

Das Segelfliegen in der CSSR hat eine lange Tradition und auch, dank vielseitiger und abwechslungsreicher Geographie, sehr gute Bedingungen: Thermisch sehr ergiebige Landstriche, sowie zahlreiche Mittel- und Hochgebirgszüge, wo auch Wellenflug möglich ist. Geographisch bedingt waren auch die vielen Berührungspunkte mit dem deutschen Segelflug; zuerst die guten, dann, in den späten Vor- und in den Kriegsjahren, die schlechten. Als der Krieg zu Ende ging, zogen die Deutschen ab. Was blieb, waren unzählige Flugzeuge, auch die für die Pilotenausbildung eingesetzten Segler, es blieben viele „Störche“, als ideale Schlepper, Ersatzteile, Baupläne, Zeichnungen. Das Segelfliegen erlebte eine neue Blüte, es wurden viele Maschinen konstruiert und gebaut, von denen z. B. die „Blanik“ in alle Welt exportiert wurde. Die Muster „Orlik I“ und „Orlik II“, in etwa 300 Stück hergestellt, machten mit einer Gleitzahl von über 30 den Leistungsflug in jedem Verein möglich, zumal fast überall F-Schleppmaschinen zur Verfügung standen. Den Kunstflugsegler „Lunak“ konnte man bis auf 300 km/h beschleunigen, Experten sollen noch mehr gewagt haben, und das in einem Segler in Holzbauweise. Zusammen mit weiteren noch dienenden Mustern ergab sich in den sechziger Jahren ein Bild, vom dem ein heutiger Sportflieger nur träumen kann.

Scale-Dokumentation VSB 66 Orlice

Mit der großzügigen staatlichen Unterstützung ist es vorbei, Neuentwicklungen gibt es kaum, und selbst die heute noch möglichen sportlichen Leistungen fallen oft rigorosen Flugverboten zum Opfer, die der Sportfliegerei so ziemlich für alle beliebigen Gebiete und Zeiträume auferlegt werden können.

Kurz – heute gibt es wenig, worüber es sich zu berichten lohnt. Bemerkenswertes findet sich nur in der Vergangenheit. So auch z. B. die „Orlice“, übersetzt „Adlerweibchen“, ein sehr schönes, leistungsfähiges Segelflugzeug: In den sechziger Jahren zeichnete sich die Notwendigkeit der Entwicklung eines neuen Leistungsseglers ab. Eine Gruppe Studenten der Militärakademie hatte trotz der sie beschäftigenden „MiGs“ und „Tupolews“ ihre Begeisterung für den Segelflug nicht verloren und gründeten ein Entwicklungsteam im mährischen Brno (Brünn). Im Jahr 1962 entstand ein Segler Name Vega. Er ging nicht in Serie, zwei Prototypen wurden dennoch gebaut.

Im Rahmen der Diplomarbeiten von sechs jener Studenten wurde ein neuer Segler konzipiert: die VSB 66 „Orlice“. Die Bauunterlagen wurden dem Herstellerbetrieb in Chocen 1966 übergeben. Der Bau des ersten und zweiten Prototyps ging nur schleppend voran, der Hersteller hatte wenig Interesse und auch die Segelflieger verlangten nach der „Orlice“ gar nicht so dringend: Die Vereine hatten damals noch gut bestückte Flugzeugparks. Erst 1970 startet der Prototyp zum Erstflug, der gute Flugleistungen bewies. Bald folgt die Zulassung des zweiten Prototyps. Bei einem Flug in der Slowakei stürzt die erste „Orlice“ ab, über die Ursache erfährt man heute Widersprüchliches. So soll der Segler ins Trudeln gekommen sein. Aus anderen Quellen erfährt man, daß es selbst die Testpiloten nicht geschafft hatten, das Flugzeug zu trudeln... Wie dem auch sei, der Absturz beendete abrupt das Projekt „Orlice“: Das eine Flugzeug ist zerstört, das andere wandert ins Museum in Praha/Kbely, wo man es heute unter

mehr als hundert anderen Exponaten bewundern kann.

Technische Beschreibung:
VSB 66 „Orlice“ war ein einsitziger Hochleistungssegler der Standard-Klasse mit V-Leitwerk. Es entstand in Holzbauweise, einige Teile sind aus Kunststoff. Der Flügel: Eine Holm-Rippenkonstruktion, mit 1,5 mm Sperrholz vollbeplankt. Bremsklappen führen oben und unten auf. Endscheiben an den Flügelenden sollten den induzierten Widerstand verringern und gleichzeitig Schutz bei abgelegter Fläche bieten. Das Flügelprofil hatte die Bezeichnung STF-863-615.

Der Rumpf war eine Sperrholzschaale auf einem Spanten- und Gurtgerüst. Die geblasene Plexiglashaube war einteilig und abnehmbar, das Cockpit recht komfortabel mit einem großen Gepäckraum, der es erlaubte, auch einen Behälter mit 54 l Ballastwasser mitzunehmen.

Das Leitwerk: Als Pendel-V-Leitwerk ausgelegt, symmetrisches Profil, bis auf vier letzte Rippenfelder vollbeplankt, ebenso die beiden Trimmruder.

Das Fahrwerk: Ein großes festes Rad, eine gefederte Kufe und ein angeformter Sporn unter dem Leitwerk.

Die Lackierung: Grundfarbe weiß. Kabinenrahmen, Linie am Rumpf entlang, Leitwerksrandbögen sowie Flügelendscheiben blaugrün. Schriftzüge schwarz, der Name „Orlice 1“ unterhalb des Kabinenrahmens mit gelbem Pfeil unterlegt. Die tropfenförmigen Ausgleichsgewichte am Leitwerk nur verzinkt.

Daten und Flugleistungen (letzte z. T. nur rechnerisch ermittelt): Spannweite 15 m, Länge 6,85 m, Höhe 1,4 m, Streckung Flügel 21,4, Leergewicht 271 kg, Fluggewicht max. 380 kg. Beste Gleitzahl 40, geringstes Sinken 0,6 m/s, Geschwindigkeit max. 268 km/h.

Die „Orlice“ sollte nach den Vorstellungen ihrer Konstrukteure als Leistungssegler noch in den achtziger Jahren den Vereinen dienen. Ein Absturz dieses ersten Prototyps beendete die Entwicklung, obwohl die Leistungen bestätigten, daß das Konzept richtig war.

