Münchner Merkur
Journal
Das Wochenend-Magazin des Münchner Merkur

Münchner Merkur Nr. 187, Wochenende, 16./17. August 2014

Mit Riesen-Herz

Warum Tiere die besseren Bergsteiger sind. > Seite 3

Sie sind infernalisch laut, ziemlich lahm – und bereiten einen Höllenspaß: Oldtimer-Flugzeuge machen einige Bayern süchtig.

Fliegen pur – das ist es, was für bayerische Piloten den größten Reiz ausübt, wenn sie mit Maschinen wie dieser Antonov AN-2 abheben. LORTIE

Höhenflüge mit Tempo 50

Oldtimer-Flugzeuge finden immer mehr Liebhaber in Bayern

VON SABINE SCHMALHOFER

Nur wenn die Sonne scheint und keine Gewitter vorhergesagt sind, darf die alten Dame raus. Zum Ausflug ins Blaue. Mit ihren 78 Jahren ist sie zwar nicht mehr die jüngste, doch die Männer macht sie immer noch verrückt. Ihrem orangefarbenen Körper und den vier schmucken Flügeln konnte auch Marwig Herzog nicht widerstehen. Er musste sie besitzen. Und dafür war ihm kein Weg zu weit. Aus den USA, genauer gesagt aus Las Vegas, holte er seinen Traum nach Oberbayern.

Jetzt residiert die fesche Dame in der Flugwerft Oberschleißheim, einer Zweigstelle des Deutschen Museums. Dort ist die in Würde gealterte Schönheit, deren profaner Name Waco YKS-6 lautet, eine der wenigen Oldtimer-Exemplare, die es überhaupt noch in die Luft schaffen. Herzog sei Dank. Er führt die Waco regelmäßig aus, mal nach Salzburg, mal nach Kopenhagen. Besonders gerne mögen die beiden Flugtage. Dort ist die elegante Maschine eine Attraktion – schließlich gibt es nur noch drei Exemplare diesen Typs weltweit zu bewundern.

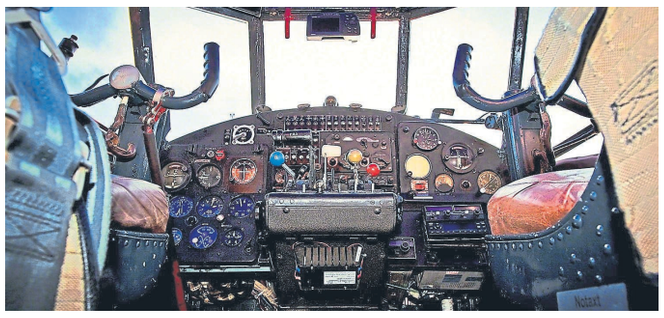
Mal Verletzte, mal Leichen

Die Waco hatte ein bewegtes Leben. „Als Ambulanz-Flugzeug war der Doppeldecker im Einsatz, hinten gibt es einen extra Raum für eine Trage, auf der die Verletzten liegen konnten“. Bis in die 1980er-Jahre war die 275-PS-starke Dame in der Wildnis von Alaska zuverlässig unterwegs und rettete so manchen schwer verletzten Arbeiter oder Jäger. Manchmal wurde sie allerdings auch zum Leichenflieger. Kein Grund, die Contenance zu verlieren. Gut, Seitenwind mag die Waco nicht so gerne, und bei einem möglichen Motorausfall verhindert die Bauweise ein panikfreies Gleiten. Aber ansonsten ist die 1936 gebaute Maschine robust und ohne jeden Schnickschnack konstruiert. „Das ist Fliegen pur“, schwärmt Berufspilot Herzog, der seit 44 Jahren den Pilotenschein besitzt. Der gelernte Bankkaufmann hat bereits in den 1970er-Jahren seine Leidenschaft für alte Flugzeuge entdeckt. Die Oldtimer umwehe Abenteuerluft, selbst wenn sie kein offenes Cockpit besitzen. „Bei einem solchen Doppeldecker hätte ich mir beinahe mal Finger und Zehen abgefroren, seitdem fliege ich nur noch in geschlossenen Maschinen“, lacht der frühere Fallschirmspringer. Damit seine geliebte Dame auch weiter gut in Schuss bleibt, hegt und pflegt er sie mit einem Rundum-Betreuungs-Programm: Sanft reinigen, Gelenke schmieren, Ölwechsel am 7-Zylinder, das macht er alles selbst. Müssen Verschleißteile ausgetauscht oder der Motor überholt werden, darf nur ein Spezialist ran.

Wie die Firma Dachsel aus Baierbrunn bei München, die sich auf historische Maschinen spezialisiert hat. Gibt es für derart betagte Flugzeuge überhaupt noch ausreichend Ersatzteile? Und wo findet man sie? Im Internet jedenfalls nicht. „Nein,“ lacht Heinz Dachsel, „bei uns zählt die Mundpropaganda – und wir telefonieren viel“. Und wenn es beispielsweise einen speziellen Kolben nicht mehr gibt, „dann wird das Teil extra angefertigt“, berichtet der Motoren-Papst. Er kennt sie alle: die Drei- und Achtzehn-Zylinder, die Stern- und Boxer-Motoren. „Unser ältester Motor, den wir repariert haben, stammt aus dem Jahr 1907“, erzählt Dachsel.

Mit der Hand aus dem Fenster

Wer sich einen Flugzeug-Veteran zulegt, braucht in der Regel einen dicken Geldbeutel. Für seltene Exemplare legen Liebhaber schon mal hohe sechsstellige Summen auf den Tisch. Zum Kaufpreis kommen regelmäßige Kosten für den Erhalt dazu. Außerdem legen Behörden viel strengere Maßstäbe an als beispielsweise bei automobilen Oldtimern. Mensch und Maschine werden in regelmäßigen Abständen auf Herz und Nieren geprüft. Gebührenpflichtig, versteht sich. An der Tankstelle rattert die Kosten-Uhr weiter: 3 Euro für 1 Liter Flugbenzin zahlt Pilot Herzog am Zapfhahn. Kein Wunder, dass sich so mancher Oldie-Narrischer eine Einnahmequelle für seinen Vogel sucht.



Auch bei Tempo 50 wollen viele Instrumente im Cockpit der Antonov (oben) – die um 1960 auch im Passagierverkehr in der DDR im Einsatz war (ganz unten) – im Auge behalten werden. Die Passagiere freuen sich über Ledersitze und große Fenster (unten). SCHINDLER (3) / FKN

Andreas Wild aus Herrsching am Ammersee dreht mit seiner „Tante Anna“ jeden Sonntag seine Runden übers Voralpenland: Neun zahlende Passagiere sind mit an Bord der Antonov und können im größten einmotorigen Doppeldecker der Welt geruhsam, aber geräuschvoll dahingleiten. Manchmal „begleitet“ Andreas Wild einen ebenso langsamen Zeppelin, der in Friedrichshafen gestartet ist. „Die AN-2 kann sehr gemütlich fliegen“, lacht Wild, „selbst bei Tempo 50 braucht keiner einen Absturz fürchten“. Ängstlichen empfiehlt der Oberbayer den Cockpit-Sitz. „Da kann man einfach mal die Hand aus dem Fenster halten und den Luftstrom fühlen.“

Kurbel erweckt 1000 Pferdestärken

Einige Exemplare des Doppeldeckers sind heute noch in China oder Russland im Einsatz. „Wenn mal die Batterie zum Starten leer ist, kann man den Motor noch mit der Handkurbel anwerfen“, schmunzelt Wild, der am Flugplatz in Bad Wörishofen parkt. Schwere Unfälle sind bei Oldies selten, warten die Piloten doch optimale Wetterbedingungen ab.

Was Arthur Scheid schon aus Eigeninteresse tut. In seinem Doppeldecker, Baujahr 1941, geht’s dank offenem Cockpit zugig zu. Nur mit Ledermütze und Fliegerbrille geschützt, ist Scheid den Elementen ausgeliefert. Regen, Kälte, Hitze, alles bekommt er hautnah mit. Logisch, dass man sich in der Szene kennt. Etliche Vereine widmen sich den Nostalgie-Fliegern. Scheid ist Vorstand beim Verein „German historic flight“, Sitz Rosenheim. Der Verein hat rund 300 Mitglieder, aber nur eine Handvoll historischer Flugzeuge. Eine Altersgrenze gebe es nicht, so Scheid, aber wenn der Vogel mehr als 40 Jahre auf dem Buckel habe, würde man vom Oldtimer sprechen.

Eine Boeing mit zugigem Cockpit

Wer es sich leisten kann, hat gleich mehrere Exemplare im Hangar stehen. Weniger Betuchte suchen sich Gleichgesinnte und kaufen gemeinsam ein Nostalgie-Maschine. Scheid hat sich mit einem Verkehrspiloten zusammengetan. Beide sind bedingungslose Oldie-Fans. „Kein Firlefanz im Cockpit, keine Knöpfchen-Technik, das ist genau meins“, schwärmt der ehemalige Unternehmer. Und wenn der Rosenheimer Hobby-Pilot im Bekanntenkreis erzählt, er fliege eine Boeing, sind alle bass erstaunt. „Klar, da denkt jeder an eine große Passagiermaschine“, lacht Scheid. „Aber meine 220-PS-Boeing hat nur zwei Sitze“. Gelegentlich verabreden sich Arthur Scheid und Marwig Herzog zu einem gemeinsamen Ausflug. Kaum abgehoben, blühen die beiden rüstigen Damen so richtig auf. Weil sie wissen: Jetzt schlagen die Männerherzen mal wieder höher...

Tolles Duo: Waco YKS-6 (li.) von Marwig Herzog und Boeing Stearrman von Arthur Scheid. DOBERSBERGER

LINKS

>> www.german-historic-flight.de – Mitteralmweg 6, 83026 Rosenheim. Telefon: 0 80 31 / 35 32 060.
>> www.deutsches-museum.de/flugwerft Flugwerft Schleißheim, Effnerstr. 18, 85764 Oberschleißheim. T.: 089/31 57 14 10.
>> www.classicwings-bavaria.de Unteres Hart 12 86825 Bad Wörishfn.; T.: 0174/3418667.
>> www.dachsel.de Flugmotoren-Reparatur, Oberdoller Str. 29, 82065 Baierbrunn. Tel.: 089 / 79 37 210.

1000 PS stark ist der Sternmotor der Antonov AN-2 von Andreas Wild.

INHALT

LEBEN
„Nastrovje“ an der Isar
Russische Touristen sind nicht immer beliebt, lassen aber jede Menge Rubel in Bayern. > Seite 2

BÜCHER
Kitschiger Heimat-Blick
Einen Bildband und spannende Thriller und Romane stellen wir heute auf der Buchseite vor. > Seite 5

IMPRESSUM

Verantwortliche Leitung
Matthias Busch
mbusch@merkur-online.de
Tel: 089/5306-412
Fax: 089/5306-8657