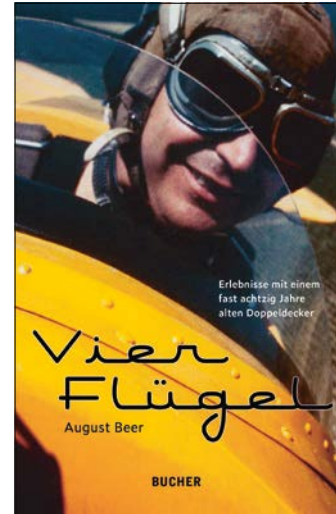


Der Traum vom Fliegen



August Beer Vier Flügel

Erlebnisse mit einem fast achtzig Jahre alten Bucker-Jungmann Doppeldecker-Flugzeug

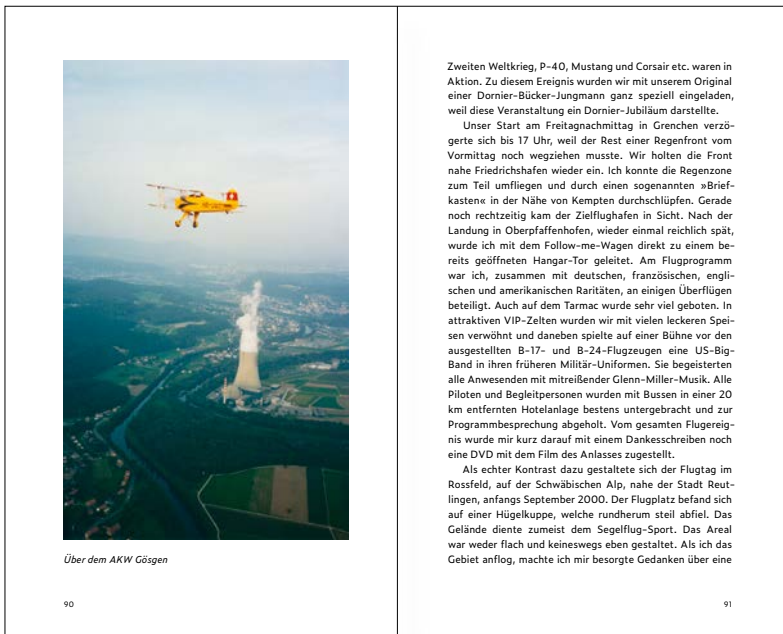
Mit dem Kauf eines Bucker-Jungmann-Doppeldeckers ging Ende der 1970er-Jahre für August Beer ein Traum in Erfüllung. In »Vier Flügel« berichtet der Autor von unvergesslichen Momenten im Cockpit dieser Rarität, von faszinierenden Ausflügen über den »Eisernen Vorhang«, aber auch von lebensgefährlichen Manövern. Der Leser erfährt zudem viele interessante technische Details aus erster Hand und kann sich nach und nach ein Bild davon machen, wie viel Knowhow und Umsicht der Umgang mit dem 1939 erbauten Flugzeug erfordert.

AUGUST BEER, 1936 in Passau (D) geboren, ging in Feldkirch (A) zur Schule. Mit seinem Vater leitete er einen Garage-Betrieb und eine Fahrschule in Oftringen und ab 1961 in Olten. Seine Leidenschaft fürs Fliegen ließ ihn nie los.

Hardcover, Schutzumschlag
13,5 x 21,5 cm | 128 Seiten
EUR 19,50 | CHF 23,50
ISBN 978-3-99018-433-2



9 783990 184332



Über dem AKW Gösgen

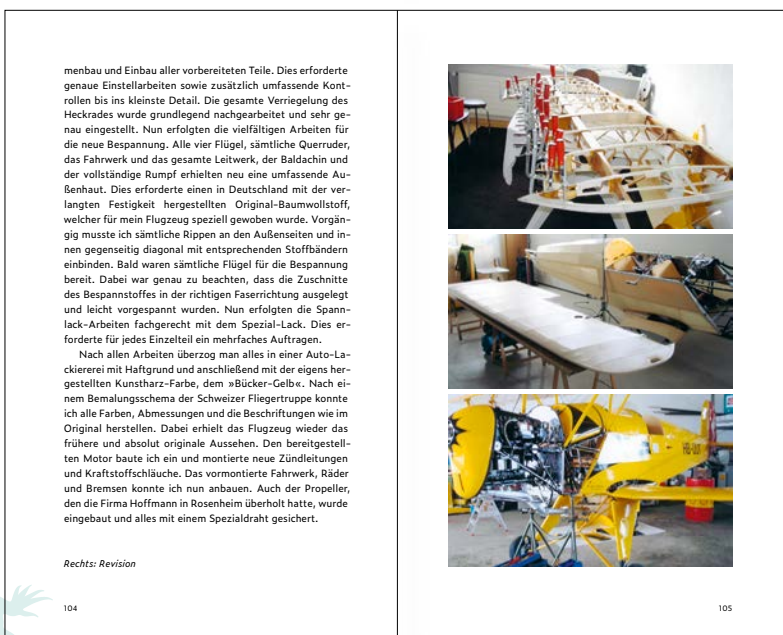
90

Zweiten Weltkrieg, P-40, Mustang und Corsair etc. waren in Aktion. Zu diesem Ereignis wurden wir mit unserem Original einer Dornier-Bücker-Jungmann ganz speziell eingeladen, weil diese Veranstaltung ein Dornier-Jubiläum darstellte.

Unser Start am Freitagnachmittag in Grenchen verzögerte sich bis 17 Uhr, weil der Rest einer Regenfront vom Vormittag noch wegziehen musste. Wir holten die Front nahe Friedriehshafen wieder ein. Ich konnte die Regenzone zum Teil umfliegen und durch einen sogenannten »Briefkastene in der Nähe von Kempten durchschlüpfen. Gerade noch rechtzeitig kam der Zielflughafen in Sicht. Nach der Landung in Oberpfaffenhofen, wieder einmal reichlich spät, wurde ich mit dem Follow-me-Wagen direkt zu einem bereits geöffneten Hangar-Tor geleitet. Am Flugprogramm war ich, zusammen mit deutschen, französischen, englischen und amerikanischen Raritäten, an einigen Überflügen beteiligt. Auch auf dem Tarmac wurde sehr viel geboten. In attraktiven VIP-Zelten wurden wir mit vielen leckeren Speisen verwöhnt und daneben spielte auf einer Bühne vor den ausgestellten B-17- und B-24-Flugzeugen eine US-Big-Band in ihren früheren Militär-Uniformen. Sie beglückten alle Anwesenden mit mitreißender Glenn-Miller-Musik. Alle Piloten und Begleitpersonen wurden mit Bussen in einer 20 km entfernten Hotelanlage bestens untergebracht und zur Programmgesprächung abgeholt. Vom gesamten Flugereignis wurde mir kurz darauf mit einem Dankeschreiben noch eine DVD mit dem Film des Anlasses zugestellt.

Als echter Kontrast dazu gestaltete sich der Flugtag im Rossfeld, auf der Schwäbischen Alp, nahe der Stadt Reutlingen, anfangs September 2000. Der Flugplatz befand sich auf einer Hügelkuppe, welche rundherum steil abfiel. Das Gelände diente zumeist dem Segelflug-Sport. Das Areal war weder flach und keineswegs eben gestaltet. Als ich das Gebiet anflug, machte ich mir besorgte Gedanken über eine

91



menbau und Einbau aller vorbereiteten Teile. Dies erforderte genaue Einstellarbeiten sowie zusätzlich umfassende Kontrollen bis ins kleinste Detail. Die gesamte Verriegelung des Heckrades wurde grundlegend nachgearbeitet und sehr genau eingestellt. Nun erfolgten die vielfältigen Arbeiten für die neue Bespannung. Alle vier Flügel, sämtliche Querruder, das Fahrwerk und das gesamte Leitwerk, der Baldachin und der vollständige Rumpf erhielten neu eine umfassende Außenhaut. Dies erforderte einen in Deutschland mit der verlangten Festigkeit hergestellten Original-Baumwollstoff, welcher für mein Flugzeug speziell gewoben wurde. Vorangig musste ich sämtliche Rippen an den Außenseiten und innen gegenseitig diagonal mit entsprechenden Stoffbändern einbinden. Bald waren sämtliche Flügel für die Bespannung bereit. Dabei war genau zu beachten, dass die Zuschnitte des Bespannstoffes in der richtigen Faserrichtung ausgelegt und leicht vorgespannt wurden. Nun erfolgten die Spannack-Arbeiten fachgerecht mit dem Spezial-Lack. Dies erforderte für jedes Einzelteil ein mehrfaches Auftragen.

Nach allen Arbeiten überzog man alles in einer Auto-Lackiererei mit Haftgrund und anschließend mit der eigens hergestellten Kunstharz-Farbe, dem »Bücker-Gelb«. Nach einem Bemalungsschema der Schweizer Fliegertruppe konnte ich alle Farben, Abmessungen und die Beschriftungen wie im Original herstellen. Dabei erhielt das Flugzeug wieder das frühere und absolut originale Aussehen. Den bereitgestellten Motor baute ich ein und montierte neue Zündleitungen und Kraftstoffschläuche. Das vormontierte Fahrwerk, Räder und Bremsen konnte ich nun anbauen. Auch der Propeller, den die Firma Hoffmann in Rosenheim überholt hatte, wurde eingebaut und alles mit einem Spezialdraht gesichert.

Rechts: Revision

104

105