



DAS GROSSE PROJEKT DES HFC:



BAU DER REPLIK DER ZLÍN XII

DER HISTORICAL FLYING CLUB, dank seiner Basis loyaler Mitglieder, kann einen seiner Schwerpunkte Berufen erfüllen – die Unterstützung des historischen Fliegens und den Bau von Repliken zeitgenössischer Flugzeuge. Vor uns liegt der Beginn eines Projekts, das zu den größten in der Existenz des HFC gehört. Schon im September beginnen die Arbeiten an der Konstruktion der sehr ansehnlichen Maschine Zlín XII, die unser Club komplett finanzieren wird.

Das ursprüngliche Original wurde in Otrokovice in den Baťa Flugzeugwerken in der ersten

Hälfte des Jahres 1935 hergestellt. Dieser Flieger war das Werk des berühmten Konstrukteurs Jaroslav Lonka, der damalige Chefkonstrukteur der Flugzeugfabrik Otrokovice. Die Maschine hat eine, für ihre Zeit, moderne Konstruktion – es handelte sich um einen Tiefdecker mit hintereinander angeordneten Sitzen, mit seiner schönen Form erinnert sie an Jagdflieger aus späteren Zeiten. Sie erreichte auch gute Flugleistungen mit relativ bescheidenen Motoren Persy I (36 PS) und Persy II (45 PS), die von der Konstruktion des amerikanischen Motors Continental ausging. Hergestellt wurden insgesamt 252 Exemplare der Reihe Zlín XII und später in der vervollkommenen Version Zlín 212.

Der Flieger war nicht nur in unseren Aeroclubs weit verbreitet, sondern sie gingen auch sehr häufig in den Export. Die Zlín XII flogen vor dem zweiten Weltkrieg und noch einige Zeit danach

in Frankreich, Italien, Jugoslawien, Rumänien, Ägypten, Japan und in den Staaten Südamerikas. Ein erhaltenes Exemplar Zlín XII befindet sich in der Ausstellung des Militärmuseums in Prag Kbely.

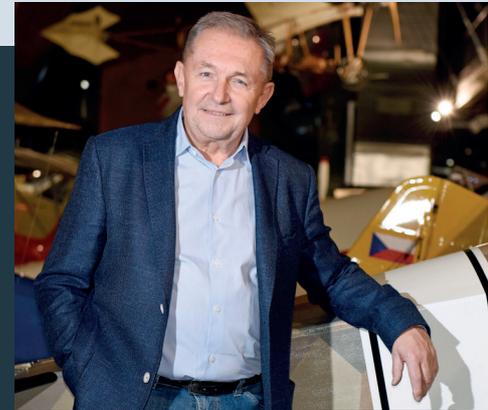
Den Bau der getreuen Replik dieses interessanten Fliegers führt, für die Stiftung des Flugzeugs des Metod Vlach, Ing. Petr Tax durch, der ebenfalls die Replik der Mo-

rane Saulnier BB gebaut hat. Das Projekt wird in tatsächlicher Größe (1:1) gebaut, der Bau beginnt am 01. September 2017 und wird am

31.12.2018 fertig gestellt. Die Inbetriebnahme ist für den 31.03.2019 geplant. Das Budget zum Bau ist mit 1,1 Millionen Kronen vorgegeben, die der Historical Flying Club komplett aus seinen Mitteln finanzieren wird.. «



VOR UNS LIEGT DER BEGINN DES PROJEKTS, DASS ZU DEN GRÖSSTEN IN DER EXISTENZ DES HFC GEHÖRT



WERTE MITGLIEDER DES HFC,

wir befinden uns mitten in der Flugsaison und ich freue mich, dass die Aktivitäten Historical Flying Clubs wirklich sichtbar sind – und zwar wortwörtlich. Bei den Aktionen „Museumsnacht“ und „Wir fliegen für Sie“ war Mittelpunkt der Aufmerksamkeit unsere neue Maschine Morane Saulnier BB, die wir im letzten Jahr getauft haben. Das Armaturenbrett des zweiten Piloten trägt eine Tafel mit Informationen, dass sich der HFC finanziell an der Entstehung dieser schönen Maschine beteiligt hat. Im Herbst startet eine weitere Replik, die Caudron G3, die die technische Abnahme hinter sich hat, jetzt fertiggestellt wird und für das Einfliegen vorbereitet wird. Ich bin sehr froh, dass es uns gelingt den Hauptgedanken unseres Clubs zu erfüllen – finanziell beim Bau von Repliken historischer Flugzeuge zu helfen. Über die Vorbereitungen für ein weiteres Projekt erfahren Sie in diesem Newsletter mehr. Im Herbst beginnen wir den Bau der Zlin XII, die voll aus den Mitteln des HFC finanziert wird. Allen Mitgliedern und Fans des Clubs möchte ich auf diesem Weg für ihre Unterstützung danken!

Ihr, Vladimír Handlík

Kalendarium

8. 9.	wir fliegen für Sie
SEPTEMBER	Treffen der Mitglieder des HFC – Barbecue
SEPTEMBER	Taufe der Replik Caudron G3
DEZEMBER	verschließen des Himmels, Vollversammlung

Über die Termine im September und Dezember informieren wir Sie rechtzeitig per E-Mail.

DER HFC BETEILIGT SICH AN DER RENOVIERUNG

DES SEGLERS L-13 BLANÍK



DER AEROKLUB MLADÁ BOLESLAV, Gründer der beliebten Segelflugschule, kooperiert gegenwärtig sehr eng auch mit dem Luftfahrtmuseum Metod Vlach. Unter anderem betreibt er aktiv den hölzernen Segler Orlik VT 116 des Museums und unterstützt das historische Fliegen in Mladá Boleslav. Vor geraumer Zeit fiel im Aeroklub die Entscheidung ein ganzmetallisches, zweiseitiges Segelflugzeug L-13 Blaník zu renovieren und es in die „Dienste“ der Flugschule aufzunehmen. Die Blaník gehört zu den bedeutenden, historischen, ganzmetallischen Segelflugzeugen, die auf der ganzen Welt fliegen, obgleich ihr Betrieb nach einem Unfall in der Schweiz im Jahre 2009 gestoppt wurde und eine Rekonstruktion mit Anpassung des Rumpfes und der Träger der Flügel empfohlen wurde.

Die Anpassung des Segelflugzeugs Blaník beginnt mit der Beseitigung der Niete am Rumpf und seine Teilung in zwei Teile hinter der Kabine. Danach wird eine neue, verstärkte Trennwand eingebracht und der Rumpf wieder vernietet. Die Anpassung der Flügel besteht im Einlegen eines weiteren Stahlbands zur Versteifung der Träger. Der Segelflieger ist danach für einen sicheren Betrieb in der Flugschule befähigt, die Kosten für diese Anpassungen betragen 450 000 CZK.

Der Aeroklub bat die Gewerkschaft KOVO MB und die Gesellschaft ŠKODA AUTO um eine finanzielle Unterstützung der Anpassungen des Segelfliegers mit dem, dass er gleichzeitig die Absolvierung der Segelflugschule für Auszubildende und Studenten des Automobilbauers zu weitaus günstigeren Bedingungen anbot. Die besten Auszubildenden und Studenten können auch vollkommen gratis im Segler fliegen. Der Aeroklub bot für beide Partner Flächen an den Flügeln und dem Rumpf des L-13 Blaník als Werbeträger an.

Der Historical Flying Club entschied sich der Ge-



DAS LOGO DES HFC wird sichtbar an beiden Seiten des Rumpfes unter der Ebene der Kabinenverkleidung positioniert

BLANÍK GEHÖRT ZU DEN BEDEUTENDSTEN HISTORISCHEN, GANZMETALLISCHEN SEGELFLIEGERN, DIE IN DER GANZEN WELT FLOGEN

werkschaft KOVO MB und der Gesellschaft ŠKODA AUTO anzuschließen und zwar mit einem Betrag von 50.000 CZK, der finanziell der Anpassung des Seglers behilflich ist. Am Rumpf des Fliegers unter der Kabine wird dafür im Gegenzug die Werbung für den HFC inklusive seiner Webadresse positioniert und beim Treffen unserer Mitglieder im Herbst können Interessenten in diesem Segelflieger fliegen – was ein außerordentliches Erlebnis ist. «

ŠKODA Classic Tour das vierte Mal!

DAS AREAL DES LUFTFAHRTMUSEUMS METOD Vlach ist am Samstag dem 02. September wieder das Ziel der schon traditionellen Fahrt der Mitarbeiter der Marke ŠKODA mit ihren historischen Fahrzeugen. Der vierte Jahrgang in Reihe bietet den Teilnehmern eine neue Strecke und eine ganze Reihe Zeit gemessener Abschnitte, die von den Teilnehmern in genau vorgegebener Zeit absolviert werden müssen. Ein Abweichung um +/- 0,01 Sekunde bedeutet einen Strafpunkt, ein Durchfahren des Abschnitts um eine Sekunde früher oder später „kostet“ 100 Strafpunkte. In diesem Jahr meldeten sich rekordmäßige 140 Besatzungen mit Fahrzeugen vieler Marken an. Nicht nur die Mitglieder des HFC laden wir zu diesem Samstagsnachmittag, wenn die Besatzungen ab 13:00 Uhr auf dem geschlossenen Parkplatz am Museum den letzten gemessenen Abschnitt bewältigen um anschließend das Ziel hinter dem Gebäude des LMMV durchfahren. Die feierliche Siegerehrung ist für 15:00 Uhr geplant. «

**IN DIESEM JAHR MELDETEN SICH
REKORDMÄSSIGE 140 BESATZUNGEN MIT
FAHRZEUGEN VIELER MARKEN AN.**





REPLIK DER KLEMM L 25 H

Ing. Vladimír Handlík
Stiftung des Flugzeugs
des Metod Vlachá

NACH DER KONSTRUKTION EINER ganzen Reihe von Flugzeugen in den Jahren 1919 – 1925 gründete Hans Klemm 1926 seine eigene Firma aus der sofort das berühmte Sportflugzeug Klemm L 25, ausgerüstet mit einem Motor Salmson mit 40 PS Leistung. Nach Anpassung des Flugwerks entstand dann ein Typ, der nicht nur für Schulungs- und Sportzwecke diente, sondern auch für Kunstflugübungen. Gerade die Vielseitigkeit der Anwendung, gegeben durch die Möglichkeit der Installation eines Motors bis zu 73,6 kW, ermöglichte eine ungeahnte und bei Sportflugzeugen bisher nicht dagewesene Serienproduktion. Von 1928 bis 1939 wurden insgesamt 600 verschiedene Modifikationen hergestellt, die sich vor allem durch den Motor unterschieden.

Auf den Klemm L-25 wurden mehrere bewundernswerte, sportliche Leistungen erbracht. 1930 unternahm der bekannte Segler Wolf Hirt einen Motorflug nach Nordamerika mit Zwischenlandung in England, auf Orkney, Island, Grönland, Labrador und Quebec. Auf Island erfuhr er jedoch, dass die dänische Regierung zum Trotz früherer Versprechungen auf einer Kautionshöhe von 10.000,- Kronen, als Sicherheit für die Kosten einer möglichen Suchaktion im Falle eines Unfalls, damit er in Grönland landen konnte. Da Wolf diesen Betrag nicht aufbringen konnte, musste er seinen Plan aufgeben. Also fuhr er mit seinem Flugzeug per Schiff nach Kanada und von dort flog er nach New York. Er besuchte Washington, Richmond, Atlanta, Florida und flog acht Monate wortwörtlich kreuz und quer über den USA.

Die Flugzeuge Klemm L-25 nahmen in den 30er Jahren an allen Flugwettkämpfen in Deutschland teil. Sie wurden in eine ganze Reihe europäischer Länder exportiert. Einige von ihnen flogen noch in den 70er Jahren mit ursprünglichen Motoren in der BRD, Luxemburg und der Schweiz.

Nach der Entscheidung über den Bau der Replik der Klemm 25 H im Jahre 2008 haben wir

ihre ursprüngliche Konstruktion und Flugeigenschaften berücksichtigt. Wir suchten für unsere Sammlung ein Flugzeug, das einen historischen Wert hat und ein Tiefdecker ist und es dadurch auch für weniger bewegliche Passagiere leichter besteigbar ist. Ende 2009 war der Flügel und die Konstruktion des Höhenruders fertig, bis Mitte 2010 das Skelett des Rumpfes und der Flügelträger.

Ein bedeutender Meilenstein für den Bau eines jeden Flugzeugs ist der Belastungstest der Flügel. Dieser lief im Juni 2010 unter Teilnahme der Bauer und des Haupttechnikers der LAA der ČR

(tschechische Luft Amateur Assoziation) Ing. Václav Chvála, erfolgreich. Der Flügel wurde mit dem Träger verbunden und umgedreht „kopfüber“, die Enden wurden mit kleinen Wagenhebern unterlegt, die die Belastung beim Beladen mit der Last und beim Rückfedern übertrugen. Das Material für die Belastung stellte der örtliche Baumarkt bereitwillig zur Verfügung und so wurden nach und nach Zementsäcke auf den Flügel laut Belastungsplan gebracht.

Das Fahrgestell wurde direkt, mit dünnwandigen Stahlrohren, an den Rumpf geschweißt, und zwar einschließlich des Spürwinkels für die Räder. Die Federung wird mit Bantamreifen und Gummiringen und – tellern sichergestellt, ähnlich wie bei den Mosquitos.

2011 wurde die Maschine bezogen und lackiert, nach Fertigstellung in den Hangar in Mladá Boleslav gebracht, wo die Mitglieder der Stiftung die letzten Handgriffe tätigten. Die Laminateile fertigte Tomáš Souček an, die Anstriche und farblichen Ergänzungen nahm Ing. Petr Handlík vor, an der Montage des Motors und seinem Anschluss beteiligte sich Jiří Hybler. Klempnerarbeiten an der Motorverkleidung machten Petr Prskavec und der Plattner Alexandr Rimšev, der aus Aluminiumblech auf einem Holzbock manuell

2 Monate lang die vordere Maske formte. Die Endmontage des Fliegers lief im Januar 2012. Die Maschine wurde ausgewogen, der Schwerpunkt wurde bestimmt und kleinere technische Änderungen vorgeschlagen um die Konstruktion zu verbessern.

Die Maschine bekam die Kennung OK RAU 07. Den ersten Flug machte der Pilot der LAA Jan Rýdl am 21.11.2012.

Schon bei den ersten Geraudeauflügen war erkenntlich, dass der Flieger gut steuerbar ist und keine verräterischen Eigenschaften hat. Von April bis Mai 2013 setzten wir das Einfliegen laut, von der LAA für die Kategorie ELSA, vorgegebenem Programm fort. Mit jedem weiteren Start verfliegen unsere Befürchtungen immer mehr. Wir haben uns



sehr gefreut, dass uns nichts Verräterisches mehr droht und dass es eine herrliche Maschine ist. Das komplette Einfiegen laut erstelltem Programm wurde am 23.05.2013 beendet, als der Flieger auch den Flugzeugbrief in der Kategorie ELSA erhielt.

FEIERLICHE TAUFE DER REPLIK

An der feierlichen Taufe der Klemm 25 H im Juni 2013 beteiligten sich die Mitglieder des Vorstands der ŠKODA AUTO, die Herren Bohdan Wojnar und Michael Oeljeklaus, der Abgeordnete und stellvertretende Vorsitzende des Parlaments der ČR Jan Hamáček, der Oberbürgermeister der Stadt Mladá Boleslav Raduan Nwelati, Karl Petz aus der Schweiz, der Vorsitzende des Aeroklubs Mladá Boleslav Zdeněk Ježek, der Vorsitzende der Stiftung Ing. Vladimír Handlík, der Projektant der Replik Ing. Emil Přádny und der Erbauer Jiří Šamša. Zu den geladenen Gästen gehörten die Mitglieder der Stiftung des Flugzeugs des Metod Vlach, die Piloten des Aeroklubs und der Ultralightflieger und Vertreter der Medien. Nach der Taufe führte der Präsident des Historical Flying Club, Herr Michael Oeljeklaus, die die Klemm 25 H vor.



TECHNISCHE PARAMETER:

Spannweite	10,7 m
Länge	6,7 m
Flügelfläche	13,7 m ²
Leergewicht	330 kg
Startgewicht	540 kg
Geschwindigkeit maximal/Reise	165/120 km/hod
Minimalgeschwindigkeit	75 km/hod
Steigfaktor	2,5 m/sec

FLUGERFAHRUNGEN

Die Klemm 25 H hat ausgezeichnete Flugeigenschaften, ist sehr angenehm zu pilotieren und erfüllt die Basisbedingungen für einen typischen Schulflieger der 30er Jahre. Die Längs- und Querstabilität ist gut und das richtig entworfene Profil ermöglicht einen großen Geschwindigkeitsumfang ohne Eingriff in die Auswuchtung. Die Reisegeschwindigkeit ist 120 km/h bei 2000 U/Min. des Motors, die maximale Geschwindigkeit zum Horizont und vollen Umdrehungen beträgt 145 km/h. In leichten und scharfen Kurven verhält sich der Flieger angenehm wie mit Solo- als auch mit Doppelbesatzung. Die Sinkgeschwindigkeit für die Landung ist 100 km/h und nach zurücknehmen des Gases und ausgleichen der Maschine, sinkt der Flieger angenehm bis zur Dreipunktlandung. Den Piloten erwartet kein Durchfallen aus geringer Höhe, die Maschine lässt sich leicht anziehen bis sie auf einmal auf allen dreien steht. An dieser Replik haben wir uns bestätigt, dass die ursprüngliche Konstruktion des Hans Klemm perfekt war und zur Spitze des Welt Flugwesens gehörte. «