



FLUGZEUG MODELL AUS METALL VON METOD VLACH



Das Flugzeugmuseum hat eine neue Attraktion mit dem Metallflugzeug des Metod Vlach, welches in tatsächlicher Größe vor dem Gebäude auf einem Gestell aufgebaut worden ist. Schon vor zwei Jahren plante der Mittelböhmische Bezirk die Fläche vor dem Luftfahrtmuseum attraktiver zu gestalten. Am Anfang dachte man an ein Betonpodium mit einer L39 Albatros. Zum Schluss siegte jedoch der Vorschlag junger Architekten zum Bau des Metallflugzeugs des Metod Vlach auf einem aus dünnen Streben zusammengesetzten Ständer.

In der Ausschreibung des Mladoboleslaver Museums, siegte die Firma Lipraco aus Mnichovo Hradiště, welche große Erfahrungen mit der Herstellung von Teilen aus rostfreiem Stahl hat. Diese erhielt den Zuschlag für das gesamte Projekt inkl. der Lieferung, Montage,

der Baugenehmigung und den Erdarbeiten. Da es sich um ein hängendes Modell handelt, war es notwendig, das Projekt in 3D Daten aufzubereiten und dazu eine detaillierte, statische Berechnung zu erstellen. Die Fachleute entwarfen auch die Befestigung der Flügel mit Hilfen von Seilen wie beim Original. Die Konstruktion wurde so ausgelegt, dass bei starken Wind, Schnee sowie weiteren Umwelteinflüssen das Modell auf dem dünnen Ständer standhaft bleibt und sich darunter Menschen bewegen können.



SEHR GEEHRTE KOLLEGEN, MITGLIEDER DES HFC,

das Luftfahrtmuseum eröffnete in diesem Jahr schon die fünfte, erfolgreiche Saison. Unsere historischen Flugzeuge beteiligen sich auch in diesem Jahr wieder an großen Airshows, zum Beispiel auf der Aviatik Kirmes in Pardubice flogen acht unserer Flugzeuge. Die Arbeiten an der neuen Maschine Zlín XII laufen nach Plan, genauso wie die weiteren Aktivitäten einschließlich der Reparatur von Motoren.

Wir bereiten eine interessante Zusammenarbeit mit dem Museum Gustav Weißkopf in Leutershausen in der Nähe von Nürnberg vor. Gustav Weißkopf, der in Leutershausen geboren wurde, ging vor dem Ersten Weltkrieg nach Amerika, wo er Flugzeuge baute. Er ist angeblich der erste Mensch auf der Welt, der mit einem Motorflugzeug 1901 startete. Das wäre demnach zwei Jahre vor dem Start der Gebrüder Wright gewesen. Das amerikanische Institut für Flugwesen hat sein Pionierflug jedoch nie anerkannt und das obwohl eine Vielzahl an Zuschauern das Spektakel beobachteten. In vieler Hinsicht hatte dieser Pilot ein ähnliches Schicksal wie unser Metod Vlach – Daher dürfen Sie sich auf interessante, gemeinsame Veranstaltungen freuen.

Ich wünsche Ihnen schöne Sommertage,

Vladimír Handlík

Kalendář

- 4. 7. – VERNISSAGE DER AUSSTELLUNG ÜBER UNSERE ERSTE FALLSCHIRMSPRINGERIN MARIE KRUPÍČKOVÁ.
- 7. 9. – ŠKODA CLASSIC TOUR – TREFFEN IM LUFTFAHRTMUSEUM MIT OLDTIMERN
- 8. 9. – EIN TAG AM HIMMEL MIT MITARBEITER DER ŠKODA VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT IM LUFTFAHRTMUSEUM
- 13. 9. – WIR FLIEGEN FÜR SIE – SHOW HISTORISCHER FLUGZEUGE

Die Projektarbeiten liefen von Mai bis September 2018. Anschließend wurde bei Lipraco mit dem Bau begonnen. Es war sehr interessant, das Flugzeug in der Werkstatt zusammengebaut zu sehen. Alle Teile sind mit allen Details einschließlich des metallischen „Rohrsessels“ aus rostfreiem Stahl, welches alles Witterungseinflüssen widerstehen wird. Die endgültige Installation auf dem vorbereiteten Betonfundament nahm nur einige Stunden in Anspruch. Am ersten Tag wurde der Flieger montiert und am zweiten die Seile an den Flügeln gespannt. Die Arbeiten

wurden am 22. Dezember abgeschlossen.

Im Frühjahr 2019 wurde von der Mladaboleslaver Firma Osvit s.r.o. die Beleuchtung installiert, die in den Abendstunden die Maschine anstrahlt. Das Flugzeugmodell des Metod Vlach wurde am 12.04.2019 aus Anlass des internationalen Tags des Flugwesens und der Kosmonautik zur Nutzung übergeben. An diesem Tag begann auch das Luftfahrtmuseum das schon fünfte, erfolgreiche Jahr seines Betriebs.

Vladimír Handlík



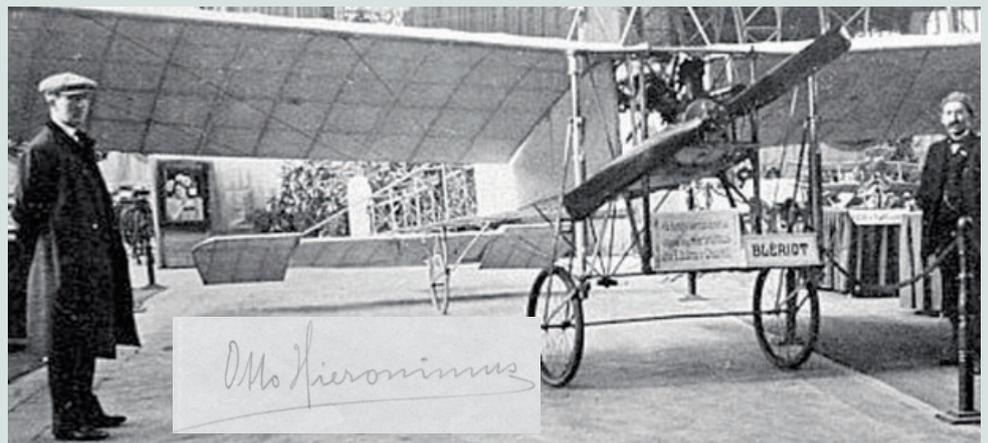
FLUGMOTOREN AUS MLADÁ BOLESLAV LAURINKAS IN DEN WOLKEN

DER MLADABOESLAVER AUTOMOBILHERSTELLER LAURIN & KLEMENT GEHÖRTE VOR 110 JAHREN ZU DEN PIONIEREN DER FLIEGEREI, ALS ERSTER IN DER REPUBLIK STellte ER SOGAR EINEN 450 PS MOTOR W12 HER! DIESER GING BIS NACH TOKIO.

Die mitreißende Geschichte beginnt am 15. Dezember 1907, als der Ing. Otto Hieronimus den Posten des Chefkonstruktors L&K einnahm. Der talentierte Techniker, geboren in Köln am Rhein, gestaltete anschließend eine ganze Reihe spitzenmäßiger PKW und Rennwagen, mit denen er selbst erfolgreich Rennen fuhr. Der populäre „Hiero“ wendet bald seine Aufmerksamkeit an die Eroberung der Lüfte. 1909 legt er in Frankreich die fliegerischen Prüfungen ab und zu Hause beginnt er die Entwicklung eines Motors aus eigener Konstruktion. Im November 1909 vereinbart er mit dem Generaldirektor Klement, wenn Hiero das Projekt erfolgreich beendet, im anschließenden Jahr sich ohne Unterbrechung 20 Minuten in der Luft hält und sicher landet, deckt L&K die Hälfte der Kosten und wird die Herstellung des Motors nicht berechnen. Sollte der Aviatiker einen Unfall haben,

wird niemand von ihm die Zahlung der Reparatur fordern. Im Falle der Einführung des Motors in die Serienfertigung entfallen auf den Schöpfer 30 Prozent des Reinerlöses.

Im Januar 1910 stehen am Rande von Mladá Boleslav zwei Hangars: einer gehört Hieronimus, der zweite gehört einem weiteren, erfolgreichen Rennfahrer und gleichzeitig



Aktionär des Automobilbauers, dem Alexander Graf Kolowrat – Krakowsky. Beide verwenden einen angepassten Vierzylinder L&K Typ EL. Den gleichen Weg begeht auch ihr Kollege Metod Vlach, ein talentierter Monteur und späterer Werkmeister bei Laurin & Klement.

Am denkwürdigen Freitag, den 15. April 1910 hebt um 17 Uhr Ing. Otto Hieronimus, in einer Blériot mit einem Motor L&K Typ EL, hergestellt in Mladá Boleslav, von der Rennstrecke in Prag Chuchle, ab. In der Luft hält er sich 2 Minuten und 26 Sekunden und legt etwa zwei Kilometer zurück. Er ist damit der Erste auf dem tschechischen Gebiet. Am darauffolgenden Tag wiederholt es an gleicher Stelle der Tscheche Ing. Jan Kašpar, welcher mit der Gesellschaft L&K verbunden ist. Hieronimus kreist nicht lange danach über Radouč bei Mladá Boleslav.



Alexander Graf Kolowrat - Krakowsky



Flugzeugmotoren W12 (1924)

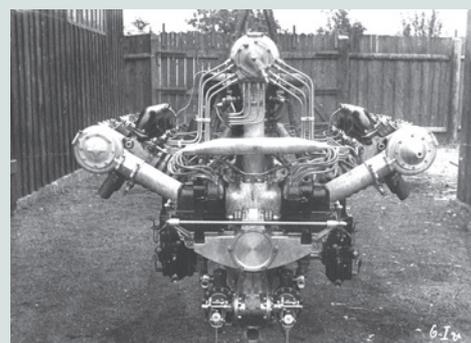
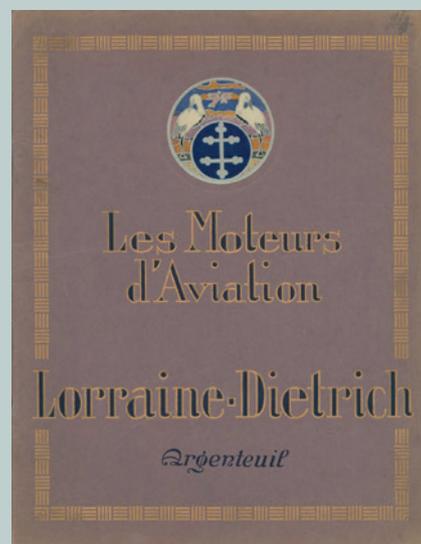
63-151

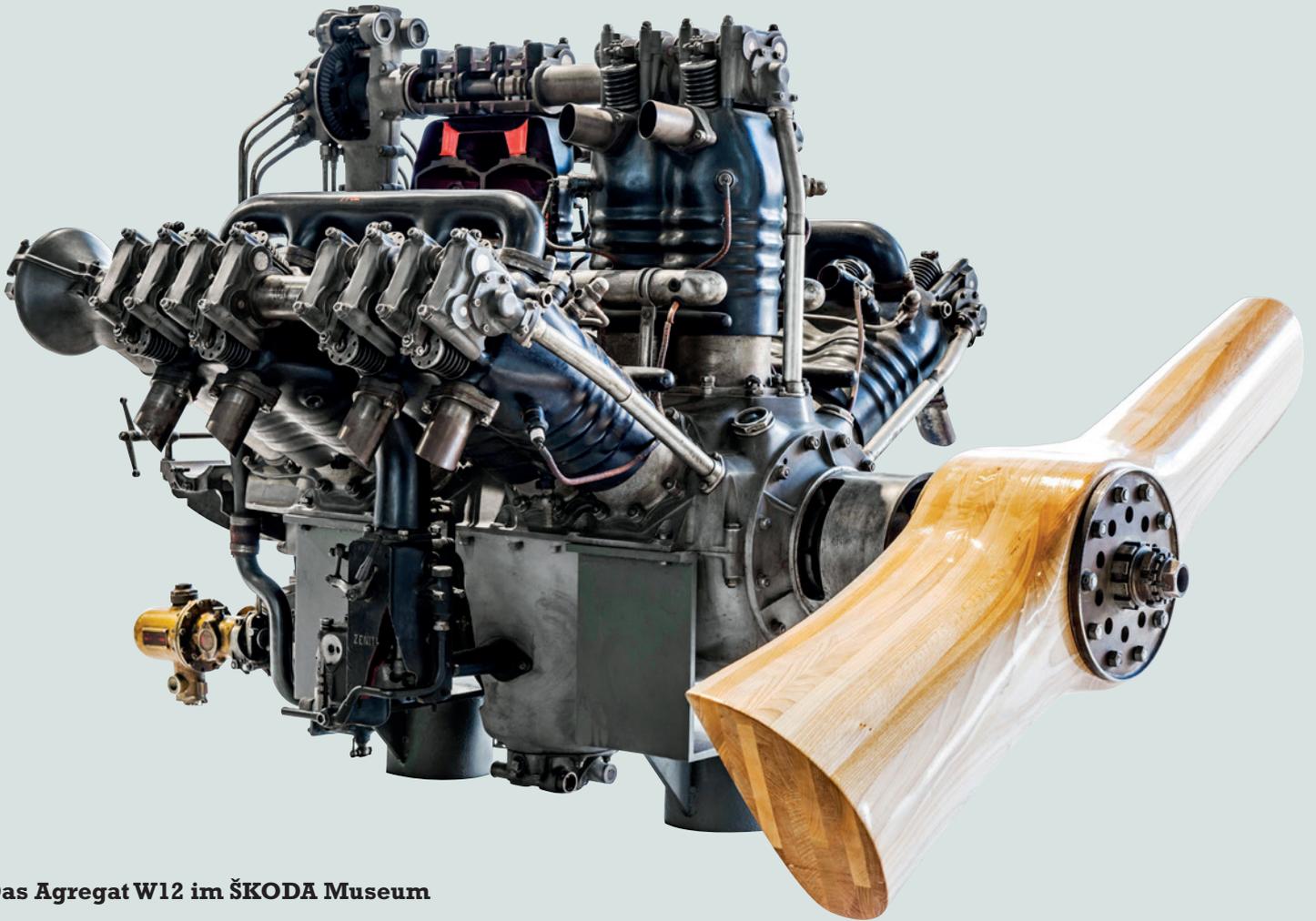
Die Fabrik ist jedoch mit der Nachfrage nach Automobilen Laurin & Klement, exportiert in zig Länder der Welt, ausgelastet. Deshalb entstehen letztendlich nur drei progressive Flugzeugmotoren mit Aluminiumblock, Gusszylindern und deren Blechummantelung. Das Projekt der Vierzylinder Hiero 4 geht nach Wien. Aus ihnen werden die wahrscheinlich zweiten, serienmäßig hergestellten Verbrennungsmotoren für den Antrieb von Flugzeugen auf der Welt. 1915 wurde der Sechszylinder von Hieronimus, auch dank des Lizenzverkaufs nach Deutschland, erweitert.

Damit endete jedoch die Verbindung zu Mladá Boleslav und der Eroberung des Himmels auf keinen Fall. Nach dem Ersten Weltkrieg, als der Absatz der Automobile wegen der allgemeinen Wirtschaftskrise zurückging,

erweiterte die Gesellschaft Laurin & Klement das Sortiment um moderne Flugzeugmotoren L&K-Lorraine-Dietrich in französischer Lizenz. In Mladá Boleslav entstehen seit 1924 nicht nur moderne Achtzylinder mit 400 PS. Die Besucher des ŠKODA Museums in Mladá Boleslav können das Spitzenmodell von 1926 bewundern, der nicht nur durch seine imposanten Abmessungen und den Hubraum von 24,4 Liter imponiert, sondern auch der Anordnung der zwölf Zylinder in W Form, oder drei Reihen mit je vier Zylindern. Die höchste Leistung 450 PS (331 kW) erreichte das Aggregat bei 1850 Umdrehungen je Minute. Laut zeitgenössischer Angaben verbrauchte er pro Stunde 240 Gramm Kraftstoff plus 12 Gramm Öl auf jede Pferdestärke.

1924
FRANCOUZSKA
LICENCE
PUVODNI_MANUAL





Das Agregat W12 im ŠKODA Museum

Das Projekt wurde auch nach 1925 fortgesetzt, als die Gesellschaft Laurin & Klement Bestandteil des Maschinenbau- und Rüstungsgiganten Škoda Pilsen wurde. Die hochwertigen Flugzeugmotoren aus Mladá Boleslav fanden ihre Anwendung zum Beispiel in den Maschinen Letov Š-12 und ŠB-16. Interesse an ihnen besteht jedoch auch weit

hinter den Grenzen der Tschechoslowakei, zum Beispiel in Litauen und der Türkei. Zu den überzeugendsten Beweisen ihres hohen Niveaus gehörte der erfolgreiche Fernflug des Oberstleutnants Jaroslav Skála, der 1927 mit der Letov Š-16 von Prag nach Tokio flog.

DER FLUG DES BEFLÜGELTEN PFEILS

Zusammen mit den Kollegen aus Mladá Boleslav widmete sich der Herstellung moderner Flugzeugmotoren auch eine von vielen Abteilungen bei Škoda Pilsen. Ab 1922 produzierte sie den Achtzylinder Škoda HS 300 mit den Parametern 18,5 l/300 PS, Lizenz des Hispano-Suiza 8Fb. Es folgte der Motor Škoda L. Mit der Produktion ganzer Flugzeuge befassten sich die Škodianer seit 1925, zwei Jahre später gründeten sie die Tschechoslowakische Fluggesellschaft (ČLS) mit staatlichem Eigentumsanteil. Zum Ende der 20er Jahre konzentrierte sich die aviatische Division im Prager Werk Avia, ebenfalls Bestandteil des Konzerns Škoda. Aber das ist schon eine andere Historie.

