



**Bald Vergangenheit? Die G-AMPY von Air Atlantique auf einem gemütlichen Flug über die englische Landschaft** Fotos Tim Sleet



**Mike Collet von Air Atlantique berichtet über das Ende**

## BOEING STEARMAN 2S-5

# Neue Stearman für Frankreich

Sie ist noch recht neu am Himmel über Frankreich, die im vergangenen Sommer aus Kanada eingetroffene, von einem Lycoming-Motor angetriebene N2S-5 Stearman (PT-13), F-AZSH. Den historischen Doppeldecker aus dem Jahr 1943 hat die französische Vereinigung »Foug' Air« unter ihre Fittiche genommen, die auf dem Flugplatz Chateauroux-Villers in Zentralfrankreich beheimatet ist. Zu den Schätzen von »Foug' Air« gehören auch eine Piper J3/L4, zwei MH1521 Broussard, eine Bücker Bü 131 »Jungmann«, eine Fouga Magister, zwei Nord Aviation 3202, eine Stampe SV4 sowie eine extrem seltene Waco UPF7. Wo und wann die Maschine zu sehen sein wird, steht noch nicht fest.

*Eric Janssone*



**Die N2S-5 Stearman, F-AZSH, beim Start in Chateauroux-Villers Ende 2007**

Foto Stéphane Micat

## NEUE EU-BESTIMMUNGEN

# Passagierflüge vor dem Aus

Verschärfte Regelungen, mangelnde Voraussicht von Bürokraten sowie starre EU-Bestimmungen haben jetzt mit Erfolg das erreicht, was der Zahn der Zeit bei dem alternden Fluggerät nicht geschafft hat: Ab dem 15. Juli 2008 werden Passagierflüge mit vielen alten, kolbenmotorgetriebenen Verkehrsflugzeugen in Europa voraussichtlich nicht mehr möglich sein. Unter den betroffenen europäischen Luftfahrzeughaltern ist auch Air Atlantique in Coventry, England.

Es herrschte ungläubiges Staunen, als Mike Collet, Vorsitzender von Air Atlantique, Anfang des Jahres der versammelten Presse die Problematik erläuterte. Auch als die Journalisten in die DC-3, G-AMPY, vor dem Verwaltungsgebäude einstiegen, war kaum jemandem bewusst, dass es sich um einen der letzten derartigen Flüge handeln könnte – die neuen europäischen Regelungen haben schließlich die Vergangenheit eingeholt: Forderungen nach Wetterradar,

Notrutschen, Gangbeleuchtung, gepanzerter Cockpittür, Tonaufzeichnungsgerät und eine Palette weiterer kostspieliger, moderner Sicherheitseinrichtungen verteuern Passagierflüge mit diesen Luftfahrzeugen in Europa so sehr, dass sie völlig unwirtschaftlich werden. Auch wenn er seine Verbitterung mit englischer Gelassenheit zu überspielen versuchte, verkündete Mike Collet doch das abschließende Programm nostalgischer Passagierflüge mit diesem Flugzeugtyp vor dem endgültigen Aus im Juli dieses Jahres: ein Flug nach Berlin-Tempelhof, das ebenfalls dem Lauf der Zeit zum Opfer gefallen ist. Der letzte Trip zu einem der ältesten Flughäfen Deutschlands soll ein besonderes Ereignis werden: Die G-AMPY hat die RAF-Farben erhalten, die sie als KK116 während der Berliner Luftbrücke trug. Einzelheiten des Programms unter [www.classicflight.com](http://www.classicflight.com).

*Tim Sleet*

**Vom Rumpf bis zu den einzelnen Nieten wurden sämtliche der über 1000 Einzelteile computergestützt konstruiert**

Werkfotos



## DHC-2 BEAVER ALS GROSSMODELL

# Und sie fliegt doch!

Mehr als 12 000 Nieten und ein Fünf-Zylinder-Sternmotor sind normalerweise für ein Flugzeug nichts Ungewöhnliches – für ein Modell dagegen schon. Denn was in einem Berliner Metallverarbeitungsbetrieb entstand, kommt einer Revolution im Flugzeugmodellbau gleich: ein flugfähiges funkferngesteuertes Großmodell, gefertigt in originaler Aluminiumbauweise im Maßstab 1:2,5. Stolze sechs Meter Spannweite misst der Nachbau der De Havilland Canada DHC-2 Beaver; ein 23 PS starker Viertakter beschleunigt das 80 Kilogramm schwere Modell auf gut 100 km/h. Pate stand die Original-Beaver auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof sowie Herstellerunterlagen. Konstrukteur Harald Müller, von Beruf Feinblechner und selbst passionierter Pilot, kam es auf exakte Detailtreue an. Für die Zukunft plant Müller schon weitere Modelle, die dann auch mit Skiern und Schwimmern ausgeliefert werden sollen, ganz wie das Original. Das zählte unter den Buschflugzeugen schon bald zum Klassiker. Von der DHC-2, Erstflug 1947, wurden bis 1965 1657 Exemplare gebaut, zur Zeit sind noch weit über 500 Beaver weltweit im Einsatz. Noch mehr Bilder auf unserer Website unter [www.flugzeugclassic.de](http://www.flugzeugclassic.de) *Aurel Butz*