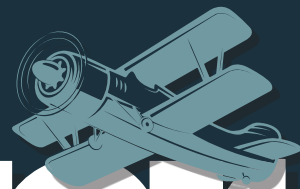




HISTORICAL FLYING CLUB

newsletter

04/2024



HFC-JAHRESHAUPTVER- SAMMLUNG 2024

Am Dienstag, den 26. November 2024 fand die jährliche Jahreshauptversammlung des Historical Flying Clubs statt. Im Hangar-Café des Luftfahrtmuseums Metoděj Vlach in Mladá Boleslav begrüßte der HFC-Präsident Dr. Michael Oeljeklaus alle anwesenden Vereinsmitglieder, insbesondere Frau Jaroslava Koubková, die im Oktober ihren 102. Geburtstag gefeiert hatte. Anschließend gab der HFC-Präsident den Anwesenden einen Überblick über alle wichtigen Aktivitäten des Clubs im Jahr 2024.

Insbesondere hob er die Fertigstellung und die äußerst erfolgreiche Taufe der Sopwith-Triplane hervor, an der neben anderen hochrangigen Gästen auch der Gouverneur der Region Mittelböhmen und der Bürgermeister von Mladá Boleslav teilgenommen hatten. Tomáš Kubín, Vorsitzender des Prüfungsausschusses des HFC erklärte, dass sich die Mitgliederzahl auf einem stabilen Niveau bei derzeit 112 Mitgliedern hält. Die Einnahmenseite des HFC-Budgets entwickelt sich positiv. Seit sei-



Liebe HFC-Mitglieder, liebe Freunde der Fliegerei,

auf der Jahreshauptversammlung haben wir den Himmel geschlossen und die diesjährige, sehr vielfältige Saison beendet. Wenn wir auf das Jahr 2024 zurückblicken, können wir zufrieden sein. Wir haben es geschafft, die Sopwith-Triplane, die vollständig von unserem Club finanziert wurde, fertigzustellen. Die wunderschöne Maschine ist ein Schmuckstück in den Sammlungen des Flugzeugmuseums, hat hervorragende Flugeigenschaften und ihre Taufe wurde zu einem wunderbaren Treffen und Fest der historischen Fliegerei. Wir haben auch eine Reihe von traditionellen Veranstaltungen für Sie, unsere Mitglieder, organisiert – wie zum Beispiel den beliebten HFC-Familientag. Ich möchte Ihnen allen ganz herzlich für Ihre Unterstützung im Jahr 2024 danken.

Das Jahr 2025 steht vor der Tür und mit ihm der Beginn weiterer Flugzeugnachbauprojekte. Diesmal haben wir uns für die Sopwith Pup entschieden, ein Flugzeug, das ein attraktives Paar mit der Triplane bilden wird. Wir können uns auf weitere gemeinsame Erlebnisse und Begegnungen freuen!

Ich wünsche Ihnen schöne Weihnachtsfeiertage und ein neues Jahr voller Gesundheit, Glück und Freude!

Mit herzlichen Grüßen,
Dr. Michael Oeljeklaus



Wichtige Termine in 2025

- | | |
|--------------|------------------------|
| 30. 8. 2025 | 12. Škoda Classic Tour |
| 5. 9. 2025 | Wir fliegen für Sie |
| 9. 9. 2025 | Familientag des HFC |
| 25. 11. 2025 | HFC Hauptversammlung |



Foundation und das neu vorbereitete Projekt des Baus eines Nachbaus der Sopwith Pup vor. Die Mitglieder stimmten auch darin überein, die HFC-Flugzeuge aufgrund des klaren wirtschaftlichen Nachteils und des professionellen Betriebs der Flugzeuge durch erfahrene Piloten nicht zu versichern. Es folgten die turnusgemäße Neubesetzung von zwei HFC-Vorstandsmitgliedern für die nächste Amtszeit sowie die Wahl von zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses des Clubs, deren bisherige, fünfjährige Amtszeit auslief. Nach der traditionellen Diskussion bereitete Vladimir Handlik eine Vorführung von zwei attraktiven



ner Gründung im Jahr 2012 belaufen sich die Mitgliedsbeiträge auf fast 6,9 Millionen CZK. Diese wurden in Projekte wie Nachbauten der Zlín XII, Sopwith Triplane, Flugzeugteile oder Reparaturen von Morane Saulnier, Klemm L25, Blaník und Beta-Minor Motoren investiert.

Im nächsten Teil des Programms stellte Vladimír Handlík das Thema der Eigentumsverhältnisse an den vom HFC finanzierten Flugzeugen im Falle der Liquidation der Metoděj Vlach Aircraft



Filmen vor: „Bau und Taufe der Sopwith-Triplane“ und „Familienstag HFC 2024“. Zum Abschluss des Abends gab es einen informellen Teil mit einer geselligen Debatte, unterstützt durch die traditionell hervorragende Verpflegung durch die Flugkantine. Der Abend endete mit der symbolischen Schließung des Himmels für 2024.

Alle vorgestellten Materialien (einschließlich der Links zu den oben genannten Filmen) wurden anschließend an alle HFC-Mitglieder verschickt.





NEUES HFC-PROJEKT: SOPWITH PUP DOPPELDECKER VON 1916

Wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, wird das nächste interessante Projekt des HFC der Nachbau eines historischen Flugzeugs aus dem Ersten Weltkrieg sein - der Sopwith Pup-Doppeldecker von 1916.

Nach der Fertigstellung des Nachbaus der Sopwith Triplane, deren Flugeigenschaften unsere Erwartungen übertroffen haben, bietet sich nun die Gelegenheit, eine Sopwith Pup in Originalgröße nach den Produktionszeichnungen zu bauen. Die beiden Flugzeuge könnten dann gemeinsam fliegen und der Öffentlichkeit die Zeit von 1916 bis 1917 vorführen. Außerdem wurden beide Flugzeuge in der Sopwith-Fabrik fast zur gleichen Zeit gebaut, so dass z.B. der Rumpf beider Flugzeuge fast identisch ist, was den Bau beschleunigen und verbilligen wird.

Geschichte des Flugzeugs

Die Sopwith Pup war ein britisches Kampfflugzeug, das im Ersten Weltkrieg eingesetzt und von der Sopwith Aviation Company hergestellt wurde. Ihr offizieller Name war Sopwith Scout. Sie erhielt den Spitznamen „Pup“, weil sie wie eine kleinere Version des zweisitzigen Flugzeugs aussah. Seinen nicht kampffähigen Namen erhielt es von Brigadegeneral W. Sefton Branckner, der, als er das Flugzeug zum ersten Mal neben einer größeren und ähnlich konstruierten Maschine desselben Unternehmens

sah, spontan ausrief: „Großer Gott! Ihre Sopwith 1½ Strutter hat ein Hündchen!“

Die Entwicklung dieses Flugzeugs im Jahr 1915 war ebenfalls etwas untypisch, da es nicht auf der Grundlage einer vorgegebenen militärischen Spezifikation oder einer Weiterentwicklung des Kampftyps entstand. Der Konstrukteur Harry Smith wählte einen kleinen einsitzigen Doppeldecker, den der Sopwith-Werkstestpilot Harry Hawker als seine persönliche Maschine benutzte. Das Flugzeug wurde ganz nach den Konventionen der damaligen Zeit auf der Grundlage von Erfahrung und Gefühl gebaut. Die Konstruktionszeichnungen sollen im Maßstab 1:1 direkt in

der Werkstatt angefertigt worden sein. Der endgültige Prototyp der Pup wurde im Februar 1916 fertiggestellt. Das Flugzeug hatte eine verstärkte Rumpf- und Flügelstruktur und ein verbessertes Strebensystem. Für den Antrieb sorgte ein 80 PS starker Le Rhone-Drehkolbenmotor. Die ersten Pups erschienen im November 1916 mit der neuen 8. RNAS-Staffel an der Front in Frankreich.

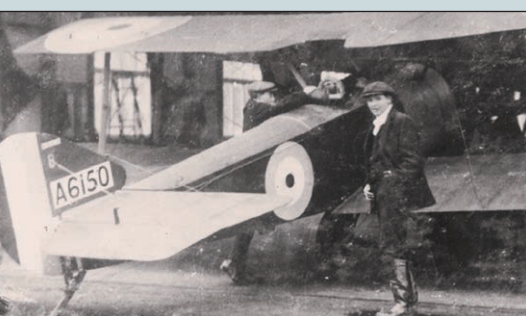
Die Sopwith Pup wurde schnell bekannt. Sie war angenehm zu fliegen, leicht zu warten und zuverlässig. Ihre großen Tragflächen waren vorteilhaft für den Steigflug und die Manövrierfähigkeit, insbesondere in großen Höhen. Obwohl ihr Motor weniger Leistung hatte als der des deutschen





Albatros D.III, konnte sie nach Angaben des britischen Fliegerassess James McCudden zwei Wendemanöver in der Zeit fliegen, die der Albatros für ein Wendemanöver benötigte.

Das Flugzeug wurde sowohl von RFC- als auch von RNAS-Einheiten mit großem Erfolg benutzt. Die ersten Maschinen wurden in die laufenden Kämpfe an der Somme eingesetzt. Im Herbst 1917 wurde die Sopwith Pup bei den Fronttruppen durch den Typ Sopwith Camel abgelöst. Ab Juli 1917 wurde sie in der Reserve zur Abwehr der schweren deutschen Gotha-Bomber und Zeppeline eingesetzt.



Einige dieser Maschinen trugen zusätzlich zum Maschinengewehr 8 Raketen vom Typ Le Prieur. Die Sopwith-Pup-Flugzeuge der RNAS-Einheiten waren ebenfalls an der Suche nach einer Möglichkeit beteiligt, vom Deck der Schiffe aus zu fliegen. Der erste Flug dieser Art fand am 28. Juni 1917 statt, als sie von einer sechs Meter hohen Plattform auf dem leichten Kreuzer HMS Yarmouth starteten. Komplizierter war jedoch die Landung auf einem Flugzeugträger. Am 2. August 1917 landete eine Sopwith Pup unter dem Piloten Edwin Dunning als erstes Flugzeug auf dem Deck eines fahrenden Flug-

zeugträgers. Bei der Landung wurde sie von der Kabinenbesatzung aufgefangen und gebremst. Gegen Ende des Krieges wurde die Sopwith Pup von RAF-Einheiten aufgrund ihrer Tarnkappe und ihrer einfachen Steuerung als Schulungsflugzeug eingesetzt. Insgesamt wurden 1.770 Exemplare produziert.

Vorbereitung des Nachbaus

Ähnlich wie beim Bau der Sopwith Triplane wählten wir ein bestimmtes Flugzeug mit einem bestimmten Piloten. Es handelt sich um die Sopwith Pup mit der Nummer A 6156 und ihren Piloten, Leutnant Oliver Stewart, der 1896 in London geboren wurde. Er trat 1914 in die Armee ein und wurde 1915 Pilot im Royal Flying Corps. Bei der 54 Squadron flog er die Sopwith Pup. Im Jahr 1917 errang er 5 Siege, wofür er später im selben Jahr mit dem Militärkreuz ausgezeichnet wurde. Im Jahr 1918 wurde er zum Major befördert. Er starb im Jahr 1976. Sein Flugzeug wurde symbolisch

mit zwei zusammenhängenden Buchstaben OS gekennzeichnet, um seinen Namen darzustellen. Unser Nachbau wird nach seiner Fertigstellung auf die gleiche Weise gekennzeichnet sein.

Petr Tax, der die Sopwith Triplane fertiggestellt hat, hat die Unterlagen für den Bau der Sopwith Pup vorbereitet und angeboten, ab Januar 2025 mit der Konstruktion und dem Bau zu beginnen. Der Motor wird derselbe sein wie der der Sopwith Triplane, nämlich der 145 PS starke Warner Scarab, der von Petr Handlík vorbereitet und langfristig ausgeliehen wird. Die Motorhaube, die in allen Details mit der der Sopwith Triplane identisch ist, wurde bereits im Vorfeld angefertigt. Der Bau wird 2,5 bis 3 Jahre in der Werkstatt von Petr Tax in Prag dauern und die HFC-Mitglieder werden über den Fortgang der Arbeiten detailliert informiert werden.

Vladimír Handlík

