



THE FLYING BULLS

PRESSE-INFORMATION

PT-17 Stearman

Reg. OE-AMM

Gibt es einen Unterschied zwischen einer Boeing Stearman und frühen Cessnas oder einer frühen Beechcraft? Wie wär's mit "Tag & Nacht"?!

Gibt es Gemeinsamkeiten? Ja, Wichita, Kansas, USA zum Beispiel!

Was noch? Nun, der Gründer der Cessna Aircraft Company, Clyde Cessna, brachte einen gewissen Lloyd Stearman auf die Idee, Flugzeuge zu bauen. Ein Walter Beech war einer der Fluglehrer von Lloyd Stearman.

Alle drei arbeiteten zusammen bei der Swallow Aircraft Company in Wichita, gründeten daraufhin die Travel Air Company, bis sich Lloyd Stearman mit seiner Stearman Aircraft Co. selbstständig machte. Dann ging Lloyd Stearman auf einen Abstecker zu Lockheed nach Kalifornien. Er kehrte danach zur Stearman Aircraft Company zurück, an der sich mittlerweile die Boeing Aircraft Co. und United Aircraft beteiligt hatten (aus United Aircraft wurde dann später die heutige United Airlines).

So eine Stearman hat also beachtliche Luftfahrtgeschichte zwischen den Flügeln...

Das Model 75 Stearman wurde dann zum Standardtrainer des US Army Air Corps und der US Navy. In Kanada nannte man das Flugzeug "Kaydet", und den Namen trägt sie heute noch. Mehr als 10.000 Stück wurden davon gebaut.

Unsere Stearman wurde 1943 "geboren", damals mit einem 220 PS starken Lycoming Triebwerk. In den 50'er Jahren des letzten Jahrhunderts (1956, um genau zu sein) wurde sie, gerade aus der „Civil Air Patrol“ der US Air Force ausgeschieden, in ein Sprühflugzeug für die Landwirtschaft umgebaut - in Kalifornien. Damals für Stearmans ein sehr typisches Schicksal. Der "leichtfüßige" Trainer wurde also in einen "Ackergaul"



THE FLYING BULLS

umgewandelt, zum ersten Mal wurde ein 450 PS starker Pratt & Whitney R-985 eingebaut. Sie stand also „gut im Futter“, musste aber von nun an sehr hart arbeiten. Immer in Bodennähe, ein „heavy horse“ eben.

In Alfred Hitchcock's "North by Northwest" jagte Hollywood's Stunt-Pilot Frank Tallmann, von Tallmann Aviation, einen leicht verwirrten Cary Grant mit einer 450'er Cropduster Stearman durch die Weizenfelder.

The Flying Bulls haben ein 450'er Stearman Projekt in einer Scheune in Kalifornien gefunden, in dreijähriger Feinarbeit restauriert und auf ein „Standard Airworthiness“ Lufttüchtigkeitszeugnis modifiziert. Natürlich mit einem bärenstarken 450 PS Pratt & Whitney Junior Wasp Motor.

Als wir sie dann zum ersten Mal geflogen sind, der Klang während des Take-offs: „Harley Davidson mit Flüüügel“.

Die Originalen 220 PS starken Stearmans waren nie berühmt für ihre Steigleistung. Es ist schon ein schweres Ding, aber unser damaliger „Testpilot“ und Stearman-Bezwinger Matthias Dolderer sagt, mit dem 450 PS starken Pratt & Whitney steigt sie fast wie ein Learjet in den Himmel. Mit deutlich besserem Sound natürlich.

Wir haben ihr in der Umbauphase auch vier Querruder gegeben. Die Original Stearman hatte nur zwei, links und rechts am unteren Flügel. Unsere wurde modifiziert, auf je zwei oben und unten. Damit wird sie richtig „leicht“ um die Rollachse in der Luft und die Steuerdrücke sind zwar nicht federleicht (Extra oder Edge wird sie keine mehr, aber man muss zumindest nicht vor jedem Flug ins Fitnesscenter, um den Steuerknüppel in einer Rolle bewegen zu können).

Bei Start und Landung gibt sich die Stearman eher „exklusiv“, soll heißen, wer vergisst, dass er zwei Beine hat, und nicht aufpasst, dem zeigt die Stearman aber ganz schnell



THE FLYING BULLS

die Grenzen auf. Man erföhlt besser, in welche Richtung sie - sobald das Spornrad nach der Landung den Boden beröhrt - abbiegen will. Sie hat, so wie jedes richtige Pferd, nicht nur einen Zug zum Stall, sondern auch einen ins Gebüsch.

Wenn man da nicht schnell genug mit den Seitenrudderpedalen korrigiert, passiert das was man im Englischen einen "Groundloop" nennt, bei uns heißt das "Ringelpitz".

Dieses Manöver beherrscht die Stearman hervorragend und sie macht es ganz von allein. Der oder die überraschte Pilot(in) wird dann zum Passagier degradiert. Die Umgebung (soll heißen der Flugplatz etc.), zieht dann relativ zügig, wie in einem IMAX-Kino, 360° vor den staunenden Augen des Stearman-Reiters vorbei. Naja, außer Unterhaltung für die Zuschauer passiert meistens nicht viel.

Wie fliegt man eine Stearman? Ganz einfach, rechte Hand am Knüppel, linke Hand am Gashebel, und die beiden Füße in den Ruderpedalen.

Geschwindigkeiten: Steigflug mit 85 mph, Reiseflug mit 85 mph, oder schneller, je nach Windfrisur, Sinkflug mit 85 mph (das sind übrigens gute alte „Landmeilen pro Stunde“, so waren Flugzeugfahrtmesser geeicht, bevor ein paar alte Seefahrer uns in der Fliegerei die Fahrtmesser „verknötet“ haben).

Mehr braucht man nicht zu wissen. Das ist das alte „Stick & Rudder“ Prinzip des Fliegens...



Technische Angaben

Boeing E75 Stearman (PT13D)

Kennzeichen	OE-AMM
Hersteller	Boeing
Baujahr	1943
Werknummer	75-5032
Triebwerk	Pratt & Whitney Junior Wasp R-985 14 B
Leistung	450 PS/HP
Hubraum	ca. 16l
Reisegeschwindigkeit	170 km/h / 90 kts
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h / 160 kts
Dienstgipfelhöhe	4.250 m / 14.000 ft
Max. Flugdauer	4 h
Reichweite	660 km / 360 nm
Treibstoffverbrauch	ca. 42 l/h
Flügelspannweite	9,8 m / 32,2 ft
Länge	7,6 m / 24,9 ft
Höhe	2,8 m / 9,2 ft
Leergewicht	1.300 kg / 2.865 lbs
Max. Abfluggewicht	1.600 kg / 3.520 lbs
Sitze	1 Pilot / 1 Passagier
Info	umgebaut auf P & W Wasp Junior