

Der Hangar in Mengen ist modern, die Flugzeuge dagegen sind betagt, aber allesamt in Top-Zustand. Sie werden bestens umsorgt von vier engagierten Piloten.

Foto: Herzog



Besuch bei den Antique-Aeroflyers

# Schatztruhe



In einem großen Hangar am Flugplatz Mengen sind ein paar fliegerische Raritäten zu Hause – gehütet, gepflegt und leidenschaftlich geflogen von vier Menschen, die sich den Namen „Antique-Aeroflyers“ gegeben haben. Sie wollen die Schätze der Luftfahrt so lange wie möglich flugfähig halten.



Die Curtiss Robin , Baujahr 1929, stammt aus Minnesota. Sie war dort in Privatbesitz und ist eines der ältesten flugfähigen Luftfahrzeuge der Antique-Aeroflyers.



Die Antique-Aeroflyers mit Uschi Kälberer, Alois Bader, Walter Klocker und Günther Kälberer. Links: Modern anno 1929: die ungewöhnliche Korbgeflecht-Bestuhlung und das simple Panel.



Herzlich willkommen! Es ist ein strahlender Samstag im Sommer, und Uschi und Günther Kälberer haben für den Besuch des aerokurier das Team zusammengetrommelt. Gar nicht so einfach, denn alle Beteiligten der Antique-Aeroflyers sind beruflich sehr eingespannt und haben nur an Wochenenden Zeit für ihre Schätze. Uschi Kälberer ist Personalreferentin. Ihr Mann Günther (57), ehemaliger Jet-Fluglehrer der Luftwaffe, ist heute bei EADS Cassidian am Bodensee tätig. Alois Bader (52), wie Kälberer ehemals bei der Luftwaffe geflogen, arbeitet ebenfalls bei Cassidian. Last but not least ist Walter Klocker (53) mit dabei, der im benachbarten Österreich ein Unternehmen für Digitaldruck leitet.

2008 haben sich die vier entschlossen, ihrer gemeinsamen Leidenschaft für Oldies auch einen gemeinsamen Namen zu geben. Die Antique-Aeroflyers waren geboren. Sie fliegen so faszinierende wie seltene Muster: Travel Air 4000, Curtiss Robin, Ryan STA Special und Morane-Saulnier M.S. 317. „Wir sind aber keine Formation oder gar Airshow-Piloten im klassischen Sinn“, sagt Kälberer, der Initiator. „Vielmehr sind wir eine Gemeinschaft Gleichgesinnter, die die gleichen Ziele haben.“

Wir wollen unsere Liebe zu seltenen und alten Flugzeugen verdeutlichen, diese Raritäten für künftige Generationen flugfähig halten und den Menschen die Faszination und die Geschichte der Flugzeuge näherbringen.“

So sind die Antique-Aeroflyers im Jahr auch nur 30 bis 40 Stunden mit ihren seltenen Flugzeugen unterwegs und nur auf ausgesuchten Veranstaltungen anzutreffen. Dort, wo man Oldies eben zu schätzen weiß, wie auf der „Klassikwelt“ in Friedrichshafen, dem Oldtimertreffen auf der Hahnweide oder auch in Tannkosh. Mit seinem Flugzeug war Walter Klocker zudem auch in La Ferté-Alais, wo sich die wenigen noch flugfähigen Morane-Saulnier trafen. Fest eingeplant für alle vier Flugzeuge ist dieses Jahr der 100. Geburtstag des Flugplatzes Lachen-Speyerdorf am 1./2. September.

Meinen Besuch bei den Piloten in dem 2008 errichteten Hangar am Regio Airport Mengen, wie sich der baden-württembergische Platz seit kurzem nennt, hatte ich mir ganz anders vorgestellt. Statt ölverschmierter Enge und muffigem Geruch erwartet mich ein lichtdurchflutetes, großzügiges und äußerst gepflegtes Gebäude mit viel hellem Holz und originellen Details aus der Welt des Fliegens. Die großen Tore sind aufgeschoben, und man könnte dem Treiben auf dem Vorfeld folgen, wenn es da nicht die herrlichen Oldtimer zu bewundern gäbe: ganz besondere Flugzeuge, die allesamt flugfähig sind und sich allerbesten Gesundheit erfreuen, obgleich sie schon so viele Flugepochen erlebt haben.



Mit ihren Delta-Landing Lights beleuchtete die Travel Air 4000 bei nächtlichen Postflügen ihr Landefeld. Unten: das Cockpit des Doppeldeckers wurde natürlich originalgetreu restauriert; es wird aber auch fliegerischen Ansprüche von heute gerecht.



Die Travel Air 4000 der Antique-Aeroflyers ist die einzige ihrer Art, die mit Originalmotor Wright J6-7 fliegt.



Verlangt den sportlichen Piloten: die anspruchsvolle französische Morane-Saulnier M. S. 317. aus dem Jahr 1938.



Das nahezu originale Cockpit des ehemaligen Schulflugzeugs, (links). Der Continental Siebenzylinder liefert 164 kW/220 PS (oben). Bärenstark: eines von vielen Hangar-Accessoires.

Die gelbe Curtiss Robin und die dunkelgrüne Travel Air 4000 stammen beide aus dem Jahr 1929. Das sind nicht nur die ältesten Flugzeuge der Antique-Aeroflyers, sondern wohl auch die ältesten Schätze, die in Deutschland überhaupt noch fliegen. Die Curtiss fand Günther Kälberer, der einige Jahre in den USA lebte und bis heute seine guten Verbindungen zur Oldtimerszene der USA pflegt, in einem Privatmuseum in Minnesota. Die Witwe eines tödlich verunglückten Piloten hatte sich entschlossen, das edle Teil mit dem Fünf-Zylinder-Sternmotor herzugeben. Beim Öffnen der Tür ist man überrascht, denn die Rahmen der drei Sitze sind aus Korbgeflecht. Das mag den Eindruck vermitteln, als könnte man es sich wie in einem Gartenstuhl bequem machen. Doch weit gefehlt: Im Flug passiert eher das Gegenteil. Die Curtiss ist ziemlich stur und fliegt sich hart.

Der Doppeldecker Travel Air 4000 hingegen ist ein „Frauenflugzeug“, zumindest war es das anno 1929, als in den USA das Puderquastenrennen stattfand, mit Travel Air, deren Motoren eigens für die ausschließlich weiblichen Piloten modifiziert worden waren. Später leistete die Travel Air – eine Gemeinschaftsentwicklung der legendären Flugzeugbauer Clyde Cessna, Walter Beech und Lloyd Stearman – zuverlässige Dienste als Postflugzeug. Das Exemplar der Antique-Aeroflyers (NC8877) flog in Kalifornien auf der Contracted Airmail Route 8 (C.A.R. 8) und kam 2010 nach Mengen. Es ist weltweit die einzige Travel Air, die noch mit ihrem Originalmotor Wright J6-7 fliegt.

„Auch Charles Lindbergh flog mit der Travel Air Post, wenn auch nicht mit unserer Maschine. Aber dafür wissen wir, dass Claude Ryan selbst mit genau unserem Flugzeug noch bis zuletzt geflogen ist und dass Clark Gable darin für einen Hollywood-Film flog“, berichtet Günther Kälberer mit Stolz, und er zeigt auf die silbern glänzende Ryan STA Special, Baujahr 1937, die schon bei ihrem Besuch in Tannheim 2011 meine ganze Aufmerksamkeit hatte. Obgleich mein Herz normalerweise eher beim Anblick historischer Helikopter hüpfte, hat es mir dieses elegante und nahezu formvollendete Flugzeug angetan, und ich kann mich gar nicht sattsehen. „Sie sind ja nicht so in der Oldtimer-Welt zu Hause, interpretiert Kälberer mein kurzes Innehalten. „Ja, aber solch ein Flugzeug muss einfach jeden begeistern, der mit dem Luftfahrtvirus infiziert ist.“

Die Ryan STA Special (NC17360), das erste in Serie gefertigte Flugzeug in Aluminium-Monocoque-Bauweise, stand einst in einem Privathangar in Florida und war nicht unbedingt in guter Verfassung, als Günther Kälberer sich zum Kauf entschied. „Ich habe sie in diesem schlechten Zustand nach New Or-



Blick in den Rumpf des ersten in Aluminium-Monocoque-Bauweise gefertigten Serienflugzeugs.



Nach unzähligen Arbeitsstunden und sechs Restaurierungsjahren war die Ryan STA Special wieder flugfähig.

Fotos: Herzog



**Uschi und Günther Kälberer flachsen gern, wenn es um die Kaffeebecher der Travel Air geht: „Wollt Ihr die Becher, müsst Ihr das Flugzeug dazu nehmen!“**

leans geflogen, in der Hoffnung, dass die Aligatoren der Everglades keine deutschen Piloten mögen.“ Annähernd sechs Jahre dauerte die Ryan-Restaurierung in Mengen. „Es war ein besonderer Aufwand nötig, um das Flugzeug in den Zustand von heute zu bekommen. Für die Sonderformen, wie beispielsweise die konischen Radverkleidungen, haben wir Spezialbetriebe in Baden-Württemberg gefunden, die wirklich tolle Arbeit geleistet haben.“

Uschi Kälberers Leidenschaft gehört dem Nachbarn. Nein, nicht was Sie jetzt denken. Der Nachbar der Ryan ist eine zweisitzige Bölkow Bo 209 „Monsun“, Baujahr 1971. Sie gehört zwar nicht zu den ganz alten Flugzeugen, eine Besonderheit ist sie aber schon. Die Flächen des kunstflugtauglichen Ganzmetall-Tiefdeckers sind klappbar für eine platzsparende Hangarierung und für den Landtransport. Mit ihrem frischen, neuen Outfit und feinem Lederinterieur steht Uschi Kälberers Monsun einem modernen Kunststoffflugzeug in nichts nach. Das gilt auch für den Flugkomfort und die Lärmemission. Rund 100 Bo 209 waren zwischen 1967 und 1972 gebaut worden, nach der Fusion von Bölkow und MBB wurde ihre Produktion eingestellt. Für die Pilotin, die auch die 42 Jahre ältere Curtiss Robin fliegt, ist der Vergleich immer wieder interessant: „Während die Bo 209 leicht und weich zu fliegen ist, muss ich in der Curtiss Robin ganz schön arbeiten. Und dann wird man als Frau in einem Oldtimer noch nicht mal richtig zur Kenntnis genommen“, schmunzelt sie in Anspielung auf die vielen enthusiastischen Männer, die natürlich zuerst mal das schöne alte Flugzeug bewundern, und erst viel später den Piloten oder eben die Pilotin zur Kenntnis nehmen.

Walter Klockers Morane-Saulnier M.S. 317, Baujahr 1938, hatten wir bereits im *aerokurier* (7/2009) vorgestellt – ein Flugzeug mit

ganz viel Charakter, das einen in allen Belangen versierten Piloten verlangt.

Als wir wenig später auf der Terrasse des hübschen Flugplatzhotels gemeinsam genüsslich Weißwürste zuzeln, kommt das rüber, was die Antique-Aeroflyers ausmacht: eine homogene Gemeinschaft, die sich bei aller Unterschiedlichkeit der Charaktere in Bezug aufs Fliegen völlig einig ist. Der Beweis, dass sich Harmonie und Individualität im Miteinander wunderbar ergänzen können.

Da ist auch die Antwort auf die Frage, wie sich die Antique-Aeroflyers gefunden haben, überaus spannend. Alle lachen. „Der Günther hat doch immer dieselbe Masche. Er sagt dir, dass er wisse, wo es ein Flugzeug gibt, das genau zu dir passt...“, sagt Alois Bader.

Wieder Lachen. „Ja, genau so war es auch bei mir“, erzählt Walter Klocker: „Ich war mit meiner Cessna in Tannheim, habe dort Uschi und Günther kennengelernt und ihre Curtiss Robin bewundert. Es wurde ein langer Abend. Aus der Bekanntschaft von Tannkosh ist Freundschaft geworden. Ich besuchte sie dann 2008 in Mengen, weil ich schon mit dem Gedanken liebäugelte, einen eigenen Oldie anzuschaffen. Und dann sagte Günther: „Falls du mal an so was denkst, ich kenne ein Flugzeug, das genau zu dir passen würde.“ „Siehst du, seine Masche“, sagt Bader.

Kälberer und Klocker fuhren nach Belgien, wo die Morane-Saulnier M.S. 317 zum Verkauf stand. „Ich habe mich sofort für das Flugzeug entschieden und es nicht bereut“, zieht Klocker sein Resümee. „Wenn wir allerdings in Formation unterwegs sind, wird es schwierig, weil sich alle Oldies sehr un-

terschiedlich verhalten. Das eine Flugzeug manövriert gern, das andere eben nicht.“ Von allen vier Flugzeugen ist die Ryan das spritzigste (250 km/h), gefolgt von der Morane. Curtiss Robin und Travel Air sind eher die gemütlichen.

„Ich wurde infiziert, als Walter mir nach einem gemeinsamen Lehrgang das Steuer seines Flugzeugs überließ. Und prompt hatte Günther auch schon das passende Gerät: die Travel Air. Wir sind dann gemeinsam nach Kalifornien geflogen. Einer von uns war immer dabei und hat alles dokumentiert, als sie für den Transport per Schiff auseinandergenommen wurde. Das hat den Wiederaufbau in Mengen erheblich vereinfacht. Allerdings hatte ich ein Problem. Ich konnte Jets fliegen und hatte alle Lizenzen bis zum ATPL, aber eben keine Spornrad-Erfahrung. In Günther fand ich dann einen harten Fluglehrer“, schmunzelt Bader, der, wenn die Antique-Aeroflyers gemeinsam unterwegs sind, auch Pilot der Travel Air ist.

In Mengen-Hohentengen haben die Antique-Aeroflyers ihre fliegerische Heimat gefunden. Nicht nur der geräumige Hangar ist vorteilhaft für die angemessene Pflege der betagten Raritäten und historischen Gastflugzeuge, die hin und wieder in Mengen untergestellt sind, auch das Miteinander mit den anderen Platznutzern funktioniert. Zudem sind die Antique-Aeroflyers für den Flugplatz hervorragende Werbeträger. „Wir sind stolz, die Antique-Aeroflyers am Platz zu haben“, sagt Geschäftsführer Volker Seelos, und fügt hinzu, dass



der Platz entsprechend seiner Auslegung für alle Flieger da sei. Insbesondere sei er aber auch eine gute Alternative zu

Friedrichshafen mit der für GPS-Anflüge und Nachtflugtauglichen 1600-m-Bahn.

„Also bestens geeignet für die Travel Air“, wirft Bader ein. „Mit ihren Delta Landing Lights, die damals übrigens ganze 17 Dollar kosteten, flog sie ja auch ursprünglich bei Nacht und beleuchtete ihre Landeplätze vorzüglich.“ Ausprobiert haben die Antique-Aeroflyers das allerdings noch nicht, man muss es ja nicht übertreiben, und außerdem würden solche Landelichter heute sicher ein kleines Vermögen kosten.

Bei unserer Verabschiedung sagt Günther Kälberer: „Auch die Antique-Aeroflyers wollen sich weiterentwickeln und sind offen für neue Enthusiasten. Aber bei uns kommt erst der Mensch und dann das Flugzeug. Nur wenn es menschlich stimmt, kann so was wie unsere fliegerische Gemeinschaft auch Bestand haben.“

*Renate Strecker*