



Anpassen der Motorverkleidungsbleche der Zlin: die Frontmaske ist eine unter hohem Arbeitsaufwand hergestellte Neuanfertigung; links der Draken 10 der Schule.



Die Cockpithaube der Zlin wurde komplett zerlegt und neue Plexiglasscheiben eingeschnitten; im Hintergrund die L-19 3A-CD und Safir 3F-SJ als Lehrmittel.



Die wiederhergestellte Zlin ist seit Juli 2010 in der Militärluftfahrtausstellung in Zeltweg zu sehen (G. Holzschuh).

Karl Nowak

Die Restaurierung der Zlin Z 126 Trener 2A-AM



Nachdem in den öfh Nachrichten 3/10, Seite 33, die Geschichte der Zlin 126 2A-AM von ihrer Bruchlandung bis zur Wiederentdeckung und der Eingliederung in die Militärluftfahrtausstellung in Zeltweg weitgehend beschrieben worden ist, folgt nun ein Abriss ihrer Restaurierung an der Bundesfachschule für Flugtechnik in Langenlebarn.

Am 13. März 2008 kehrten die über viele Jahre in Groß-Enzersdorf aufbewahrten Teile der Maschine wieder nach Zeltweg zurück und wurden vorerst in der Werkstätte der Halle 8 gelagert. Das Arbeitsteam unter Leitung von Vzlt. i.R. Manfred Zeller begann, die Teile zu sichten. Die Tragflächen sowie das Höhen- und Seitenleitwerk waren mit allen Leitungen, Anschlüssen und Steuerseilen komplett. Vom

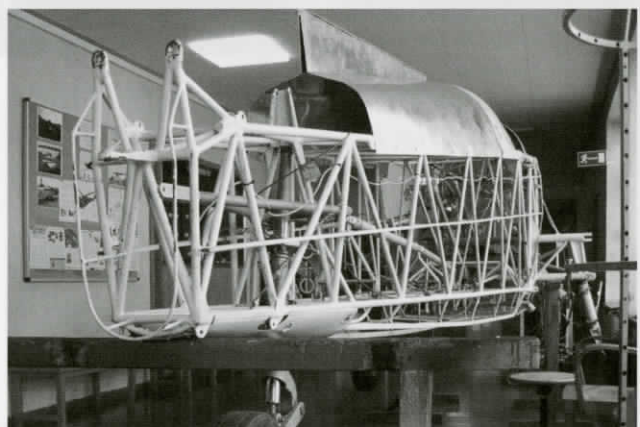
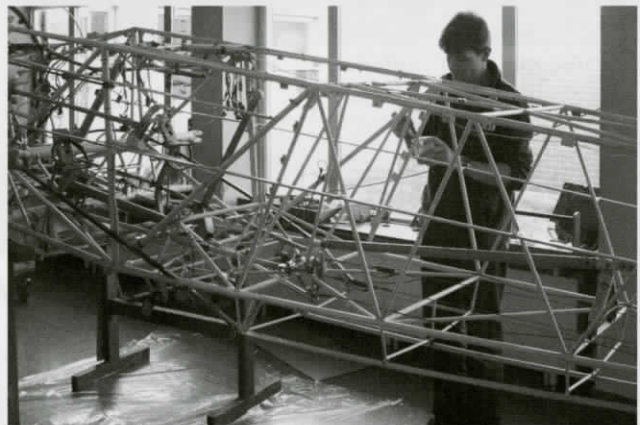
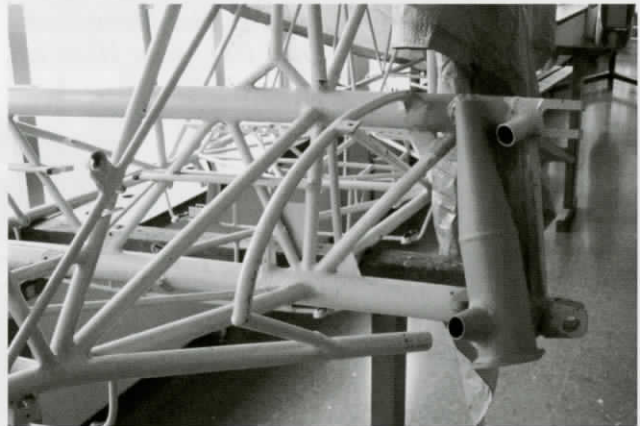
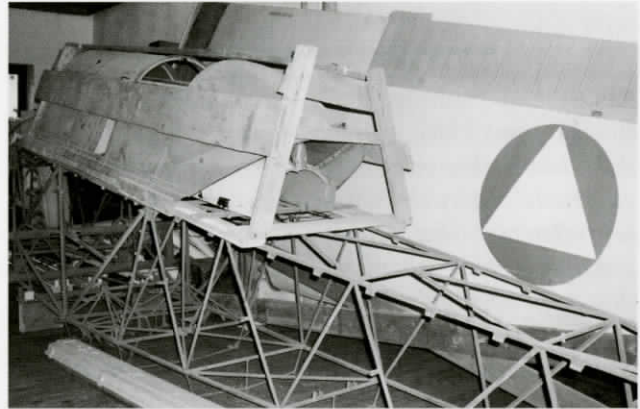
Rumpf war nur mehr das nackte Stahlrohrgerüst vorhanden, das schon einiges an Rost zeigte, zumal die gesamte Stoffbespannung fehlte. Diese war schon vor dem Transport im März 1966 nach Wien entfernt worden. Die abgebauten Teile wie Steuereinrichtung mit Stossstangen, Umlenkrollen, Steuerseile, Gashebel und -gestänge, sowie Formteile, Sitze und dgl. befanden sich in großen Holzkisten. Der Vorbesitzer Heinz Pollani hatte jedoch alles gut dokumentiert. Jeder Teil wies eine Nummer auf, die mit jener der von ihm übergebenen originalen tschechischen Teileliste ident war. Die Bestandsaufnahme ergab, dass alles soweit vorhanden war. Lediglich zwei Blechteile konnten nicht klar identifiziert werden, da sie auch in der Auflistung nicht markiert waren.

Seitens der Gesellschaft zur Förderung der Luftstreitkräfte (GFL) war geplant, die Maschine durch einen erfahrenen Lfz-Techniker unter Mithilfe von Freiwilligen im Rahmen der Ausstellungsarbeiten wieder aufzurüsten. Dieses Unterfangen scheiterte jedoch, weil Vzlt. Peter Seewald als verantwortlicher Werkmeister für den Eurofighter nicht die dafür notwendige Zeit aufbringen konnte. Trotzdem versuchten einige Helfer voller Elan, das Stahlrohr-rumpferüst zu reinigen, zu entrostern und neu zu lackieren. Auch Schweißarbeiten für die Montage von Halterungsböcken zur Aufnahme der bei der Bruchlandung abgescherten Fahrwerksbeine wurden vorgenommen. Die Arbeiten wurden jedoch bald eingestellt, weil das notwendige Knowhow fehlte und sie wenig sachkundig ausgeführt waren.

Nach Überlegungen, wie man das begonnene Projekt weiterführen könnte, wurde die Idee aufgegriffen, die Maschine von Schülern der Bundesfachschule für Flugtechnik in Langenlebarn herrichten zu lassen. Der Werkstättenleiter, OSR FOI Johann Kölbl und der praktische Lehrkörper waren von dem Projekt gleich angetan. Nach Rücksprache und Erlaubnis von Direktor Dr. DI Franz Koller konnte man unter Einbindung der Schüler der 3. und 4. Klassen das Projekt in Angriff nehmen. Seitens der GFL löste diese Bereitschaft große Erleichterung aus, gibt es im Rahmen des ÖBH doch keine bessere Institution, diese Arbeiten professionell und kostengünstig durchführen zu können. So wurden die Maschine und deren Teile am 29. April 2009 mittels Tieflader durch das technische Personal der leichten Lufttransportstaffel (ehemalige 4. Flächenstaffel/FIR 1) von Zeltweg in die Bundesfachschule nach Langenlebarn gebracht.

Wegen Platzmangels musste das Rumpferüst im Verbindungsgang der Schule aufgestellt und dort alle weiteren Arbeiten, die OSR Kölbl als Hauptverantwortlicher übernommen hatte, durchgeführt werden. Mit der vorangegangenen „Restaurierung“ in Zeltweg hatte er keine Freude, da sie unsachgemäß durchgeführt worden war. So musste etwa die Farbe vom Rumpferüst wieder mühsam entfernt werden, da jene durch den später aufzubringenden Klebstoff bei Aufziehen der Rumpfbespannung gelöst worden wäre. Ebenso waren die Böcke zur Aufnahme der Fahrwerksfederbeine asymmetrisch und in ungleicher Höhe angeschweißt worden.

Die wichtigste Arbeit war anfangs natürlich das genaue Sichten und Zuordnen der einzelnen Teile, als sie aus den Kisten ausgepackt wurden. Dabei wurde festgestellt, dass einige Kleinteile wie Anschnallgurte, Profileisten, Steuerseile, Schnellverschlüsse usw.



Von oben: Die Zlin-Teile in Zeltweg, falsch angeschweißte Fahrwerkshalterung, Konservierung des Rumpferüsts, das fehlende Rumpfrückenblech musste von den Schülern neu angefertigt werden.