

Langsame aber stetige Fortschritte bei der Viking-Restaurierung

Seit gut sechs Jahren liegen auf einem nicht gebrauchten Parkplatz am **EuroAirport** unterhalb des Hangars der Lufthansa-Technik der Rumpf und verschiedene Einzelteile der Vickers Viking 1B G-AIVG, welche 1953 in Le Bourget verunfallte. Nach aussen hin macht die Viking nicht den Eindruck, als ob sie bald «flüge» würde, aber in diesen sechs Jahren wurde vor allem die Zelle auf Vordermann gebracht. Die Schenkung von zwei **Fahrwerken** aus britischen Museen gibt dem Projekt zu dem neuen Auftrieb.

Die beiden Fahrwerke aus Beständen zweier britischer Flugzeugmuseen (das **North East Aircraft Museum** in Sunderland und das **Norfolk and Suffolk Aviation Museum** in Flixton in der Nähe von Norwich) werden zwar noch geraume Zeit in ihren Verschlägen lagern, denn im Moment konzentriert sich das Restaurierungsteam unter der Leitung von **Wolfgang Neumann** und **Balz Buser** darauf, den Rumpf und die Motorgondeln der in Basel gestrandeten Viking zu komplettieren.

Das rund sechs- bis achtköpfige Restaurierungsteam trifft sich regelmässig an den Samstagen, um an der Viking zu arbeiten. Kürzlich wurde die Isolierung des **Rumpffinnern** abgeschlossen. Zahllose Styroporsteile wurden zwischen alle Rippen und Spanten geklebt, um die Temperatur im Innern im erträglichen Bereich zu halten. Zurzeit wird dem Rumpffinnern mit einem mokkafarbenen Anstrich ein angenehmes und zeitgemässes (1950er-Jahre) Ambiente verliehen. Auch die **Motorgondeln** wurden in den vergangenen Monaten ausgebeult und poliert, wozu Lehrlinge der Basler Verkehrsbetriebe (BVB)-Werkstätten Hand boten. Unter der Aegide von ex-BVB Fahrzeugmechaniker **Roger Frossard** konnten diese ihr Geschick an den in die Jahre gekommenen Blechen ausprobieren. Das Resultat darf sich sehen lassen.

Mit einer fast schon als genial zu bezeichnenden Hebevorrichtung aus einer nicht mehr gebrauchten Rohrkonstruktion hat «Chef-Ingenieur» Wolfgang Neumann, seines Zeichens pensionierter Instruktor bei der **Swiss Aviation Training**, den Rumpf der Viking einen knappen Meter angehoben, so dass nun auch Arbeiten an der Rumpfunterseite möglich wurden. Diese wurde beim Unfall in Paris-Le Bourget vor rund 57 Jahren stark in Mitleidenschaft gezogen. Inzwischen sind neue Bleche montiert und Dellen ausgebeult worden. Ein kreisrundes Loch im hinteren Rumpfteil, welches im Automobilmuseum in Mulhouse – wo die Viking während rund 30 Jahren lagerte – ausgefräst wurde, konnte inzwischen ebenfalls abgedeckt werden.



Die vor 57 Jahren arg in Mitleidenschaft gezogene Rumpfunterseite wird nun bearbeitet.

Das Hauptaugenmerk von Wolfgang Neumann galt und gilt jedoch der Wiederinstandstellung des **Viking-Cockpits**. Da fast alle Instrumente noch vorhanden sind, macht sich Neumann daran, diese in Heimarbeit zu restaurieren. Bald werden sie ihren angestammten Platz in den verschiedenen Cockpitpanels wieder einnehmen. Auch die Pilotensitze sind noch vorhanden und wurden in aufwendiger Kleinarbeit wieder zusammengesetzt. Sie harren jetzt noch einer neuen Polsterung.

Als nächster grosser Schritt steht nun die Restaurierung der **Flügel** und des Seiten- wie auch des Höhenleitwerks an. Die Stoffbespannung der beweglichen Ruderteile muss komplett ersetzt werden und die Ober- und Unterseiten der Flügel müssen abgeschliffen und neu gestrichen werden. Erstaunlicherweise liegt relativ **wenig Korrosion** vor, doch werden diese Flügel das Flugzeug nie mehr tragen müssen – der Viking fehlen nämlich die Motoren. Dennoch sind zwei typenfremde Vierblattpropeller vorhanden, die möglicher-

weise von einer Noratlas stammen, welche immerhin dieselben Motoren wie die Viking hatte.

Das Hauptproblem, mit welchem der **Vintage Aircraft Club (VAC)** konfrontiert ist, welcher eigens für diese Viking-Restaurierung ins Leben gerufen wurde, ist der Mangel an freiwilligen Helferinnen und Helfern. Finanziell ist man dank der grosszügigen Spenden einzelner Mitglieder und dem Arbeitseinsatz der rund ein Dutzend «aktiver» Mitglieder bisher gut über die Runden gekommen. Auf Zusehen hin hat die Flughafendirektion dem VAC grünes Licht gegeben, am erwähnten Ort seine Arbeiten fortzusetzen. Doch die Frage, wo die Viking dereinst ausgestellt werden soll, ist noch ungelöst. Möglich wäre, dass die Viking eventuell auf dem Dach des Y-förmigen Fingerdocks vor der Zuschauerterrasse ausgestellt würde. Der Flughafen hat entsprechende Abklärungen für die Statik in Aussicht gestellt.

Report Peter F. Peyer

www.save-a-viking.org



Das Cockpit vor dem Einbau der Instrumente.

Fotos Peter F. Peyer