



Metod Vlach



und das erste tschechische Flugzeug



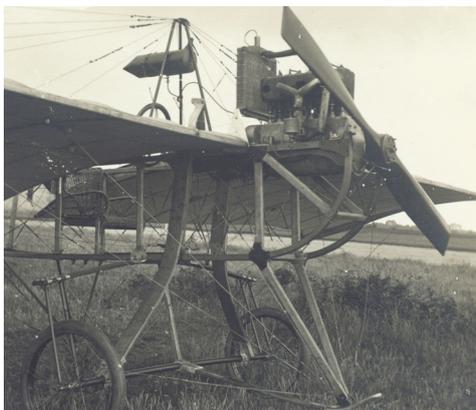
Der Vorreiter im Bau von Flugzeugen auf tschechischem Territorium, Metod Vlach, wurde in Říkovice bei Přerov geboren. Nach Absolvierung der Maschinenbauschule ging er nach Maribor in die Lokomotivenfabrik und danach zum Automobilbauer Puch im österreichischen Graz auf Wanderschaft. 1908 begann er als führender Motorenbauer in der Mladáboleslaver Firma Laurin & Klement. Hier lernte

er auch den bekannten Aviatiker, Automobilrennfahrer und Chefkonstrukteur der Firma, Ing. Otto Hieronymus, kennen, für den er auf den Rennen Mechaniker war. Er selbst beteiligte sich auch als Fahrer an Rennen in Frankreich und Österreich – Ungarn.

Als Knabe interessierte er sich auch schon für das Fliegen. Erbaute schon seit 1908 Flugzeugmodelle, die ihn schrittweise bis zu seinen eigenen Doppeldecker Konstruktionen brachten, die jedoch wegen schwacher Motoren und nicht perfekter Konstruktion nicht flogen. Zu der Zeit lernte er in Mladá Boleslav den Ing. Jan Kašpar kennen, der gerade bei „Laurin“ arbeitete. Metod Vlach verfolgte nicht nur seine Flugversuche mit der Blériot, gekauft in Frankreich, sondern auch die Flüge des Ing. Otto Hieronymus, der in Mladá Boleslav den ersten Fliegermotor in Österreich – Ungarn zusammenbaute und ihn in eine Blériot montierte. Vlach entschied sich jedoch seinen eigenen Konstruktorsweg zu gehen.

In den Jahren von 1909- 1910 baute er insgesamt drei Flieger, Doppeldecker mit Motoren ausgeliehen aus

der Firma Laurin & Klement. Außer kleiner Sprünge gelang ihm jedoch kein echter Flug. 1911 entschied



sich Vlach, dass er einen Flieger mit gänzlich neuer Konstruktion baut, und zwar einen Eindecker, was zu der Zeit ein „Aufschrei“ der Flugtechnik war. In einem hölzernen Hangar, den ihm die Stadt baute, begann er mit seinen Gesellen und Freunden Ševít, Vítek und Pekař schrittweise seinen Traum vom Fliegen zu verwirklichen.

Der Bau dieses vierten Fliegers dauerte bis in den April 1912. Der Flieger war aus Holz und, wie der Autor selbst angab, wurde es vollkommen aus inländischen Materialien gebaut, es hatte eine eigene Konstruktion, nur gering durch fremde Muster beeinflusst. Als Antrieb verwendete er wieder einen, von Laurin & Klement, geliehenen Automotormotor, diesmal den Typ L mit 28 kW Leistung. Am Flieger wurden insgesamt 2.200 Stunden abgeleistet. Vlach erhielt auch finanzielle Hilfe eines örtlichen Mäzenen, der es ebenfalls ermöglichte, dass der Flieger auf der Nordböhmischen Ausstellung im Frühjahr 1912 ausgestellt wurde. Der Flieger erweckte dort eine hohe Aufmerksamkeit und erhielt eine Goldmedaille.

Seine ersten Versuche führte Metod Vlach auf dem Truppenübungsplatz im Herbst durch. Er selbst



Liebe Freunde,

die zweite Ausgabe des Newsletters des Historical Flying Clubs hat zwei klare Hauptthemen – die faszinierende Historie des Fliegers, den 1912 der Vorreiter des Flugwesens Metod Vlach in Mladá Boleslav gebaut hat. Die Maschine, die mit einem Motor des Automobilbauers Laurin & Klement ausgestattet war, schrieb Geschichte.

Seine Formen begeistern uns noch und zwar Dank des getreuen und voll funktionstüchtigen Nachbaus, der zu den größten Magneten des Fliegermuseums in Mladá Boleslav gehören wird. Ich glaube, dass Vlachs Aufzeichnungen vom ersten Flug, als er die Maschine nicht einmal ordentlich steuern konnte und etwas ungesteuert ohne Motorhilfe landete, Sie genauso begeistern werden wie mich.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse an unserem Newsletter und die Aktionen des HFC und wünsche Ihnen einen angenehmen Herbst in der idealen Verbindung mit Flugzeugen und dem Fliegen!

Ihr Michael Oeljeklaus

KALENDÁŘ

15.
November

Gemeinsamer Besuch der HFC-Mitglieder beim Besitzer der Sammlung historischer Flugzeuge und Automobile auf dem Flugplatz in Hoškovice.
Ab 10.00 Uhr.

6.
Dezember

Flugplatz Mladá Boleslav
Mit dem Treffen der HFC-Mitglieder schließen wir mit dem imaginären Absperren des Himmels die Flugsaison ab

schreibt in seinen Memoiren über seinen ersten Flug am 08. November 1912, bei dem viele Zeugen und Freunde zugegen waren: „nach 70 bis 80 Metern Anlauf und leichter Wirkung auf das Höhenruder stieg das Flugzeug ohne geringste Schwankungen oder Gleichgewichtsverluste ob nun in Längs- oder Querrichtung. Da ich jedoch nicht fliegen konnte, landete ich originell – ich schaltete den Motor ab und wartete ab bis die Maschine, ohne Eingriffe der Ruder, aufsetzte. Mit Hilfe der Ruder zu landen habe ich mich nicht getraut. Am selben Tag flog ich noch sechs Mal.“

Metod Vlach flog bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs im Jahre 1914, als ein allgemeines Flugverbot ausgesprochen wurde. Nach dem Krieg kehrte er nicht mehr zum Fliegen zurück. Sein Primat bestand darin, dass er der erste Tscheche war, der einen Flieger eigenen Konstruktion baute, zusätzlich aus heimischen Materialien und angetrieben durch einen inländischen Automotormotor.

Vladimír Handlíř

NACHBAU DES Flugzeugs des Metod Vlach

Als ich im Jahre 1980 in der Werkzeitung mit der Bezeichnung „Ventil“ eine kurze Nachricht mit einem Foto über das Flugzeug des Metod Vlach entdeckte, begann ich als Flugmodellbauer darüber nachzudenken, dass ich mir Unterlagen besorge und ein flugtaugliches Modell dieses interessanten Flugzeugs aus den Pionierzeiten unseres Flugwesens baue. Im Archiv des Museums Škoda fand ich nur einige Fotos, aber auch eine interessante Adresse des Zdeněk Vlach, Sohn des Metod Vlach, der zu der Zeit in Sezimovo Ústí lebte. Es begann ein reger Briefverkehr, dann sendete er mir auch viele zeitgenössische Fotos und geschriebene Memoiren, die beinhalteten weitere zeitgenössische und technische Informationen. Letztendlich kam es auch zu einem persönlichen Treffen.

Die Fotos, die ich von Herrn Zdeněk Vlach erhielt, habe ich sorgfältig studiert und mittels grafischer Methoden habe ich von ihnen wichtige Maße abgelesen, die nach Ergänzung von Ziffern aus den handschriftlichen Memoiren zur Zeichnung einer verhältnismäßig genauen technischen Zeichnung des ursprünglichen Fliegers des Herrn Vlach aus dem Jahre 1912 führten. Zum Bau eines funkferngesteuerten Modells kam es nicht und die Jahre vergingen.

Kurz nach der samtenen Revolution entstand im Jahre 1990 die fliegerische



Amateurassoziation der ČR und es entstanden die ersten Amateurflieger und auch Nachbauten historischer Flugzeuge. Unter den Ersten befand sich auch Václav Vondrášek, der mit dem Nachbau des amerikanischen Fliegers aus den zwanziger Jahren – Curtis Jenny –



nach Mladá Boleslav kam. Ich erinnerte mich sofort an die Zeichnung des Fliegers des Metod Vlach, ein Wort ergab das andere und so stimmten wir uns schnell ab. Bei der Besichtigung der Historie stellten wir fest, dass den Metod Vlach im Jahre 1912 die „Laurinka“ unterstützte, sie liehen ihm einen Motor L und K des Typs L aus und auch die Stadt Mladá Boleslav baute einen Holzhangar – deshalb wendeten wir uns auch an die gleichen Partner. Der Magistrat der Stadt gründete den Stiftungsfond des Flugzeugs des Metod Vlach für die Finanzierung des ganzen Baus und die Škoda Auto lieh mittels des Museums einen Motor Favorit 1,3.

Den Bau nahm Václav Vondrášek im Jahre 2001 auf und schon im Herbst konnte das Flugzeug als Skelett fotografiert werden. Die technischen Berechnungen und die Bauaufsicht führte Ing. Vladimír Mečiar durch. Der Nachbau des Vlachflugzeugs ist gleich eine Konstruktion und ein Original. Der Körper, die Tragflächen und Schwanzflosse bestehen aus Fichtenholz, der vordere Teil wurde in Motornähe mit Buchenholz verstärkt. Der

Bezug des Fliegers ist, ähnlich wie bei allen Fliegern dieser Zeit, aus Baumwollstoff der mit Azeton – Spannlack lackiert wurde. Zur Steuerung diente genauso wie beim Original ein Lenkrad auf einem beweglichen Hebel. Für den Flieger ist ein großer Kühler vor dem Piloten typisch, der jedoch beim Nachbau wegen der höheren Motorleistung nicht ausreichte und durch einen weiteren, vorn positionierten, Kühler ergänzt werden musste. Der Nachbau ist im Maßstab 1:1 und unterscheidet sich vom Original nur in einigen Details für eine höhere Flugsicherheit. Es sind z.B. Flügelchen, die das Original nicht hatte, denn zu der Zeit verwendete man zur Quersteuerung das Verdrehen der Tragflächen, was jedoch aus Sicht der heutigen Erkenntnisse sehr unwirksam ist. Ein wesentliches Element des Nachbaus ist auch der Korbessel für den Piloten, der auf den ursprünglichen Fotos sehr gut sichtbar ist.

Der Nachbau wurde im Frühjahr 2002 durch den Testpiloten Jan Rýdl eingeflogen. Nach geringen Anpassungen wurde es auf dem ersten „zeitgenössischen Flugtag“ im Juni 2002 der Öffentlichkeit vorgeführt. Seit dieser Zeit wird es auf Flugshows und anderen Gelegenheiten gezeigt. Die Spannweite des Fliegers ist genauso wie beim Original 10m, die Länge 9m, die Tiefe der Tragflächen 2m. Die Reisegeschwindigkeit beträgt 75 km/h, Reichweite 80 km.

Die Familie des Metod Vlach bemühte sich dutzende von Jahren zu beweisen, dass ihr Vater und Großvater das erste tschechische Flugzeug baute, jedoch erfolglos. Bei der Vorführung des Nachbaus änderte sich jedoch diese Situation, über das Flugzeug und seinen Konstrukteur begann man zu sprechen und zu schreiben und so gelangte es berechtigt die Fluggeschichte. Im Jahre 2007 initiierte der Stiftungsfond den Bau eines Denkmals an Metod Vlach und zwar genau an der Stelle, wo er am 08. November 1912 zum ersten Mal zu seinem erfolgreichen Flug startete.



Vladimír Handlík



Ein Moment Unaufmerksamkeit ...

... Und die Probleme sind auf der Welt. Ein Beweis dafür ist das Ereignis vom Flugplatz Mladá Boleslav Mitte Juli. An einem schönen sonnigen Tag lockte es direkt zum Fliegen. Der Pilot und Eigner des historischen Flugs Zeugs Z-526 begann zum Start zu rollen, er widmete dieser Tätigkeit jedoch nicht die volle Aufmerksamkeit. Der Flieger mit einem Spornrad muss immer im Zickzack rollen, damit der Pilot dabei immer in einem leichten Winkel aus dem Flieger sehen kann.

In direkter Richtung ist aus dem Flieger nämlich nichts zu sehen. Der Pilot der Z-526 meinte höchstwahrscheinlich, dass er vor sich eine freie Fläche hat, aber das Gegenteil war leider die Wahrheit. Am Rande des Flugplatz Grundstückes befinden sich Mal kannte schwarz weiße mittellen welcher, Wie der Pilot nicht sah und daran Stoß. Es kam hierbei zur Beschädigung des Propellers und zum Abbruch des einzuziehenden Rades, der Eigentümer des Fliegers selbst erlitt hierbei zum Glück keine Verletzungen. Mit dem Flugzeug wird er bis zum Ende der diesjährigen Saison nicht fliegen können und der Pilot wird für die Reparatur einen anständigen Geldbetrag vorbereiten müssen.

Vom Stiftungsfond den Kindern

Schon eine ganze Reihe von Jahren machen die Piloten der Flieger des Stiftungsfonds des Flugzeugs des Metod Vlach in den Ferienlagern der Gewerkschaft KOVO MB, viel Freude. Die Idee wurde ganz einfach geboren. Die Piloten warfen über dem Ferienlager Bonbons ab um die Kinder zu erfreuen und dem Vorsitzenden der Gewerkschaft gefiel dies so gut, dass er die Zusendung von Briefen der Eltern organisierte. Dieser erhielten dann schöne Fliegermarken und auch einen Stempel: Stiftungsfond – Luftpost. So begann man regelmäßig Post über den Ferienlagern in Sloup und Nedamov abzuwerfen. Obwohl das Ferienlager in Sloup vor einigen Jahren geschlossen wurde, so verteilen die Piloten in Nedamov jedes Jahr mit großem Erfolg Freude.

Der Abwurf der Luftpost verläuft viermal je Saison, die Piloten des Stiftungsfonds starten mit vier bis fünf historischen Fliegern und machen für die Insassen des Ferienlagern eine kleine Flugshow, wobei sie an einem Fallschirm ein Paket mit Post abwerfen. Aus Pilotensicht muss jedoch auf eine hohe Sicherheit und selbstverständlich auch auf das Wetter Rücksicht genommen werden. Bei Windstille fällt das Paket häufig direkt in die Mitte des Platzes, bei stärkerem Wind endet es jedoch manchmal im Baum. Dadurch haben die Kinder und vor allem die Jungen ein ungewollt hervorgerufenen Kampfspiel in Verbindung mit dem Klettern auf Bäume.



Die erste Aktion im neuen Museum

Im neu erbauten Fliegermuseum auf dem Flugplatz Mladá Boleslav lief schon die erste Aktion – im April kam es dort zu einem Treffen bei der Auswertung der besten Flugsportler der Tschechischen Republik für das Jahr 2013. Die Schirmherrschaft für diese Aktion übernahm der Vorsitzende des Abgeordnetenhauses des Parlaments der Tschechischen Republik, Herr Jan Hamáček, der unter anderem im Besonderen für die Fertigstellung des Baus des Fliegermuseums eintrat.

Diese feierliche Aktion veranstaltete die Assoziation der Amateurflieger der ČR, der Tschechische Ballonfahrerverband, der Verband der Modellflieger der ČR, der Segelflug – Oldtimerclub der ČR und der Club fliegender Journalisten des Journalistensyndikats der ČR mit Unterstützung des Unterausschusses für Innovation, Flugwesen und Kosmonautik des Parlaments der ČR.