



Auf den Sportflugveranstaltungen im Europa der dreißiger Jahre war die Zlin XII oft mehrfach dabei

Zlin Z-XII



Werbefoto Anno 193... (?). Die beiden Hübschen wollen sagen: Mit einer Zlin fliegen wir ach so gern. Ob die beiden Omis heute noch leben?

Das Beispiel eines Flugzeuges, das zwar schon lange nicht mehr fliegt, nach wie vor aber eine interessante Konstruktion darstellt: Sein Konzept, das einer einfachen, preiswerten und wartungsarmen Sportmaschine, ist heute mehr als aktuell, nachdem die Kostenexplosion an der Motorfliegerei diese Sparte für einen Normalverdiener praktisch unerschwinglich gemacht hatte.

Das Flugzeug Zlin entstand aber nicht in einem „Haus der armen Leute“. Einer der erfolgreichsten und in den Methoden, im guten wie im schlechten Sinne, progressivsten Industriellen im Vorkriegs-Europa war der Schuhfabrikant J. A. Bata in der tschechischen Stadt Zlin. Dieser Bata hat durch seine rationelle Produktion von Billigschuhen auf einen Schlag das Berufsbild des Schusters ausgelöscht und Hunderte von Handwerkern und Kleinbetrieben ruiniert, er hat in seinen Fabriken rigoros die Produktivitäts- und Anwesenheitskontrollen bei jedem einzelnen permanent durchführen lassen, er hat mit seiner Preispolitik den „Kundenfang“ fast wissenschaftlich betrieben. Er hat aber auch eine beispiellos gute Lehrlingsausbildung in seinen Werken praktiziert, Arbeitersiedlungen gebaut, die heute noch ein komfortables Wohnen erlauben, und er hat mit seinen „Schuhen von der Stange“ auch den Ärmsten im Volke erschwingliches Schuhwerk verpaßt.

Nicht für die Ärmsten, aber auch nicht für die Reichen waren die Flugzeuge aus der Bata-Flugzeugfabrik gedacht. Er hatte vor, „Volksflugzeuge“ sozusagen wie die Schuhe zu produzieren. In dieses Konzept paßten die Entwürfe ganz ausgezeichnet, die der neu angestellte Konstrukteur Jaroslav Lonek mitbrachte. Die „Zwölf“ war ein leichtes Schulungsflugzeug, dessen Eleganz es von zahlreichen vergleichbaren Konstruktionen unterschied, und die auch der Hauptgrund für den späteren Erfolg war.

Die „Zlin XII“ ist zum ersten Mal im April 1935 mit einem Continental A-40-2 Triebwerk (27 kW) geflogen. Später wurden die in der Bata-Flugzeugfabrik gefertigten Kopien „Persy“ der Typen I, II und III montiert.

Die Flugeigenschaften des Prototyps waren sehr gut und gaben kaum Anlaß zu Änderungen. Dennoch wurde die Serienfertigung erst in Angriff genommen, als der siebente Prototyp 1000 Stunden im Bordbuch hatte; es war 1936.

Die Flugzeuge wurden mit offenem und geschlossenem Cockpit angeboten, einige als reine Reiseflugzeuge mit Steuerung nur vom hinteren Sitz aus. Mit dem Flugzeug der Nr. 501/OKLZP/ wurde viel experimentiert. Man montierte eine Mechanik, mit der die Querruder als Landeklappen nach unten gesetzt werden konnten. Die gute Lösung, mit der die Mindestgeschwindigkeit, ohne Einbußen in der Steuerbarkeit, um 7 km/h herabgesetzt werden konnte, fand keinen Anklang bei den Kunden. Veränderungen des Höhenleitwerkes fanden keinen Anklang wiederum bei den Testpiloten. Es bleibt alles beim alten, und die Stückzahl, in der die Zlin XII hergestellt wurde, war für die damalige Zeit und ein Sportflugzeug beachtlich: 201 Exemplare. Dazu hat der Preis beigetragen – je nach Ausführung zwischen 29 000 und 38 000 Kronen, dazu trugen aber auch Wettbewerbe, auf denen die „Zwölfe“ zwar seltener die vorderen Plätze belegen konnte, dafür um so mehr durch Zuverlässigkeit, Sparsamkeit und Schönheit beeindruckte. In den nationalen Wettbewerben mußte die Zlin gegen die harte Konkurrenz der sehr gut fliegenden (und viel häßlicheren) E-114 Praga Baby antreten, auf der internatio-



Die Praga E-114 war zwar ein ziemlich „häßlicher Vogel“, sie flog aber sehr gut und war für die Zlin XII auf Wettbewerben eine scharfe Konkurrentin



Die Zlin als Exponat einer Industrieausstellung

nationalen Ebene hatte es die „Zlin“ mit oft sehr viel stärkeren Maschinen zu tun.

Am 4. Juli landete der Werkpilot Matlocha mit seiner hellblauen „XII“/OK-BTG/ nach einer Langzeiterprobung: In etwa dreieinhalb Monaten flog die Maschine eintausend Stunden auf 140 000 km und 529 Einzelflügen. Der Durchschnittsverbrauch von 8,8 l pro Stunde belegte wieder einmal die Sparsamkeit des Motors, eine Sparsamkeit, von der man heute nur träumen kann. (Dafür kann man heute etwas schneller fliegen, kann es aber nicht bezahlen).

Im Winter 1937 veranstaltete der Ägyptische Königliche Aeroklub das dritte „Flugzeugrennen über Oasen“. Die „Zlin XII“ wurden per Bahn nach Italien transportiert und flogen von dort über Tunis und Tripolis nach Kairo. In dem 1 100 km langen Rennen von Luxor über Dakar und Baharija nach Kairo belegte die „XII“ mit Mr. J. Ambrus und Ing. S. Smela den siebten Platz in der Gesamtwertung, wobei die meisten Konkurrenten über 200-PS-Motoren hatten und die Siegermaschine, eine Ju 86, sogar 650 PS! Und – wieder einmal war die Zlin das sparsamste Flugzeug im Ver-

Vermutlich das letzte existierende Exemplar der Zlin XII, ein restauriertes Flugzeug, das heute in einem Museum in Prag ausgestellt ist.



brauch. Im gleichen Jahr konnte eine „Zlin XII“ zwei Rekorde für Leichtflugzeuge aufstellen. Der gute Ruf des Flugzeuges brachte Aufträge aus der ganzen Welt, und es flog in Europa, Afrika, Südamerika und sogar in Japan. Die Langlebigkeit der Zlin ließ sie auch nicht so schnell vom Himmel verschwinden und bis in die sechziger Jahre ist ein Einzel-exemplar geflogen.

Technische Beschreibung: Zweisitziger Tiefdecker in Holzbauweise, freitragend, festes Fahrwerk.

Der Flügel: Kastenförmiger Hauptholm, ein Hilfsholm und sechzehn Rippen je Flügelhälfte bildeten das Gerüst, das mit Sperrholz beplankt wurde.

Der Rumpf: Aufgebaut in Gitterbauweise aus Holzstegen und Gurten und im ganzen sperrholzbeplankt. Die durchgehend „verglaste“ Kabine erlaubte eine ausgezeichnete Rundum-Sicht. Das Leitwerk war ebenfalls in Holz gebaut, Flossen sperrholzbeplankt, Ruder stoffbespannt. SL und HL untereinander mit Stahldrähten verspannt. Das Fahrwerk: Jedes Rad war an drei Beinen befestigt, wobei das Hauptbein gefedert/gedämpft war. Die „Ballonreifen“ hatten Abmessungen 420 x 150, der Sporn aus Blattfedern hatte einen Schleifschuh, auf Wunsch wurde auch ein Rad montiert. Die Steuerung war, wie damals üblich, über Steuerseile ausgelegt und in Normalversion an beiden Sitzen vorhanden.

Das Triebwerk: Der meist eingebaute Motor Persy II hatte 2,2 l Hubraum und gab bei 2 700 Upm 47 PS (33 kW) Leistung an den stoffbespannten (!) Holzpropeller. Die Instrumentierung: In der Version aus dem Jahre 1938 war nur der hintere Sitzplatz instrumentiert. Skizze in der Zeichnung, v. l. n. r.: Schalter Magnetzündung, Drehzahlmesser, Höhenmesser, Fahrtmesser, Wendezeiger, Längsneigungszeiger, Drehzahlmesser, Thermometer, Öldruckmesser. Über dem Instrumentenbrett der Kompaß.

Die Lackierung: Hier war natürlich der Kundenwunsch entscheidend. Häufige Variante war hellgelbe Grundlackierung oder solche in Silberbronze.

Technische Daten (mit Motor Persy II):

Spannweite:	10 m
Länge:	7,68 m
Höhe:	1,86 m
Fahrwerksspurweite:	2,0 m
Propellerdurchmesser:	1,7 m
Leergewicht:	319 kg
Fluggewicht:	520 kg

Flugleistungen:

Höchstgeschwindigkeit:	145 km/h
Reisegeschwindigkeit:	130 km/h
Landegeschwindigkeit:	69 km/h
Flughöhe max.	3 800 mm
Reichweite:	450 km