

Seit 10 Jahren in Revision

Vor nun gut zehn Jahren übernahm die EAA Alsace (Experimental Aircraft Association Alsace) vom Musée Nationale d'Automobiles Colléction Schlumpf in Mulhouse die «sterblichen Überreste» einer Vickers 610 Viking 1B, welche vor nunmehr über 60 Jahren am Flughafen Paris Le Bourget einen Startunfall erlitt, welcher dem noch in jungen Jahren stehenden Flugzeug der British European Airways (B.E.A.) ein jähes Ende setzte.

VON PETER F. PEYER

Als im Mai 2004 der komplett verrostete Rumpf, Flügel, Leitwerk und einige weitere dazugehörigen Teile auf einem Tieflader auf dem ehemaligen Angestelltenparkplatz der Crossair abgeladen wurden, dachte nie-

mand daran, dass dieser «Rosthaufen» die neuen Besitzer, die sich der Restauration dieses Flugzeugs dem Museum gegenüber vertraglich verpflichtet hatten, für mehr als zehn Jahre beschäftigen würde. Doch nun gehen die Arbeiten allmählich dem Ende entgegen und eigentlich könnte der «Klöp-

fer», wie er seiner wurstähnlichen Gestalt wegen von den Basler Spottlern liebevoll genannt wird, nächstes Jahr zusammengesetzt und aufgestellt werden. Ende Oktober wurde bereits das Heck aufgesetzt, welches nun von der Flughafenstrasse gut sichtbar die gemachten Fortschritte der Restauration aufzeigt. Doch um die Viking – nun im Farbleid der ehemaligen Balair – wieder auf die eigenen Beine, respektive das eigene Fahrwerk stellen zu können, wäre vor allem ein geeigneter Platz vonnöten.

Vintage Aircraft Club gegründet

Zeitgleich mit der Lieferung der Viking aus Mulhouse wurde in Basel der Vintage Aircraft Club (VAC) gegründet, welcher die beiden Hauptakteure der Viking-Restauration, die EAA-Mitglieder André Goepfert (F) und Wolfgang Neumann (D) in ihren Bestrebungen, die Viking als komplettes und in seiner ursprünglichen Form restauriertes Flugzeug wieder herzustellen, unterstützen sollte. Ein – wie der EuroAirport – wahrhaftig trinationaler Unterfangen! Fliegen jedoch wird die Viking sicher nicht mehr, die Motoren wurden nach dem Unfall entfernt und auch die auf Hochglanz polierten Vierblattpropeller sind nicht original – vermutlich drehten sie mal angetrieben von zwei Bristol Hercules-Motoren einer Noratlas im eher unüblichen Gegenuhrzeigersinn.



Die polierten Vierblattpropeller entstammen vermutlich einer Noratlas

Zögerlicher Start der Arbeiten

Zu Beginn wurde der Arbeitsaufwand sicher unterschätzt und in den ersten drei oder vier Jahren wurde zeitweilig nur sporadisch an der Viking gearbeitet, doch mit dem Eintritt in den (Un)Ruhestand von «Chefingenieur» Wolfgang Neumann und der Rekrutierung von ehemaligen Balair- und BVB-Mechanikern sowie von einigen «Angelernten» ging es alsbald vorwärts. Nicht zu vergessen die Jugendlichen aus einem zürcherischen Heim, welche schon zweimal ihre Herbstferien mit Freiwilligenarbeit an der Viking – wengleich verfolgt vom Wetterpech – verbracht haben.

Fahrwerke aus englischen Museen

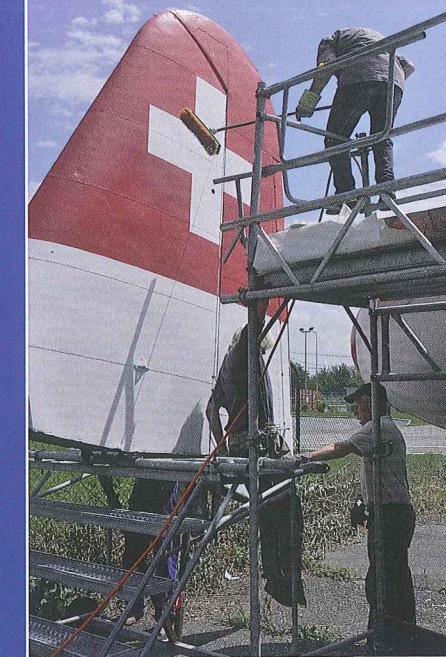
Einiges Verhandlungsgeschick brauchte es auch, um das beim Startunfall im August 1953 verloren gegangene Hauptfahrwerk zu ersetzen. Zwei englische Museen in Norfolk und in der Nähe von Sunderland konnten mit dem Checkbuch eines Gönners dazu überredet werden, je ein Fahrwerk, welche beide einer Vickers Valetta entstammten, die einem Brandanschlag zum Opfer gefallen war, der Basler Viking zu spenden.

Drei Jahrzehnte im Automobilmuseum

Bisher unklar ist die Geschichte der Viking (siehe Kasten) in den Jahren nach dem Startunfall in Paris und dem Datum, an welchem die Viking in den Besitz des Automobilmuseums in Mulhouse übergang, liegen doch gut

25 Jahre dazwischen, die im Dunkeln blieben. Die Restauratoren des Automobilmuseums hatten der Viking bereits eine kreisrunde Öffnung in die untere Rumpfhälfte geschnitten, um diesen über eine Wendeltreppe für das Publikum zugänglich zu machen, doch wurde die Viking in Mulhouse nie nur annähernd zur Ausstellungsreife gebracht. Anfänglich bestand auch die Idee, das Flugzeug auf einer Seite mit dem Anstrich der Balair zu versehen, welche zwischen 1957 und 1963 zwei Vikings (HB-AAN und HB-AAR) betrieb, während die andere Seite in den Farben einer französischen Viking-Betreiberin – beispielsweise der Airnautic – bemalt werden sollte. Doch aufgrund der Tatsache, dass mit dem definitiven Rückzug der Swiss nun das Schweizerkreuz am EuroAirport zu verschwinden droht, hat man sich darauf verständigt, das ganze Flugzeug in der Bemalung der Balair zu halten und damit auch beidseitig das Schweizerkreuz auf einem, wengleich flugunfähigen Flugzeugheck, jedoch mit starkem Bezug zu Basel und dem EuroAirport, weiterhin gut sichtbar aufzumalen.

Überhaupt spielte die Vickers Viking am «Flugplatz z' Blotze» – abgeleitet vom Dorf Blotzheim im Nordwesten der heutigen Flughafenanlage – in den 50er- und 60er-Jahren eine nicht unbedeutende Rolle, wurde dieser Flugzeugtyp doch von nicht weniger als einem guten Dutzend verschiedener englischer Chartergesellschaften eingesetzt,



Zwei «Vikinger» machen sich am Heck zu schaffen (alle Fotos Peter F. Peyer).

Die verstreut herumliegenden Teile der Viking könnten schon bald zu einem Ganzen zusammengefügt werden.





Bei der G-AIVG (under reconstruction) handelt es sich um eine Vickers 610 Viking der Version Viking 1B, welche den nachfolgenden Lebenslauf aufweist:

Vickers 610 Viking 1B • Registration G-AIVG • Konstruktionsnummer 220

- 18.11.1946 Eintrag ins britische Zivilluftfahrtregister mit dem «British Minister of Civil Aviation» als Eigentümer.
- 16.5.1947 Übergang des Besitzverhältnisses an British European Airways (BEA).
- 20.5.1947 Erstflug von Brooklands nach Wisley.
- 30.5.1947 Erhalt des Lufttüchtigkeitszertifikats Nummer 1993.
- April 1950 Auslieferung an British European Airways (BEA) mit Namen «Viceroy». Unfall in Frankfurt (Details nicht bekannt) mit kleineren Schäden an Heck und Nase. In Reparatur bis Anfang Mai.
- 17.8.1951 Umkehr mit Problemen am linken Triebwerk nach dem Start in Zürich.
- 1953 Neuordnung bei BEA zur «Admiral Class» mit neu 36 statt 27 Passagierplätzen und neuem Namen «Sir George Rooke».
- 12.8.1953 Unfall in Paris Le Bourget, nachdem beim Start ein Pneu des Hauptfahrwerkes nach Kontakt mit einem Metallteil auf der Landebahn platzt und der Start abgebrochen werden muss. Das Flugzeug kommt von der Bahn ab, die rechte Flügelspitze bohrt sich in die Erde und bewirkt eine Drehung des Flugzeugs um fast 180°. Alle vier Besatzungsmitglieder und 30 Passagiere bleiben unverletzt. Da sich eine Reparatur nicht mehr lohnt, werden alle wichtigen Teile (Triebwerke, Inneneinrichtung, Hauptfahrwerk, etc.) ausgebaut und die Maschine abgeschrieben.
Seltene Fotos von der Unfallstelle und eine PDF-Datei des internen Berichts von British European Airways zu den dabei entstandenen Schäden am Flugzeug sind auf unserer Webseite www.save-a-viking.org auf einer speziellen Seite zu finden.
- 13.10.1953 Löschung aus dem britischen Luftfahrtregister.
- ca. 1970 (?) Transport auf der Strasse ins «Musée Nationale de l'Automobile/Colléction Schlumpf, Mulhouse» und Aufnahme in den Fundus des Museums.
- 22.5.2004 Beginn der Zerlegung der Maschine und Vorbereitung zum Verlad nach dem EuroAirport.
- 16.6.2004 Erneuter Strassentransport vom «Musée Nationale de l'Automobile» nach dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg zur Restaurierung und Ausstellung auf dessen Gelände.

welche ihre Passagiere an Bord von Vikings von der damals verkehrstechnisch noch isolierten Insel ins Herz des Kontinents flogen, von wo sie sich auf Touren in die Alpen oder sogar bis nach Italien begaben. Selbst die baslerische, von Dr. Erhardt ins Leben gerufene Swiss Universal Air Charter (SUAC), flog zeitweilig Touristen von England mit einer gecharterten Viking nach Basel-Mülhausen. Der historische Bezug zum Regioflughafen ist somit also gegeben.

Aviatikmuseum geplant

Seit einiger Zeit gibt es auch Gespräche mit der Flughafendirektion über den zukünftigen Standort der Viking. Dadurch, dass der EuroAirport momentan stark wächst und von Jahr zu Jahr neue Bauvorhaben nötig werden, konnte noch kein definitiver Standort für unsere Viking gefunden werden, welche zu den vermutlich lediglich fünf überlebenden Exemplaren weltweit gehört. Zurzeit sind auch Bestrebungen im Gange, am EuroAirport ein Aviatikmuseum einzurichten, das sich spezifisch mit der Geschichte der Basler Aviatik und der Aviatik im Dreiland befasst. Dieses Museum könnte, sofern sich Gönner und der Flughafen dazu motivieren lassen, der Viking dereinst eine neue Heimstätte gewähren.

Weitere Informationen und Bilderstrecken auf www.save-a-viking.org

Technische Daten Vickers Viking

- Konstrukteur:** Vickers Armstrong Ltd, Weybridge, Grossbritannien
- Passagiere:** 27
- Besatzung:** 3 Cockpitbesatzung, 1 Flight Attendant
- Spannweite:** 27,2 m
- Länge:** 19,86 m
- Höhe:** 7,32 m
- Triebwerke:** 2x Bristol Hercules 634
- Leistung:** 1'640 PS pro Motor
- Höchstgeschwindigkeit:** 425 km/h
- Reisegeschwindigkeit:** 340 km/h
- Treibstoffkapazität:** 3'409 Liter
- Reichweite:** 2'736 km
- Leergewicht:** 10'993 kg
- max. Abfluggewicht:** 15'422 kg

Mitglieder und Spenden

Der Vintage Aircraft Club nimmt gerne neue Mitglieder auf. Jahresbeitrag CHF 100.-, PC-Konto 40-749794-7. Auch Spenden werden gerne entgegen genommen.

Inzwischen wurde das Heck dem Rumpf aufgesetzt und kündigt vom Fortschritt der Arbeiten.