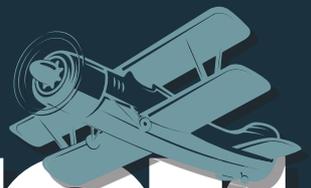




HISTORICAL FLYING CLUB

newsletter

01/2020



Das neue Projekt des HFC: Replik des Sopwith Triplane von 1916

HISTORIE

Die Sopwith Triplane wurde von Herbert Smith entworfen, der einen ähnlichen Rumpf und Heck wie bei der Sopwith Pup verwendete. Der Prototyp startete Ende Mai 1916 und wurde Mitte des nächsten Monats für das „A“ Geschwader RNAS an die French Furnes geschickt. Hier wurde das Flugzeug mit einem synchronisierten 7,7 mm Vickers Maschinengewehr bewaffnet. Der zweite Prototyp wurde Ende Oktober 1916 fertiggestellt. Beide Maschinen wurden von einem Neunzylinder-Rotationsmotor Clerget 9Z mit 110 PS angetrieben, die meisten dieser Flugzeuge erhielten dann jedoch den Motor Clerget 9B mit 130 PS. Die Sopwith Triplane wurde in der Sopwith-Fabrik in 130 Stück hergestellt, weitere Exemplare lieferte

die Firma Oakley. Das Flugzeug war ursprünglich für das Royal Flying Corps konzipiert, einige kamen jedoch zum Royal Naval Service und zur französischen Marine. Im Kampf wurden sie ab Februar 1917 eingesetzt. Nach fast allen Aussagen der Piloten, war die Triplane sehr leicht und angenehm zu pilotieren, ihre Bedienung war wirksam und gut abgestimmt. Im Gegensatz zur berühmteren Sopwith Camel konnte man die Triplane so trimmen, dass das Flugzeug die Richtung auch ohne Eingriff des Piloten beibehält. Die Triplane war wendiger und stieg schneller als die meisten ihrer Konkurrenten, war aber im Sturzflug langsamer.



Sehr geehrte Mitglieder und Freunde des HFC,

zum Ende letzten Jahres ahnte noch niemand, welche schwierigen Zeiten mit der CORONA Pandemie auf uns zukommen werden. Jedoch ist Verzweiflung und Panik trotz der massiven Einschränkungen in unserem Leben nicht hilfreich, sondern erschwert die Situation umso mehr. Aus diesem Grund lassen Sie uns gemeinsam zuversichtlich nach vorn blicken und die Zeit nach der Corona Krise vorbereiten. Dafür teilen wir ein wunderbares Hobby, welches uns mit Freude erfüllt und für einen Augenblick die Probleme vergessen lässt.

Den Historical Flying Club erwartet 2020 die feierliche Taufe der wunderschönen Replik Zlín XII. Der eigenfinanzierte Bau steht kurz vor der Fertigstellung. Gleichzeitig denken wir bereits heute über ein weiteres Projekt nach, welches wir in Angriff nehmen möchten. Mehr können Sie dazu im Artikel über die legendäre Sopwith Triplane erfahren.

Weiterhin bedanke ich mich ganz herzlich bei allen Mitgliedern des Organisationsteams der Historical Airshow in Mladá Boleslav für die umfangreichen Vorbereitungen. Aktuell ist noch nicht klar, ob die im Juni geplante Veranstaltung stattfinden wird oder auf das kommende Jahr verschoben werden soll. Auf jeden Fall ist eines sicher: Die Freude an der Fliegerei und den historischen Flugzeugen ist stärker als jedes Virus!

Ich bedanke mich bei Allen für die Unterstützung des HFC Clubs und freue mich auf die gemeinsamen Aktivitäten in 2020!

Ihr,

Dr. Michael Oeljeklaus

Sopwith Triplane



Technische Daten des Originals Sopwith Triplane:

Spannweite	8,8 m
Länge	5,74 m
Höhe	3,2 m
Leergewicht	447 kg
Maximalgeschwindigkeit	187 km/h

Die bekannteste Einheit, die Sopwits Triplane flog, war die „Black B Squadron“, die vom kanadischen Ass Raymond Collishaw kommandiert wurde. Die Flugzeuge dieser Staffel trugen die weißen Aufschriften Black Death, Black Maria, Black Roger, Black Sheep und Black Prince auf ihren Rümpfen. Die Einheit schoss, in den drei Monaten des Jahres 1917, 87 deutsche Flugzeuge ab. Collishaw selbst erzielte 33 Abschüsse. Nach weniger als einem Jahr wurde die Triplane aus dem Dienst genommen und durch die stärkeren Sopwith Camel ersetzt. Die Deutschen



waren von der Leistung der Triplans so beeindruckt, dass es unter den Flugzeugkonstruktoren zu einem kurzen „Dreidecker-Fieber“ kam. Bekannter war nur die deutsche Fokker Dr1.

BAU DER REPLIK

Wenn man sich die technischen Spezifikationen des Originals ansieht, ist ersichtlich, dass das Leergewicht von 447 kg direkt dazu einlädt, eine Replik zu bauen,

die genau der Größe des Originals entspricht. Möglich wird dies durch neue Regeln für den Bau von UL-Flugzeugen, bei denen das maximale Startgewicht heute 600 kg betragen darf. Bei einem obligatorischen Pilotengewicht von 110 kg und einem Treibstoffgewicht von 30 kg darf ein leeres Flugzeug bis zu 460 kg wiegen. In Anbetracht des Gewichts der Clerget-Rotationsmotoren von 175 kg haben wir bei aktuellen Motoren mit ähnlicher Leistung einen großen Spielraum.

Heute gibt es nur zwei Nachbildungen dieses interessanten Flugzeugs, eine in Neuseeland und eine in England am Flughafen Shuttleworth. Die Replik, die wir für den Bau vorbereiten, wäre daher die Dritte weltweit.

Im Voraus gibt es einen amerikanischen Siebenzylinder-Flugzeugmotor Warner Scarab mit 145 PS, den ich in Argentinien für dieses Projekt gekauft habe. Der Bau würde wieder von Ing. Petr Tax durchgeführt.

Petr Tax ist derzeit der beste Konstrukteur für den Bau von Nachbauten historischer Flugzeuge bei uns.

Im Oktober 2019 besuchten wir den Flughafen Shuttleworth, wo wir die Gelegenheit bekamen, das Flugzeug zu inspizieren, zu fotografieren und zu messen und die notwendigen wichtigen Informationen über den Bau und das Fliegen damit zu erhalten. Sehr detaillierte technische Originaldokumentationen für das Flugzeug wurden uns vom englischen Modellbauer Pete Mc Dermot, den wir aus der Zeit kannten, als er mit uns auf den Welt- und Europameisterschaften radiogesteuerter Modelle gerade mit der Sopwith Triplane flog und sein Land repräsentierte, zur Verfügung gestellt. Der Bau des Sopwith Triplane in voller Größe sollte in der ersten Hälfte dieses Jahres beginnen und könnte bis Ende 2021 abgeschlossen sein. Das Flugzeug könnte dann im Jahr 2022 in Betrieb genommen werden.

Vladimír Handlík



**Gemeinschaftsprojekt der Stiftung des Flugzeugs
des Metod Vlach und des Historical Flying Clubs:**

Zlín XII

von 1935

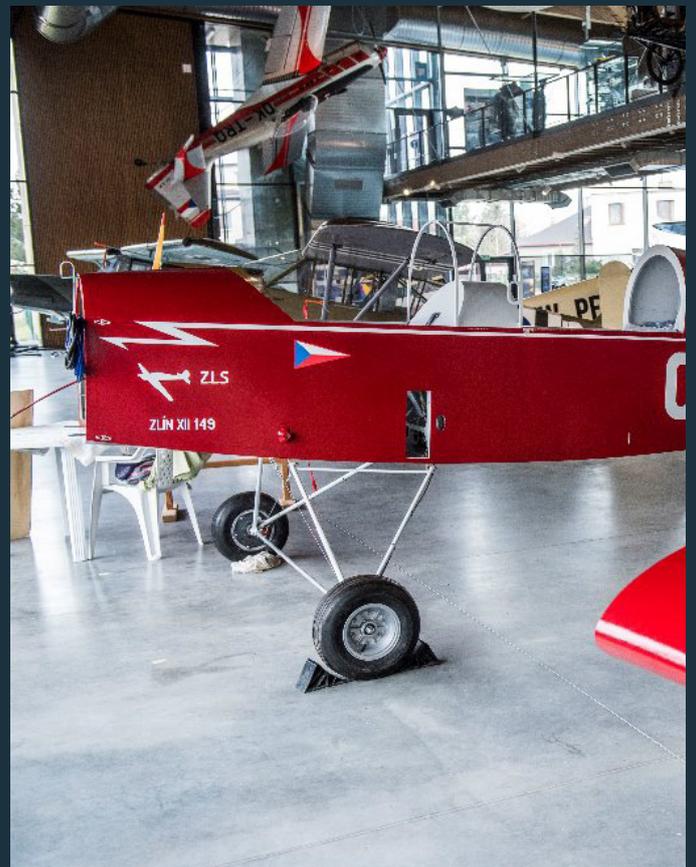
HISTORIE

Im April 1935 startete der Prototyp der leichten zweisitzigen Maschine Zlin XII, des berühmten Designers Jaroslav Lonek, die später von der Fluggesellschaft Zlin hergestellt wurde. Das Flugzeug war für seine Zeit ein moderner Tiefdecker mit hintereinander liegenden Sitzen und mit ihrer Form, ähnlich wie bei späteren Kampfflugzeugen, erzielte sie ebenfalls hervorragende Flugleistungen. Im Prototyp befand zunächst ein Motor Continental A40 mit einer Leistung von 27 kW, der später durch seine Zliner Kopie, den Motor Persy mit einer Leistung von 26 kW, ersetzt wurde. Gute Flugeigenschaften und die Steuerung in beiden Cockpits wurden erfolgreich bei der Ausbildung neuer Piloten eingesetzt, insbesondere bei der Veranstaltung „1.000 Piloten für die Republik“.

In den Zlin XII haben unsere Piloten viele in- und ausländische Wettbewerbe bestanden. Insgesamt wurden 201 Flugzeuge dieses Typs und 51 Flugzeuge der verbesserten Reihe Zlin 212 produziert. Das Flugzeug hat sich nicht nur in Aeroclubs massiv verbreitet, sondern wurde auch exportiert. Vor und nach dem Krieg flogen Zlin XII in Frankreich, Italien, Jugoslawien, Rumänien, Ägypten, Japan, aber auch in den Staaten Südamerikas.

BAU DER REPLIK

Die grundlegenden Parameter des ursprünglichen Zlin XII ermutigten direkt dazu, eine exakte Nachbildung in der Kategorie UL oder ELSA zu bauen. Das Flugzeug hatte eine Spannweite von 10 m, eine Länge von 7,8 m und ein Gewicht von 319 kg. Die Stiftung des Flugzeugs des Metod Vlach hat im Februar 2018 mit dem Bau der Nachbildung dieses Flugzeugs begonnen. Der Historical Flying Club ist der Haupt- und Exklusivpartner dieser einzigartigen Konstruktion und wird die vollständige Finanzierung bereitstellen. Das Continental A80-Triebwerk leiht diesem Flugzeug Vladimír Handlík, Vorsitzender des Verwaltungsrates der Stiftung.



Der Bau erfolgte in der Prager Werkstatt nach der originalen produktionstechnischen Dokumentation von Ing. Petr Tax und sein Kollege Ing. Petr Opěla unter Aufsicht des LAA-Chefingenieurs Ing. Václav Chvála. Die notwendigen Berechnungen wurden von Ing. Václav Brandejs durchgeführt. Der fachkundige Mitarbeiter insbesondere im Bereich der Flügelprofile war Ing. Emil Přádný.

Das Flugzeug wird in der roten „Jawa“ Farbe ausgeführt, die für Flugzeuge in den Aeroclubs am typischsten war. Die Immatrikulation OK-HFC bezieht sich eindeutig auf den Historical Flying Club und wurde vom Zivil Luftfahrtamt in Prag für unser Projekt genehmigt.

In der ersten Bauetappe bis April 2019 wurden die Träger der Flügel, Rippen, Endbögen, Seitenruder und Höhenruder hergestellt. Die Flügel waren ähnlich wie die massiven Heckflächen mit Sperrholz beschichtet. Es wurde auch der Bau des Rumpfes aufgenommen, der



später vollständig mit Sperrholz verkleidet wurde. Bei regelmäßigen Kontrollen in der Prager Werkstatt konnte die unfertige Flugzeugzelle auch vom Präsidenten des HFC, Dr. Michael Oeljeklaus, getestet werden.

Ein wichtiger Meilenstein dieser Konstruktion war der Belastungstest der Flügel, der ihre Festigkeit und korrekte Konstruktion unter Beweis stellen sollte. Er fand am Mittwoch den 24. April 2019, im Luftfahrtmuseum, statt. Die Flügel wurden nach Mladá Boleslav gebracht und an einer speziellen Konstruktion aus Stahlprofilen aufgehängt.



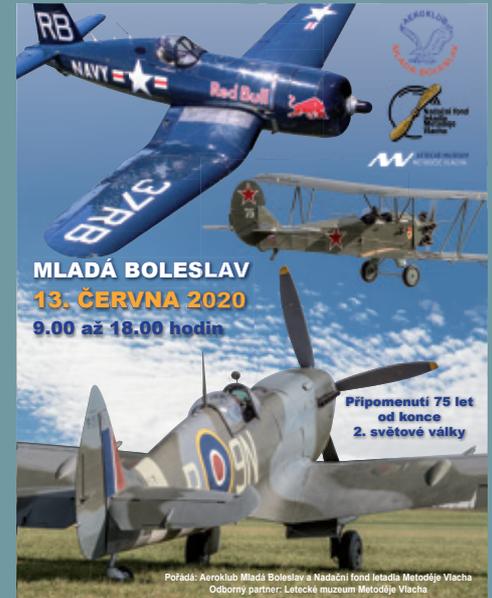
Als Last wurden Beton Pflastersteine und Zementsäcke, die in einem örtlichen Baumarkt ausgeliehen wurden, verwendet. Ing. Brandejs berechnete einen Plan zum Auflegen der Last für das 2., 3. und 4fache auf der Länge des Flügels. Die Festigkeitsberechnungen wurden für die 6fache Belastung ausgeführt, der Test sollte jedoch die 4fache Belastung belegen, das bedeutete, dass der Flügel allein mit einem Gewicht von etwa 60 kg einer Last von 1.743 kg standhalten sollte. Die berechnete Durchbiegung am Ende des Flügels sollte 150 mm betragen, aber im Test, der die Belastbarkeit

des Flügels belegte, waren es nur 110 mm. Der Flügel ist daher stärker als erwartet. Die Handhabung des Materials beim Beladen des Flügels und erneuten Entfernens war sehr anspruchsvoll, daher halfen alle Piloten des Stiftungsfonds beim Test. Im Oktober wurde der Rumpf fertiggestellt und die verglaste Kabine für die Lackierung und Montage vorbereitet. Der Rumpf und die Tragflächen wurden zum Luftfahrtmuseum transportiert, wo sich Petr Handlík persönlich dem Anstrich widmete. Ab Dezember 2019 wurden Arbeiten an den Details des Rumpfes, dem Anschluss von Messgeräten und der Fertigstellung des Armaturenbretts durchgeführt. Darüber hinaus die Installation des Funkgerätes und allen notwendigen Schläuchen und Kabeln. An beiden Cockpits wurden Sicherheitsgurte angebracht. Da das Flugzeug hydraulische Bremsen hat, musste die Feststellbremse als separates Druckventil gelöst werden. Als historischer Motor wird der Continental A 80 von Hand angeworfen und eine gut funktionierende Feststellbremse ist eine wichtige Voraussetzung dafür.

Beide verglasten Kabinen wurden ebenfalls eingesetzt und werden nach geringfügigen Änderungen definitiv befestigt. Nach Fertigstellung des Rumpfes Ende März werden die Tragflächen eingesetzt und der Motor montiert, der komplett in der Werkstatt bereitsteht, inklusive aller Hauben. Der Motortest und das Einfliegen sind für April geplant. Die feierliche Taufe, die schon einen festen Termin hat, ist bisher nur durch die aktuelle Gesundheitssituation in unserem Land und in ganz Europa bedroht. Sobald jedoch die Quarantäne und die damit verbundenen Einschränkungen nicht mehr bestehen, wird die Replik der Maschine Zlín XII nicht nur eine Zierde für das Luftfahrtmuseum Mladá Boleslav.

Vladimír Handlík

AKTUELLE INFO ZUR HISTORICAL AIRSHOW



Die Vorbereitungen für die diesjährige Historical Airshow, die gemeinsam vom Aeroclub Mladá Boleslav und der Stiftung des Flugzeugs des Metod Vlach vorbereitet wird, laufen weiterhin nach Plan, obwohl Einschränkungen zur Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 unsere Pläne erheblich ändern können.

Neben Flugzeugen aus dem Luftfahrtmuseum in Mladá Boleslav wurden uns wunderschöne historische Flugzeuge aus Tschechien und dem Ausland versprochen, wie zum Beispiel zwei Exemplare Supermarine Spitfire, die Hawker Hurricane, das Original Dakota DC-3 aus Großbritannien, die Li-2 oder anders die lizenzierte Dakota aus der Sowjetunion, die Corsair aus der Red Bull-Sammlung aus Salzburg, die Mustang und auch die Jas-39 Gripen der Armee der Tschechischen Republik, die Akrobatikgruppe The Flying Bulls und unser Top-Akrobat Martin Šonka. Die abwechslungsreiche Palette umfasst mehr als 52 historische Flugzeuge, die in einem fast vierstündigen Programm eingesetzt werden sollen.

Die aktuelle Gesundheitssituation in Europa und der ganzen Tschechischen Republik zeigt jedoch, dass die Chancen unserer Airshow von Tag zu Tag geringer werden. Partner, die versprochen haben, an der Airshow teilzunehmen, werden die Mittel sicherlich zur Deckung eines Teils der Verluste aus dem Produktionsrückgang verwenden wollen, und das Risiko, dass nur ein kleiner Teil der Besucher kommt, von denen wir finanziell abhängig sind, ist ebenfalls relativ hoch. Wir beginnen also darüber nachzudenken unsere Airshow auf den Juni 2021 zu verschieben. Bitte verfolgen Sie das Web des Luftfahrtmuseums und des HFC auf regelmäßige Updates.

Vladimír Handlík

GANZJÄHRIGE AKTION DES A HFC:



MITGLIEDER GEWINNEN NEUE MITGLIEDER

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 2018 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 gemeinsamen Gedanken, Interessen und Aktivitäten begeistern. Wer einmal die fantastische Atmosphäre des Fliegens erlebt hat, der ist begeistert – kommen Sie und lassen Sie uns diese Freude einem so großen Kreis von Menschen wie nur möglich zugänglich machen!

ZAHLUNG DER MITGLIEDSBEITRÄGE

Dank der finanziellen Unterstützung durch seine Mitglieder, konnte der Historical Flying Club im Zeitraum seiner Existenz eine ganze Reihe faszinierender Projekte umsetzen und die Entstehung von Maschinen unterstützen, die zu den Meilensteinen der Historie des Fliegens bei uns und in der Welt gehören. Auch 2020 bleiben die gleichen Kontaktdaten für die Bezahlung der Mitgliedsbeiträge:

Kontonummer 2107506457/2700
Für Mitglieder aus dem Ausland IBAN CZ 28 2700
0000 0021 07506457, SWIFT BA CX CZ PP.

Wir bedanken uns für die Unterstützung und Zusammenarbeit, Ihre Leitung
des Historical Flying Clubs



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.



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.



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.



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.

DETAILS ZUR MITGLIEDSCHAFT IM CLUB BEFINDEN SICH UNTEN UND SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH AUF DEM WEB WWW.HFCLUB.CZ