrew, Olda und Vasek an, dass wir schon in Frankreich auf dem Boden sind und fragen wo sie sind. Sie sind bereits in der Stadt und trotz zuverlässiger Navigation kämpfen sie etwas mit den Informationen der Menschen vor Ort, wo der Flugplatz tatsächlich ist. Irgendwann sehen sie die Polikarpov fliegen und fahrend direkt zum Flugzeug „nach Fliegerahnung“. Nach dem Betanken beider Flugzeuge mit Benzin und dem Befüllen des Druckluftbehälters in der PO2 mit Druckluft stellen wir beide Flugzeuge im Hangar ab, bereit für den ersten Morgenflug. Eric und seine Freunde laden uns zu einem Bier an der Flugplatzbar ein wo wir über unsere Reise sprechen und wie es morgen entlang der vier französischen Flughäfen aussehen wird.

Das Hotel, in dem wir schlafen liegt direkt am Flugplatz, alles ist sichergestellt und wir können in die Stadt zum Restaurant l'Ancienne Douane im wunderschönen historischen Zentrum fahren. Es ist warm und so sitzen wir draußen im Garten, trinken Bier und bestellen ein gutes Steak. Wir machen nicht die Nacht durch, sondern gehen im Gegenteil rechtzeitig schlafen, weil wir noch eine eintägige Etappe in Frankreich haben. Laut Karte und den Informationen von Eric werden wir um und auch durch Militärbereiche fliegen und so wird jeder Flug ein bisschen im Zickzack sein. Im Vergleich zu unseren Räumlichkeiten sind die Beschränkungen in Frankreich viel größer.



Dienstag 19. 6.: Neunte Etappe Troyes - La ferté Alais

Wir haben zwar gen ugend Zeit, aber unser ertr umtes Ziel ist uns so wichtig, dass wir um 12:51 Uhr der Gruppe in Troyes zuwinken und rollen wieder auf der Grasbahn 35 und starten. Wir fliegen über die schöne französische Landschaft voller Felder, Dörfer, die auf unserer Trasse keine Fabrik- oder moderne Hallen verunstalten. Die Landschaft ist flach und so können wir uns treiben lassen und es genießen. Der Flugplatz von La Ferté-Alais ist schon von Weitem zu sehen. Eine schöne breite grüne Bahn auf einem Plateau und helle Hangars auf ihrer linken Seite. Weil es schönes und ruhiges Wetter ist, machen wir mehrere Überflüge in der Gruppe, eine in Landungsrichtung, die nächste vor den Hangars und beim dritten ein schöner Auseinanderflug. Die Caudron landete zuerst, die Kamera der Polikarpov filmte sie, dann setzt Petr mit der Polikarpov auf. Es ist 14:15 Uhr und wir sind nach 1 Stunde und 24 Minuten am Boden und am Ende unserer Fliegermission. Es ist ein wunderbares Gefühl eines erfüllten Traums. Wir flogen 12 Stunden und eine Minute reine Flugzeit Sendezeit und der Motor, um dessen Betrieb wir besorgt waren, arbeitete ohne Probleme und schluckte die ganze Zeit nur 1 l Öl.



Die Begleitungs, Olds Fila und Vaek Jir nek, sind schon hier. Wir begren sie und Vasek macht Fotos.



Am Flugplatz herrscht reges Treiben. Draußen auf dem Gelände gibt es viele historische Flugzeuge, bei denen sich gerade Filmemacher und Fotografen bewegen. Zu uns kommt Baptiste Salis, der Jüngste der Familie Salis, und auch seine Frau Brigitte die mit Peter kommunizierte und unsere Landung auf ihrem privaten Flugplatz genehmigte. Sie besichtigen unsere Flugzeuge und wir bitten sie um ein Gruppenfoto um den Wunsch von Peter Tax zu erfüllen, der uns vor der Abreise sagte: „Ich nehme es nur als Beweis, dass ihr dort wart nur mit einem Foto der Salis“. Und so machen wir es, indem wir eine MMS senden.

Wir erfüllen den Wunsch des Baptist Salis und bereiten unsere Polikarpov für einen gemeinsamen Flug mit der Polikarpov aus dem Stall Salis vor. Flugzeuge sind sehr ähnlich. Der Unterschied besteht nur darin, dass unsere durch Druckluft von der Kabine aus gestartet und ihre manuell am Propeller. Es ist ein großes Erlebnis zu sehen, wie ein solch starker Motor so gestartet wird. Beide Polikarpov starten und mit ihnen eine Piper mit dem Piloten Edmond Salis, dem Bruder es Baptist und ein Fotograf. Alle drei Flugzeuge fliegen fast eine halbe Stunde zusammen, und wie wir später sehen konnten, machte der professionelle Fotograf an diesem schönen und friedlichen Abend fantastische Aufnahmen.

Es kommt die französische Legende des historischen Fliegens Jean Salis, der Vater von Baptist und Edmond und Sohn des Jean Baptiste Salis, dem Gründer der Sammlung in La Ferte -Alais. Da sie nur Französisch sprechen und ich nicht, nutzen wir einen der Herren vom Flugplatz, der perfekt Deutsch und Französisch spricht, als Dolmetscher. Herr Jean Salis bewundert unsere Maschine und fragt nach technischen Details. Als ich ihm sagte, dass unsere Caudron kleiner und aus Dural ist, lächelt er und sagt das es nichts macht und dass er überrascht war, wie wunderbar verarbeitet sie ist. Petr Svoboda und Petr Tax wären sehr glücklich.

Herr Salis sprach über die komplizierte Suche nach Ersatzteilen für seine Flugzeuge und hauptsächlich die PO2 und bietet in diesem Bereich Zusammenarbeit an. Ich sagte, dass es unser Ziel war, nicht nur zu ihm zu fliegen, sondern auch einen gemeinsamen Flug beider Caudrons. Er sagt, es ist kein Problem, dass wir es morgen tun werden und gehen langsam zu ihrer Caudron. Herr Salis erzählte uns, dass sein Vater nach dem Ersten Weltkrieg nach und nach drei Caudron G3 gekauft hat aber jetzt blieb nur diese originalgetreue Nachbildung angetrieben durch einen tschechoslowakischen Sternmotor Walter. Ihre Caudron hatte noch vor drei Jahren gebogene Fl gel, aber jetzt ist der obere Fl gel überarbeitet und hat Querruder. Die modifizierten „Ohren“ des oberen Flügels sind jedoch weiß, aber die gesamte Caudron gelb. Ich frage Herrn Salis, warum es so ist. Er sagt mit einem Lächeln: „Nun, mir gehört hier zwar alles, aber die machen so und so was sie wollen ...“ Ich sehe, dass es ähnlich wie in unserer Stiftung ist.

Wir stellen unsere Flugzeuge im Hangar ab, stimmen ab wann wir am nächsten Morgen kommen sollen und fahren zu dem kleinen Dorf D'Huison Longueville, das nur ein St ckchen vom Flugplatz entfernt ist. Die Unterkunft wurde von Brigitte in einer Villa mit freundlichen älteren Franzosen zur sichergestellt. Unterwegs machen wir zum Abendessen im Restaurant halt und lassen uns Champagner zur Feier unseres Flugs nach Frankreich bringen. Aber beim Toast mit unseren Jungs der Bodencrew werde ich mir bewusst, dass wir auch die gleiche Strecke wieder nach Hause fliegen müssen.

Mittwoch 19.6. in La Ferté Alais

Wir stehen um 08:00 auf und frühstücken zusammen Kaffee, Croissants, Gebäck mit Butter und Marmelade, und dann fahren wir mit unserem Auto zusammen zum Flugplatz.

Wir warten auf Robert Vilanova, der außer Baptiste Salis die Caudron G3 fliegt und auch Jean Claude Faure, mit dem wir gern ein Foto machen möchten und zeigen ihm unsere Caudron, deren Landung wir ihm schon 2012 versprochen.



Da gab es die erste kleine Komplikation. Robert Vilanova rief an, dass er ungeplant mit dem Transportflugzeug in Bologna ist, aber er hat einen anderen Piloten für die Caudron abgesichert. Ein älterer 84-jähriger Pilot Jean-Pierre Lafille kommt heran, der bereit zum gemeinsamen Flug mit unserer Caudron zu fliegen, die von Peter pilotiert wird. Die Vorbereitung der „größeren Caudron“ ist einfach. Sie brachten einen Benzinkanister, gossen ihn in das Flugzeug, der Pilot stieg mit Unterstützung zweier weiterer Helfer ziemlich kompliziert ein und es kam der Start des Motors. Es war das Gleiche wie bei der Polikarpov. Der Assistent drehte den Motor so lange bis er sicher angesaugt hatte und dann, nachdem er den Magneten eingeschaltet hatte, sprang der Motor beim „ersten Schlag“ an. Zwischendurch startete Peter unsere Caudron und die beiden Flugzeuge begannen auf die Startbahn zu rollen.

Der Start war beeindruckend, aber das Erreichen eines gemeinsamen Fluges für die Kamera und die Fotografen war nicht einfach. Der Pilot der „großen“ Caudron flog etwas anders als vereinbart, und unsere kleinere Caudron und Peter mussten die Vorteile des schnelleren Fluges nutzen, um das Paar zu bilden. Aber es endete letztendlich alles gut und so erwärmten die erträumten Aufnahmen auf dem Video und ein paar nette Bilder mein Herz perfekt. Der Traum und das Ziel unserer Mission wurden erfüllt. Die beiden Caudrons landeten nacheinander, dann ein paar Fotos beider Piloten und wir konnten die Flugzeuge zurück in den Hangar bringen.

Schließlich kam Jean Claude Faure, unser Freund und Kapitän der historischen Ju 52, die 2012 auf der Airshow in Mladá Boleslav war. Wir erzählen ihm vom Bau der Caudron und von unserem Fliegen in Tschechien und Mladá Boleslav. Um das Gespräch noch angenehmer zu machen, gehen wir in eine kleine Gaststätte direkt am Flugplatz und setzen es bei einem guten Glas Bier fort.

Jean Salis kommt und gibt uns eine Broschüre über die Flugzeuge in La Ferté Alais, worin auch die Geschichte ihrer Familie von seinem Vater, der im Ersten Weltkrieg in Verdun kämpfte bis hin zur Gegenwart. Wir zögern nicht und bitten ihn um seine schriftliche Widmung, die er gerne macht.

Am Abend füllen wir beide Flugzeuge und die Kanister bis zum Rand und bereiten uns auf den Rückweg vor. Wir sprechen mit Brigitte und Baptiste Salis darüber, dass wir gern um 07:30 Uhr zum Flugplatz kommen und um 08:00 Uhr starten würden. Wir bitten Brigitte, die Dame in der Pension zu anzusprechen, dass wir um 06.30 Uhr frühstücken möchten. Wir essen im selben Restaurant wie gestern zu Abend und fahren bald in die Pension. Wir bestellen eine Flasche französischen Rotwein und laden die Hausherrin zu einem kleinen Toast ein. Mit einem gemeinsamen Foto beenden wir den Abend und gehen in die Falle.

Der Rückflug

Donnerstag 21. 6.: Erste Etappe La ferté Alais - Troyes

Wir stehen um 06:00 Uhr auf und fahren nach dem Frühstück zum Flugplatz. Die Hangar Türen sind offen und so ist es kein Problem die beiden Flugzeuge eine ein Stück von der Startbahn aufzustellen. Wir verabschieden uns von Brigitte und Vasek Jiránek und Olda Filo und versprechen, dass wir immer Bescheid geben, wann wir in die nächste Etappe fliegen. Ich beobachte mit Sorge den Windsack, der fast horizontal steht, aber in Fahrtrichtung und den mit niedrigen Wolken bedeckten Himmel, die wie wir hoffen nach und nach steigen werden.

Wir starten um 08:00 Uhr und fliegen bei sich verstärkendem Wind Troyes. Der Flug ist etwas turbulent, aber die Landschaft ist flach, es ist also nicht so schlimm. Angenehm ist jedoch, dass wir in Windrichtung fliegen und so zeigt das GPS, bei einer Geschwindigkeit 90-95 km/h auf dem Geschwindigkeitsmesser, 120 km/h.

In Troyes landen wir wieder auf der Grasbahn 35 und wieder kommt die Feuerwehr. Eine schöne junge Französin kommt und sagt, dass sie vor 10 Minuten unser Freund Eric anrief, dass wir kommen und dass sie uns sehen und begrüßen müsste. Eric ist einfach unsere gute Seele.

Donnerstag 21. 6.: Zweite Etappe Troyes - Joinville

Wir starten in den ständig zunehmenden Wind und fliegen nach Joinville, auf den kleinen Flugplatz in den Hügeln auf beiden Seiten eingeschlossen von Bäumen, und ich habe ein wenig bei der Landung zu kämpfen, aber die Caudron verhält sich gut und ich setze reibungslos auf. Der Flugplatz ist aber am Wind den Berg ab und die Caudron will im Leerlauf nicht stoppen. Ich muß deshalb das Magneto ausschalten um nicht an den Hangar und die Tankstelle zu stoßen.

Nach der Landung kommt der Chef des Flugplatzes und lokale Journalisten, die Fragen zu unserer Reise und die Caudron stellen, die als französische Maschine sehr interessant ist. Der Chef des Flugplatzes begetankt uns und bietet Kaffee und Croissants an. Im Hinblick auf die sich nähernde Wetterfront lehnen wir höflich den Kaffee ab, die Croissants nehmen die mit auf den Weg und starten wieder.

Donnerstag 21. 6.: Dritte Etappe Joinville - Epignal Dogneville

Wir starten nach Epinal Dogneville, in der Luft wachsen die Turbulenzen an und ich frage mich, wie ich wohl landen werde. Vor der Landung drehte sich der Wind in Böen mit Geschwindigkeiten von 5-6 m/sec, und ich kämpfe wieder bei der Landung um das Leben und das Flugzeug aber dank der guten Steuerbarkeit der Caudron ist die Landung wieder glatt und in Richtung der Bahn. Alles klappt und an der Tankstelle warten sie wieder auf uns und befüllen die Tanks und Kanister. Wir essen die geschenkten Croissants und trinken Wasser dazu, den angebotenen Kaffee lehnen wir ab um der Front davon zu fliegen.

Donnerstag 21. 6.: Vierte Etappe Epignal Dogneville - Haguenau

Der Start ist auch bei starkem Wind problemlos und so steigen wir auf 500 Meter und um- und durchfliegen nacheinander die Militärgelände und auch die Berge, die wir dann wieder im Norden am tiefsten Punkt überqueren. Wir müssen auch gelegentlich Windkraftanlagen ausweichen die auf den Hügeln sind und zwar in unserer Richtung. Die Caudron fliegt eine konstante Geschwindigkeit von 90 km/h, aber das GPS zeigt wieder bis zu 124 km/h. Die Flugzeit ist deshalb etwas kürzer, aber als wir uns Haguenau nähern fühlen ich die Windböen in den Rudern und die Maschine „wühlt“ sich etwas mehr da durch sie schwenkt und ich habe Angst vor der. Auf dem Boden sind starke Windstöße aus 90 Grad rechts mit einer Geschwindigkeit von 7 m/s und die Caudron will mit einem solchen Seitenwind überhaupt nicht fliegen und wehrt sich gegen die Ruder in die ich reintrete wie „in die Kartoffeln“. Ich lande also nicht in der Achse der Bahn, sondern in einem Winkel von 45 Grad. Die Caudron überraschenderweise gehorchte bis auf die Erde, aber nach der Landung und der Rücknahme des Gases war ich in der Gondel überflüssig. Der Wind drehte mich genau gegen sich und ich kann nur gegen ihn rollen. Glücklicherweise ist es direkt gegenüber der Tankstelle und so sieht es aus als ob ich dies absichtlich gemacht habe.

Wir betanken beide Flugzeuge und stellen sie sofort in den Hangar bereit für den nächsten Tag und Flug über Deutschland nach Hause. Es kommen die Jungs mit dem Auto und Petr „tankt“ Druckluft in die Polikarpov zum Starten.

In dem Luftfahrtclub sitzen wir mit Eric und seinen Freunden Piloten und sprechen über das Fliegen. Eric verfolgt mit Sorge das Wetter und sagte, dass morgen der Wind über ganz Deutschland zunehmen wird und dass wir so schnell wie möglich am Morgen losfliegen sollten. Das Hotel ist das gleiche, direkt am Flugplatz und nach dem einchecken fahren wir in die Stadt in die gleiche französische Gaststätte wie vor einigen Tagen.



Freitag 22. 6.: Fünfte Etappe Haguenau - Backnang

Aufgrund der Bedenken über das Wetter stehen wir schon um 04:20 Uhr auf und gehen fast in der Dunkelheit zum Flugplatz wo Eric auf uns wartet. Die Jungs lassen wir in Ruhe schlafen und im Hotel frühstücken. Wir ziehen die Flugzeuge aus dem Hangar und dabei ist es noch dämmerig. Der Sonnenaufgang ist erst um 05:15 Uhr. Ein letztes Gespräch mit Eric über das Wetter und dann nur noch verabschieden und Start um 05:24 Uhr.

Der Wind ist noch schwach, ich habe aber ein bisschen die Annäherung der Kaltfront unterschätzt und mich wie an den anderen Tag angezogen. Es kühlte jedoch bedeutend ab und die Temperatur, vor allem die am Morgen, sank bis auf bis 10 Grad. Die ganze Strecke nach Backnang, die 1 Stunde und 12 Minuten dauerte, habe ich buchstäblich durchgezittert und nach der Landung, als Peter mir die Caudron betankte reichte mir die Viertelstunde nicht zum Aufzuwärmen und dabei ich lief die ganze Zeit in Jacke und Handschuhen um das Flugzeug, aber alles umsonst, wir starteten schon wieder.

Der Wind ist stark, aber in der Richtung der Bahn und das ist für den Start kein Problem.

Freitag 22. 6.: Sechste Etappe Backnang - Dinkelsbühl

Wir starten um 07:15 Uhr und fliegen im turbulenten Wetter nur 40 Minuten. Die Landung ist ein bisschen wild, denn es weht durch die Bäume von der Seite und es ist bis auf die Erde turbulent. Die Caudron zeigt aber immer wieder, dass sie gut gebaut ist und bewältigt auch solche Situationen.

Uns erwartet der alte Bekannte Guenther Maendle und ein paar andere Piloten warten auf uns, wir tanken und fotografieren uns zusammen an den Flugzeugen.

Freitag 22. 6.: Siebente Etappe Dinkelsbühl - Schwandorf

Wir beeilen uns, um von der sich nähernden Front wegzukommen und starten um 08:30 Uhr. Der Flug über die deutsche Landschaft ist ziemlich angenehm, nur die Geschwindigkeit auf dem GPS zeigt, dass wir immer noch von Hinten durch den starken Wind beeinflusst sind. Nach 1 Stunde und 13 Minuten nähern wir uns dem kleinen Flugplatz Schwandorf, der im Wald liegt. Wir sinken durch eine lange Schneise auf die Rollbahn, wo wir um 09:43 Uhr sicher aufsitzen und rollen ruhig zur Seite. Wir tanken aus unseren eigenen Vorräten Aktien und starten gleich um 10:30 Uhr.

Freitag 22. 6.: Achte Etappe Schwandorf - Plasy

Der Flug von Schwandorf nach Plasy war behaglich. Erstens haben wir schon vom Flugplatz unsere Grenzeberge gesehen und wir freuten uns darauf sie zu überfliegen, dann hatten wir mit dem starken Wind fast im Rücken gerade einmal 59 Minuten vor uns. Den Böhmerwald überfliegen wir auf 900 Meter und begannen dann zu sinken und ich war froh, dass ich mich endlich etwas Aufwärme. Aber es nutzte nichts, es war mir immer noch kalt und das seit dem Morgen.

In Plasy rollten wir nach der Landung um 11:29 Uhr direkt zur Tankstelle und ich lief sofort zu Kaja Mařík damit er etwas heißen Kaffee in mich goss. Aber mir reichte auch nur sein warmes Büro um etwas bisschen aufzutauen. Ich trinke mit dem Chef des Flugplatzes Kaffee und warte auf Peter, der immer noch nicht kam und konnte sehen wie er über die Caudron eine Plane zieht, denn es beginnt zu tropfen. Der Einfluss des immer schlechter werdenden Wetters wurde stärker und stärker.

Peter kam nach oben, kurz sprechen wir mit Kája Mařík über unsere Mission nach Frankreich, trinken Kaffee und dann schnell in die Flugzeuge um dem schlechten Wetter weg zu fliegen.



Freitag 22. 6.: 9. Etappe a Plasy – Mladá Boleslav

In Plasy starten wir nach einer Stunde Pause um 12:35 Uhr und fliegen über Rakovník nach Hause. Hinter Rakovník wird das Wetter jedoch schlechter und wir müssen nach und nach drei Regenschauer umfliegen bis fast zum Flugplatz Sazena. Dann wird das Wetter besser aber der Wind ist immer noch stark und bei Mladá Boleslav aufgrund der sich nähernden Front von Norden ziemlich böig. Wir sehen die schwarzen Wolken von Česka Lipa und hoffen, dass wir es rechtzeitig schaffen. Wir rufen den Flugplatz an und fragen nach der Windrichtung. In kurzer Zeit erhielten wir mehrere verschiedene Richtungen und eine Warnung, dass es Böen sind.

Wir entscheiden uns für die Bahn 23, aber der starke böige Wind kommt von rechts mit fast 7 m/sec. Ich muss genauso fliegen wie in Haguenau also schräg zur Landebahn und direkt zur Mitte des Flugplatzes. Ich setze nach 1 Stunde und 11 Minuten um 13:46 Uhr glatt auf und versuche zu rollen. Die Caudron dreht sich jedoch auf dem Boden und der Einfluss der Ruder ist minimal. Nach einer Weile besinnt sich der Wind und ich kann zum Luftfahrtmuseum rollen.

Die Polikarpov und mit Peter an Bord landen ebenfalls und so können wir uns gegenseitig die Hände schütteln. Der Rückflug von La Ferté Alais dauerte mit dem Wind im Rücken dauerte 9 Stunden 22 Minuten.



Abschluss der Flugmission

Wir waren insgesamt über die ganze Mission 21 Stunden und 23 Minuten in der Luft und legten 2.000 km zurück.

Unser Traumziel wurde erfüllt. Wir trafen die ganze Familie Salis mit weiteren namhaften Piloten und machten einen gemeinsamen Flug beider Caudron G3, die einzigen in Europa und der Polikarpov PO2.

Unser Nachbau der Caudron G3 bewies hervorragende Flug- und technische Eigenschaften. Sie hatte während des ganzen Fluges keine Fehlfunktion. Ihr Baumeister, Petr Svoboda, wäre sehr zufrieden mit ihr.

*Vladimír Handlík
Juni 2018*