

Air Venture Oshkosh 1998



Die USA gelten ja allgemein als das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Eine dieser grenzensprengenden Aktionen findet jedes Jahr, Ende Juli, in der Kleinstadt Oshkosh im Bundesstaat Wisconsin statt: die AIR VENTURE oder EAA Fly In Convention. Nach mehreren vergeblichen Versuchen in den letzten Jahren gelang es mir dieses Jahr die 46zigste Airshow zu besuchen. Gewappnet mit genug Filmmaterial ging es am 27.7.1998 mir einer B-767/300 der American Airlines nach Chicago. Von dort per Auto ca. 4 Stunden nach Green Bay, wo ein Hotelzimmer meine Unterkunft für die nächsten Tage sein sollte.

Green Bay selbst ist eine ruhige Kleinstadt direkt am Lake Michigan. Der dortige Flughafen bietet nicht viel Abwechslung. American Eagle, Northwest, Delta Connection sind einige der wenigen dort anwesenden Airlines. Sehenswert in der Stadt, die total auf ihr Footballteam Green Bay Packers eingestellt ist, ist das Eisenbahnmuseum. Hauptsächlich amerikanische Dampfloks sind dort ausgestellt, unter anderem auch die Union Pacific #4017, mit 6000 PS, **550 Tonnen** Gewicht und 40 m Länge die größte je gebaute Dampflokomotive die somit zu Recht den Beinamen „BIG BOY“ trägt. Von Green Bay sind es mit dem Auto etwa 1 Stunde bis zum Ausstellungsgelände in Oshkosh. Eine Fahrt, die auf amerikanischen Highways keine große Angelegenheit ist. Gute Ausschilderung und ein großes Aufgebot an Polizei und Helfern dirigieren die Besucher direkt zu den Parkplätzen. Danach steht einem großen Rundgang nichts mehr im Wege.

Zentraler Punkt, die „West Ramp“. Hier sind die besonders großen Maschinen abgestellt. Am Wochenende standen hier unter anderem: die British Airways Concorde, Fairchild A-10, Lockheed C-141 Starlifter, DC-3, Hercules, Boeing E-3 Sentry, Basler DC-3 mit Turboproptriebwerken, 2 Boeing B-17 „Flying Fortress“, North American B-25 und die TWA Lockheed L-1049G Super Connie. Letztere flog vor kurzem noch mit „Save a Connie“ Aufschrift und trägt mittlerweile die volle TWA Bemalung. Auf einem anderen Teil des Flughafens waren die WWII Flugzeuge abgestellt: North American P51, Spitfire, North American T6, eine Ju52 (mit original Bemalung inklusive dem Hakenkreuz im Leitwerk), eine BAe Shackleton MK2, eine Catalina, mehrere DC3s, North American B-25, Curtis C-64 Commando, Vought F4U Corsair, und viele andere.

Besonders auffallend: kaum eine Maschine ist abgesperrt. Keine Bänder oder Gitter stören den Blick auf die Flugzeuge. Man kann also die Objekte aus nächster Nähe betrachten. Gespräche mit den Besatzungen kommen schnell zustande. Viele Flugzeuge können auch von innen besichtigt werden. Meist durch Zahlung einer kleinen Spende. Alle ausgestellten Maschinen befinden sich nämlich in Privatbesitz oder in Händen eines Vereines der die Maschine betreibt. Da der Unterhalt, besonders der Oldtimer natürlich entsprechend teuer ist, freut man sich über jede Art finanzieller Hilfe. Oft werden auch Souvenirs der Maschinen verkauft um sie zu unterhalten.

Den größten Anteil der anwesenden Flugzeuge stellen jedoch kleinere Privatmaschinen, die oft im Selbstbau entstanden sind. Üblich in Oshkosh, daß die Besitzer mit dem Flugzeug ankommen, direkt daneben ihr Zelt aufschlagen und während den Flugtagen bei ihrer Maschine kempieren.

Den Eigenbau- und Privatflugzeugen ist eigentlich diese Ausstellung gewidmet. Die EAA (Experimental Aircraft Association) bemüht sich, gerade diese Sparte der Fliegerei zu fördern. Unter dem Deckmantel der „Experimental Klasse“ kann in den USA fast jedes Flugzeug, ob Eigenbau oder Original, geflogen werden. In Zusammenarbeit mit der FAA bekommen die Besitzer entsprechende Hilfe und Genehmigungen. Während der Convention finden Foren mit unterschiedlichen Themen statt. In 4 großen Hallen und präsentieren Hersteller ihre Produkte. Auf einem „Flohmarkt“ können alle mögliche Artikel rund um die Luftfahrt gekauft werden. Manch Restaurateur fand hier schon lang gesuchte Ersatzteile. Zurück zum fliegerischen. Am Eröffnungstag gelang dem Veranstalter eine kleine Sensation. Eine große Anzahl von T6 Trainer war zu dieser Flugshow gekommen. Die Streitkräfte verkauften nach dem Krieg diese Maschinen an Privatpersonen. 1998 feierte die T6 ihren 60 Geburtstag. Aus diesem Anlaß wurde am ersten Tag eine große Anzahl von Flugzeugen in die Luft beordert. Die T6en bildeten im

Formationsflug ein T 6 60 und andere Maschinen flogen in Formation nebenher. Insgesamt waren bei diesem Manöver **132** Flugzeuge beteiligt. Den Sound beim Überflug wird wohl keiner so schnell vergessen.

Schon seit einigen Jahren Tradition in Oshkosh der Australien Expreß. 400 australischen und neuseeländischen Flugbegeisterte chartern sich standesgemäß jedes Jahr einen Jumbo um direkt in das Ausstellungsgelände einzuschweben. Dieses Jahr war es eine B-747/400 der Air New Zealand. Nachdem die Passagiere ausgestiegen waren, flog der Jumbo weiter nach Chicago, jedoch nicht ohne vorher mehrere Überflüge und einen „Touch and Go“ vorzuführen. Als weiterer Airliner kam am Freitag dann eine British Airways Concorde (G-BOAF) in Oshkosh an. Für 715,- US\$ konnte man in den nächsten 2 Tagen einen einstündigen Rundflug mit dieser Maschine buchen. Insgesamt 4 Flüge wurden an den Wochenenden ausgeführt. Etwas billiger waren Flüge, die mit einem B-17 Bomber realisiert wurden. Hierfür wurden 300,- US\$ verlangt. Weitaus günstiger waren daher kurzen Rundflüge, welche die EAA mit einer Ford Trimotor anbot. Die Platzrunden, an der jeweils 9 Passagieren das Vergnügen hatten, kostete 35,- US\$. Diese Flüge waren jedoch meist schon um 10:00 Uhr für den Rest des Tages ausgebucht.

Zum Flugbetrieb selbst: die Air Venture findet auf dem Gelände des Wittman Regional Airports statt. Der Flughafen besitzt 5 Bahnen. 18/36 L+R , 9/27 und 04/22.. Mit Ausnahme der 04/22 waren alle Pisten in Betrieb und wurden im Dauerbetrieb genutzt. Oft sogar starteten 2 Flugzeuge gleichzeitig in Formation . Nicht selten war eine Maschine noch am ausrollen, während die nächste schon aufsetzte. Daneben gab es noch eine Graspiste, auf der, durch Flaggensignale gesteuert, Ultraleichtflugzeuge im Dauereinsatz flogen. Vom nahegelegenen Pioneer Airport starteten Hubschrauber, die für 20,- US\$ den Gästen einen Überblick über das Gelände gaben. In der Luft war ständig auf etwas los. Die Koordination, allein auf den 3 Hauptbahnen dürfte für jeden normalen Fluglotsen ein Alptraum sein. Den Tower schmückte ein Transparent mit der Aufschrift: „Verkehrsreichster Flughafen weltweit.“

Jeden Nachmittag um 14:00 fand eine organisierte Flugshow statt. Genutzt wurde dazu die Bahn 18/36. Eine Absperrung war auch hier nicht erforderlich. Der Besucher sitzt im Gras, etwa 30m vom parallel verlaufenden Taxiweg entfernt. Eine ins Gras gezeichnete Linie markiert die Grenze. Hier starteten Warbirds, P51, Spitfire und T6, Kunstflugzeuge, einzeln oder in Gruppen. So starteten auch 2 Privat-Starfighter und führten die Eigenschaft dieser Maschinen vor. Die Air Force überflog das Gelände mit einer F-14 Thomcat. 2 Fairchild A-10 landeten auf dem Platz. Einzelne Maschinen wurden besonders vorgeführt. So auch eine Basler Conversion. Es ist nichts anderes als eine DC-3, welche mit Turboprop-Triebwerken ausgerüstet wird. Gleichzeitig wird der Rumpf verlängert und im Cockpit den Motoren entsprechende Instrumente eingebaut. Die Flugeigenschaften sind enorm. Nach etwa 1m Rollweg hebt die Maschine schon das Heck in horizontale Lage. Die Start- und Landestrecken sind sehr kurz, was hauptsächlich auf Leistung der Triebwerke zurückzuführen ist. Auf dem Gelände war eine solche Maschine ausgestellt, welche die Registrierung der FAC (Fuerza Aerea Colombiana) trug. Sie wird demnächst bei der kolumbianischen Luftwaffe im Einsatz gegen das Drogenkartell eingesetzt. Eine weitere flog täglich bei der Flugshow ihr Programm. Eine weite Anreise hatten die Maschinen nicht, da die Firma Basler ihren Werfthallen auf dem Flughafen hat und gleichzeitig als Sponsor der Veranstaltung auftritt.. Vielleicht die kurioseste Maschine in diesem Programm war die Gee Bee. (Siehe Photo) Mit ihre bulligen Rumpf und den kurzen Flügeln scheint diese Maschine einem Comic Heft entsprungen zu sein. Dieses Flugzeug wurde in den 30er Jahren von den 5 Granville Brüdern (daher das Kürzel GB oder Gee Bee) als Rennflugzeug entwickelt und ist unglaublich schnell und wendig. Eine Modellvariante stellte 1932 mit 476,83 km/h einen Weltrekord für Landflugzeuge auf.

Sehenswert auch bei diesen täglichen Flugshows waren die Fallschirmspringer. Eine 2er Gruppe führte dabei ein besonderes Programm vor. Beide Springer verhakten sich in der Luft. So zusammen führten sie Drehungen und Überschläge vor. Dabei kam es vor, daß sich ein Fallschirm kopfüber unter dem anderen befand. Eine weitere Gruppe, dessen ältester Springer 72 Jahre alt war, sprang jeden nachmittag. Einige der Springer hatten Rauchfahnen dabei, einer kam mit einer überdimensionalen amerikanischen Flagge. Unter den Klängen der amerikanischen Nationalhymne schwebte dann diese Fahne zu Boden. Die Nationalhymne wurde gesungen und die Dame hatte sich zum Ziel gesetzt, den letzten Ton mit der Berührung der Fahne auf dem Boden zu beenden. Eine Fehlkalkulation führte am 2ten Tag dazu, daß der Springer beim Ende der Nationalhymne noch zu hoch war und die Dame ihre gesamte Gesangkunst aufwenden mußte um den letzten Ton etwa 30 Sekunden zu halten.

Überraschend immer wieder die Organisation bei solchen Großveranstaltungen. 855.000 Gäste waren in diesem Jahr an den 6 Ausstellungstagen zu Besuch. Petrus hatte ein Einsehen und bescherte 2 Tage mit Sonne und leichter Bewölkung und 3 Tage mit wolkenfreiem Himmel und warmen Temperaturen. Der Verbrauch an Getränken war natürlich entsprechend hoch. Trotzdem war das Fluggelände absolut sauber. Alle Pappbecher und was sonst noch an Müll entsteht verschwand in den bereitgestellten Mülleimern. Weiterhin sorgten Busse und Traktoren mit Anhängern für den Transport innerhalb des Geländes. Viele wunden Füße waren für eine solchen Alternative dankbar. Eine Buslinie brachte die Gäste zur „Seaplane Base“. Hier an einer Bucht am Lake Winnebago umgeben von einem Schatten spendenden Wald hatten die Wasserflugzeuge ihren Liegeplatz. Flugvorführungen waren auch hier angesagt. Eine weitere Buslinie sorgte für den Transport in das nahegelegene EAA Museum mit dem Pioneer Airport. Der Eintritt in das Museum war im Eintrittspreis inbegriffen. Hier sind vom ersten Wright Doppeldecker bis zur P-38 und B-25 eine Vielzahl von Flugzeugen ausgestellt. Auch außerhalb der Convention lohnt sich hier ein Besuch.

Auch für die nicht amerikanischen Gäste ist gesorgt. In dem Internationalen Zelt liegen Gästelisten aus in denen man sich eintragen kann. Dolmetscher helfen bei Verständigungsschwierigkeiten und geben nützlichen Informationen. Ein einem Tag wird eine internationale Flaggenparade organisiert, an der die ausländischen Gäste teilnehmen können. Eine Feier am Abend auf dem Gelände des EAA Museums ist ein weiterer Teil des Betreuungsdienstes und dient zum kennenlernen und Erfahrungsaustausch.. In diesem Jahr hatten sich allein 1200 ausländische Besucher aus 52 verschiedenen Länder in die Gästelisten eingetragen.

Fazit: Oshkosh ist auf jeden Fall einer Reise wert, besonders wenn man sich für Oldtimer oder die Technik der Luftfahrt interessiert. Fotografieren ist etwas schwierig, mit Geduld aber zu meistern. Die Bahn 18/36 bietet erst nachmittags gute Lichtverhältnisse. Die Landebahn 09/27 ist fast ganztägig ausgeleuchtet, da das Ausstellungsgelände südlich davon liegt. Einzelne Maschinen abzulichten gestaltet sich etwas schwer, da fast immer andere Personen im Bild sind. Der Tag vor der eigentlichen Eröffnung und der erste Tag sind für Einzelaufnahmen am sinnvollsten, da noch nicht so viele Besucher anwesend sind und die meisten interessantesten Maschinen erst kurz vor der Eröffnung ankommen. Nebenbei kosten diese beide Tage nur einmal Eintritt. An dem Wochenende finden die meisten Flugbewegungen statt. Hier sind auch die Besucher am zahlreichsten.

Wer weitere Informationen und Bilder über die EAA oder die Airshow haben möchte, kann die Internetseite der EAA unter: <http://www.fly-in.org> anwählen. Die genauen Termine für die nächsten Jahre sind schon bekannt und etwa 6 Wochen vor der Veranstaltung werden hier ständig aktuelle Meldungen veröffentlicht. Dann liegt auch ein genauer Terminplan mit sämtlichen Flügen die an den einzelnen Tagen stattfinden vor.

Bildlegende:

(Anmerkung: Bild 1 ist im Text erwähnt, sollte also wenn möglich ins SWOV kommen. Von den anderen Bildern könnt ihr die auswählen, welche Euch am besten gefallen.)

Bild 1: Die in den 30er Jahren gebaute Gee Bee beim Rollen zur Startbahn

Bild 2: Blick über die West Ramp. Im Vordergrund die Bugnase der Concorde, von links nach rechts eine Fairchild A-10, Lockheed Starflifter, DC-3, TWA Lockheed Super-Constellation. Im Hintergrund gerade noch sichtbar die Radarantenne einer AWACS

Bild 3: Lockheed Super Constellation beim Start.

Bild 4: Die für Rundflüge eingesetzte Ford-Trimotor

Bild 5: Eine umgebaute DC-3 mit verlängertem Rumpf und Turboproptriebwerke

Bild 6: Vought F4U Corsair beim Rollen zur Startbahn

Bild 7: North American P51

Bild 8: British Airways Concorde G-BOAF bei der Landung