



## **PRESSE - INFORMATION**

---

### **Lockheed P-38 "Lightning" Reg. N25Y**

In einer berührenden Hommage an die Lockheed P-38 Lightning spielt der langjährige Besitzer Marvin "Lefty" Gardner mit dem Gedanken, das Flugzeug, das ihm "den Himmel auf Erden" beschert hat, nach seinem Ableben zu den Engeln zu bringen. Zum Glück für uns Erdenbürger hat er sich anders entschieden: Die besterhaltene P-38 der Welt hat schließlich den langen Weg nach Salzburg gefunden, zu ihren Schwestern der Flying Bulls.

Die P-38 war nie die Sache von Feierabend-Fliegern, oder von "Sunday Pilots", wie die Amerikaner sagen. Sie startete als ernsthafter Flieger in ernsthafter Zeit; als amerikanische Antwort auf die ME-109 der Deutschen Wehrmacht. In den späten 30er-Jahren entwickelte Kelly Johnson mit Lockheed einen Fighter, der 100 Meilen pro Stunde schneller war als jeder bisherige U.S. Flieger. Effizienz war alles. Statt zwei Cockpit-Plätzen und einem Antrieb, wie bei anderen Modellen üblich, gab es zwei Antriebe und einen Cockpit-Platz. Dies sorgte für eine hohe Reichweite und Autonomie. Vorausgesetzt, die Motoren machten mit; die Allisonen standen schon früh im Ruf, "kritisch" zu sein.

Insgesamt bewährte sich die Maschine sehr. General George Kenny, Kommandierender für den Südwestpazifischen Raum, bezeichnete sie als "mein bestes Mittel gegen die Japaner". Der General war überzeugt, dass die P-38 den Zweiten Weltkrieg um ein Jahr verkürzte.

Im September 1945 wurde die P-38 F-5G-6-LO mit der Seriennummer 44-53254 aus der Air Force entlassen und von der Lilee Products Co. in Chicago als zivile N25Y registriert. Es kam die Zeit, sich den sportlichen Seiten des Lebens zu widmen. Dies insbesondere, nachdem die N25Y an J.D. Reed in Houston überging. J.D. Reed war ein Air Racing Enthusiast, dem die Rekrutierung von ebenso leidenschaftlichen Piloten gelang, allen voran Charlie "Firewall" Walling.



## THE FLYING BULLS

Gleichzeitig arbeitete J.D. Reed nach allen Regeln der Kunst an der weiteren Geschwindigkeits-Optimierung, von der modifizierten Vergaserkappe über die zusätzliche Wassereinspritzung bis zu aerodynamisch zugeschnittenen Propellern und Flügelspitzen.

Enthusiasmus und Feinschliff zahlten sich aus. Bei den 1947er Miami Air Races erreichte Walling Platz 2; ebenso noch im gleichen Jahr beim Sohio-Race in Cleveland. Sein Hauptkonkurrent meinte bewundernd, er habe "noch nie eine P-38 so schnell fliegen sehen". Erfolg war auch einem weiteren Piloten beschieden, James P. Hagerstrom, der 1949 im Tinnermann Trophy Race den 5. Platz herausflog.

In den 50er Jahren wurde es in der Sportfliegerei relativ ruhig. Prachtflieger wie die N25Y wurden in erster Linie als "teurer Gesprächsstoff" betrachtet, Besitzerwechsel waren fast häufiger als Flugeinsätze.

Dies änderte sich 1963, als die N25Y via Vernon Thorpe in die Hände von Marvin "Lefty" Gardner kam. Lefty Gardner war schon früh eine wandelnde beziehungsweise fliegende Legende. Sagenumwoben waren unter anderem seine ebenso tollkühnen wie lebenswichtigen Versorgungsflüge für die Norwegische Widerstandsbewegung. Zugleich bewährte Lefty sich auch in Friedenszeiten, er baute ein erfolgreiches Unternehmen für landwirtschaftliche Flüge auf. Am höchsten aber schlug sein Herz für die Sportfliegerei. Die Emotion ging bis zur Startnummer, die er von 25 auf "Lucky 13" änderte. Inspiriert von den damaligen Farben der Confederate Air Force entschied er sich für ein prägendes Weiß, worauf die N25Y den Spitznamen "White Lightning" erhielt. Lefty verfasste sogar ein Gedicht auf die P-38, das mit den Worten schloss: "They say you can't take it with you / when you pass through the pearly gates / But I hope and pray that the angels above / want a ride in my P-38."

Lefty Gardner – laut seinem Flugzeug-Partner Lloyd Nolen "einer der wenigen Menschen, die sowohl zum Mechaniker als auch zum Piloten geboren wurden" – verewigte sich insbesondere in den Reno National Championship Air Races. Jahrzehntlang blieb er ihnen kaum je fern. Es gab Zeiten, in denen er 2 von 3 Rennen gewann. Seine größte Stärke war "Precision Aerobatics".



## THE FLYING BULLS

Niemand umkurvte die Pylons so elegant wie er – und das unvergessliche Erlebnis, die "White Lightning" pfeilgenau ihre Kreise ziehen zu sehen, war für manchen Zuschauer allein schon den Besuch einer Flugshow wert.

2001 allerdings wurde die White Lightning ihrerseits "vom Blitz getroffen"; genauer gesagt vom inneren Blitz eines Motors in Flammen. Lefty's Sohn Ladd brachte die Maschine mit Ach und Krach gerade noch rechtzeitig in einem Baumwollfeld in Mississippi zu Boden. Doch das Weiß war Schwarz und der Schaden groß.

Allen Zwischenfällen zum Trotz: Acht Jahre später glänzt die P-38, als hätte sie gerade das Werk verlassen, im zeitlosen Metallic-Look, das den wunderbaren Doppelausleger-Körper in seiner Formvollendung spüren lässt. Dank dem unermüdlichen Einsatz der Flying Bulls-Crew gelang – nach der umfassenden Restauration bei Ezell Aviation in Breckenridge – auch der ganz besondere Transport von Texas nach Zentraleuropa.

Die ganze Strecke über den Nordatlantik zu fliegen, wäre sicher die spektakulärste und abenteuerlichste Variante gewesen – aber auch die risikoreichste. 3 Stunden jenseits jeder Notlandemöglichkeit über dem Ozean, mit 2° Wassertemperatur und meterhohen Wellen, ein Menschenleben und eine Flugzeuglegende allein auf die "kritischen" Allison Motoren gestellt... Der Fliegerverstand vom ehemaligen Flying Bulls-Chefpilot Sigi Angerer musste für einmal sein Fliegerherz überwinden.

Einen Transport im Container allerdings wollte man der stolzen Lightning auch nicht antun, das bringt kein anständiger Flugzeugliebhaber übers Herz. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile fiel die Entscheidung auf die kombinierte Variante Flug/Schiff/Flug. Wobei das Schiff, bitte schön, in seinem Laderaum Platz für ein Flugzeug in seiner ganzen majestätischen Größe Platz bieten musste.

Nun ist ein Pier aber kein Landeplatz und keine Startbahn. Die Meilen zwischen einem hafennahen Flugfeld und dem Schiff wurden zum logistischen wie bürokratischen Hürdenlauf. Am



## THE FLYING BULLS

gangbarsten war der Weg über Pensacola, Florida, wohin die P-38 von Texas aus gut 1.300 Kilometer flog. Hier wechselten würdige Ruhetage in ehrenwerter Gesellschaft anderer geschichtsträchtiger Flugzeuge im National Naval Aviation Museum mit nervenaufreibenden Autokraneinsätzen, wenn es auf der Straße zum Hafen zu eng wurde.

Die Schiffsmannschaft der "Flintereems" wird sicher noch lange von der Premiere erzählen, ein im Prinzip flugtaugliches Flugzeug an Bord zu nehmen. Die stürmischen Verhältnisse auf See hielten den Techniker, der die Maschine begleitete, all die Zeit hindurch auf Trab; nichts von Liegestuhl-Kreuzfahrt auf dem Sonnendeck, mehrmals am Tag mussten die schweren Spanngurte, mit denen das Flugzeug verzurrt war, überprüft und nachjustiert werden.

Die Seefahrt endete in Hamburg. Sigi Angerer konnte die Maschine wohlbehalten in Empfang nehmen, die beiden Allisonen starten und nach kurzem Check und Warmlaufen die Maschine zum Abheben Richtung Salzburg Airport beschleunigen.

Die 88 Minuten Flugzeit waren ein einziger Genuss, der Sound der Motoren muss wie Engelsgesang in Sigis Ohren geklungen haben. Und der Traum namens P-38 Lightning lebt im irdischen Paradies weiter: Als Prachtexemplar im Kreise Flying Bulls.



## Technische Angaben

### Lockheed P-38 "Lightning"

Kennzeichen	N25Y
Hersteller	Lockheed
Baujahr	1944
Werknummer	AF44-53254
Triebwerk	2x Allison V1710-111/113
Leistung	je 1.600 PS/HP each
Hubraum	1710 cubic inches
Reisegeschwindigkeit	450 km/h / 240 kts
Höchstgeschwindigkeit	760 km/h / 410 kts
Dienstgipfelhöhe	13.410 m / 44.000 ft
Max. Flugdauer	11 h
Reichweite	3.620 km / 1.955 nm
Treibstoffverbrauch	ca. 400 l/h
Flügelspannweite	15,8 m / 51,8 ft
Länge	11,5 m / 37,7 ft
Höhe	3,9 m / 12,8 ft
Leergewicht	6.016 kg / 13.265 lbs
Max. Abfluggewicht	8.390 kg / 18.500 lbs
Sitze	1 Pilot