

Vickers 610 „Viking“ Letzte Rettungsversuche

Der Vickers 610 „Viking“, 1 B, C/n° 220, G-AIVG des im elsässischen Mulhouse ansässigen „Musée National de l'Automobile“ wird endlich etwas Restaurierungsarbeit zuteil. Diese Sammlung wurde einst von den Schlumpf-Brüdern begonnen, aber schon vor Jahren wegen finanzieller Probleme geschlossen. Sie besteht aus etwa 500 Autos, darunter 122 Bugattis, und einem einzigen Flugzeug, eben dieser Viking!

Die Viking wurde ursprünglich für die British European Airways (BEA) gebaut und am 18. November 1946 zugelassen. Die BEA stellte diese Viking, die sie „Viceroy“ nannten, am 30. April 1947 in Dienst. Leider wurde sie am 12. August 1953 in Le Bourget wegen eines geplatzten Reifens so schwer beschädigt, dass man sie abschrieb.

Nach Mulhouse kam das Flugzeug in den 70er Jahren. Dort wurde sie im Freien gelagert, allerdings geschützt von einem Scheunendach. Ihren linken Flügel hat die Viking noch, der rechte ist irgendwo verstaubt. Sie hat kein Fahrwerk mehr und die Triebwerks gondeln sind leer. Auch der Rumpf ist ziemlich geplündert, lediglich das Instrumentenbrett

Transport des linken Viking-Flügels für die Restaurierung.



Die Vickers Viking des Schlumpf-Museums wird endlich restauriert.

ist noch an seinem Platz. Mitte Juni 2004 wurde die Viking vom Museum zum EuroAirport nach Basel/Mulhouse gebracht. Dort wird sie von einer Gruppe passionierter Restaurateure der EAA (Experimental Aircraft Association) unter die Fittiche genommen. Geleitet wird das Team von André Goepfert, der auch die französisch-schweizerische Gesellschaft „Super Constellation Flyers“ betreut. Es gibt weltweit nur noch sechs Viking, drei davon in Europa. *Eric Janssonne*



Der Rumpf ist geplündert, nur das Instrumentenbrett ist noch da.



DC-3 Dakota aus der Ostsee geborgen

Opfer des Kalten Krieges

Im März gelang es einem Bergungsschiff der schwedischen Marine, das noch praktisch vollständige Wrack einer DC-3 Dakota vor der Ostküste der etwa 120 km von der schwedischen Küste entfernten Insel Gotska Sandön vom Grund der Ostsee zu heben.

Die DC-3, 79001, der schwedischen Luftwaffe wurde am 13. Juni 1952 bei einem Zwischenfall über internationalem Gewässer von einem russischen Jäger abgeschossen. Anfangs behaupteten die Schweden, die DC-3 hätte sich auf dem Rückweg von einem einfachen Übungsflug befunden, mussten später jedoch zugeben, dass die mit elektronischen Aufklärungsanlagen ausgerüstete Maschine im Auftrag Großbritanniens und der USA russische Radarstationen ausespioniert hatte. Bei dem Zwischenfall kamen alle acht Besatzungsmitglieder ums Leben. Ein Catalina-Flugboot der schwedischen Luftwaffe, das zur Suche nach der vermissten DC-3 und deren Besatzung ausgesandt worden war, wurde ebenfalls abgeschossen, doch der Catalina gelang es noch, sicher neben dem deutschen

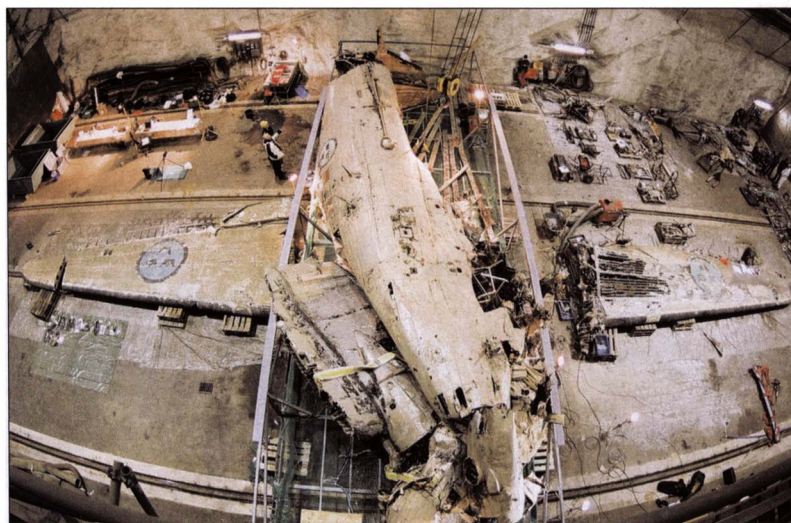
Handelsschiff Münsterland notzuwassern.

Einer ferngelenkten Tiefseekamera war es gelungen, das halb im Sand versunkene Flugzeug in einer Tiefe von ungefähr 120 Metern zu lokalisieren. Wegen des in dieser Tiefe fehlenden Sauerstoffs schien das Flugzeug relativ wenig korrodiert und erstaunlich intakt zu sein. Selbst die schwedischen Hoheitsabzeichen an Tragflächen und Rumpf hatten nur wenig von ihrer ursprünglichen Farbe verloren. Zwischenzeitlich hat das Tauchteam auch das Wrack der damals abgeschossenen Catalina lokalisiert.

Nach vorliegenden Informationen wird die schwedische Luftwaffe die DC-3 als Wrack konservieren und es in einer neuen Abteilung des schwedischen Luftwaffenmuseums in Linköping ausstellen. *Richard Chapman*

Nach 52 Jahren am Grund der Ostsee taucht die rechte Tragfläche der DC-3 aus dem Wasser auf. Man beachte die gut erhaltenen schwedischen Hoheitsabzeichen.

K. Douglas Deep Sea (2)



Die erstaunlich intakte DC-3 an Bord des Bergungsschiffes. Bei den Bergungsarbeiten war zwar das Leitwerk abgebrochen, konnte jedoch nach dem Heben der Zelle separat geborgen werden.

