



Amelie Mary Earhardt-Putnam, Wiley Post und die

Lockheed Vega 5

Der Atlantik war schon mehrfach bezwungen, doch man versuchte es immer wieder von neuem. Jeder neue Überflug stellte die Zielmarke nur höher: Sie, die letzte, zu überbieten, blieb auch in den dreißiger Jahren für viele Piloten, ihre Sponsoren und vor allem für das immer noch interessierte Publikum eine mit Spannung verfolgte Sportleistung. Die Akteure waren nach wie vor mutige, oft waghalsige und leichtsinnige Männer – und nicht nur sie. Auch Frauen haben sich an Langstreckenflügen beteiligt, denn auch das war noch zu schaffen: „Die erste Frau über dem Atlantik“. (Als auch dies „abgehakt“ werden konnte, schienen die Möglichkeiten einer Steigerung erschöpft zu sein: Zuerst Männer, dann ein Mann solo, dann eine Frau als Passagier, dann eine Frau solo. Was noch? Kinder etwa? Mitnichten, die Amerikaner sind findige Leute und als 1933 J. Mollison und Amy Mollison mit ihrer „De Havilland D.H.84 Dragon 2“ mit Mühe und Not nach einem Flug von England nach USA die Küste erreichten, war trotz des Bruchs bei der Landung ein neuer Rekord aufgestellt: Das erste Ehepaar über den Atlantik!!!)

Es klappte, immer wieder Sponsoren zu finden, Presseleute zu Reportagen zu animieren und, vor allem, immer wieder Tausende von Zuschauern auf die Flugplätze zu locken, wenn wieder einmal ein Langstreckenflieger erwartet wurde. Dabei mehrten sich die Rekordflüge laufend, schließlich gab's nicht nur den Nordatlantik; auch über dem Südatlantik und über dem Pazifik hatte man viele Möglichkeiten, ein Held zu werden, als einer, der es schaffte, oder einer, der nie ankam. Viele nutzten die Chance.

Und dennoch, auf das Überfliegen allein kam es nicht mehr an. Die Geschwindigkeit zählte. Es ging nun darum, um Stunden oder zumindest Minuten schneller als der Vorgänger zu sein. Der Aerodynamik des Flugzeugs mußte also mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Eine Maschine, die in den dreißiger Jahren berühmt werden sollte, war die Lockheed Vega 5. Es war ein ungewöhnliches, ein markantes, aber auch ein schönes Flugzeug, eine Konstruktion, die auch heute, nach fünf Jahrzehnten, den Eindruck von ästhetischer Vollkommenheit hinterläßt. Doch Schönheit reicht bei Flugzeugen nicht

zum Erfolg allein und die Berühmtheit der Lockheed Vega wurde hart, aber auch publikumswirksam erlitten. Vor allem zwei Piloten wurden auf der Vega bekannt: Wiley Post, noch ein richtiger Abenteurer aus Oklahoma, und Amelia Earhardt-Putnam, eine Frau und Amerikanerin, die schon durch einen Passagierflug zum Liebling der Nation wurde, als sie nämlich mit der Fokker FVIIb „Friendship“ mit W. S. Stultz und L. Gordon am Steuer den Nordatlantik überflog.

In den darauffolgenden Jahren wurde sie oft bejubelt, als sie auf der von ihr pilotierten Lockheed Vega 5 diverse Geschwindigkeitsrekorde aufstellte und als sie dann schließlich, 1932, mit der Lockheed Vega als erste Frau in der Geschichte den Nordatlantik im Alleinflug bezwang. Sie schaffte es nur mit Mühe und Not zwar, aber als sie nach fast 15 Stunden mit lädiertem Motor und ausgefallenem Höhenmesser aufsetzte, war es Irland, Europa also, das sie unter die Räder bekam. Amelia Mary Earhardt-Putnam wurde die berühmteste Fliegerin Amerikas. Als sie das letzte Mal in den Schlagzeilen erschien, waren es keine Erfolgsmeldungen:

Die beiden berühmtesten Lockheed Vegas: Die Maschine von Amelia Mary Earhardt und die von Wiley Post (Zeichnung: aus C. Demand, „Die großen Atlantikflüge“, Motorbuch-Verlag, Stuttgart)

Die große Fliegerin verschwand im Pazifik auf ihrem Flug um die Welt im Jahre 1937, einem Flug, der jedoch schon lange keine Pioniertat gewesen war, der sorgfältig vorbereitet, gut abgesichert war, und auf der zuverlässigen zweimotorigen Lockheed 10 Electra und mit Begleitung des PanAm-Navigators Fred Noonan erfolgte. Als die „Elektra“ am 2. Juli 1937 in Neu-Guinea zur vorletzten Etappe des Fluges startete, sollte es fast nur Routine werden. Das Flugzeug ist gerade gewartet gewesen, die Flieger waren ausgeruht, es war kein Geschwindigkeitsflug, auf die Zeit kam es nicht an. Auch die bis zuletzt aufgefangenen Funksprüche gaben keine Hinweise auf eine Notlage, doch dann war das Flugzeug weg, und weder große Suchaktionen noch zahlreiche Recherchen und Bücher brachten bis heute Licht in das Verschwinden der „Elektra“ mit ihrer Besatzung, ein Flugzeugverschwinden, das zu den rätselhaftesten in der Geschichte gehört.

Der zweite Pilot, der auf einer Lockheed Vega berühmt wurde, war Wiley Post. Geboren 1898 in Texas, wuchs er in Oklahoma auf. Mit 15 sah er das erste Mal ein Flugzeug und wurde sofort vom Flugfieber gepackt, jener Krankheit, für die damalige Jungs und junge Männer viel anfälliger waren, als es heute der Fall ist. W. Post lernte im Selbststudium einiges über das Fliegen, er verdiente sein erstes Geld, was auf den den großen Boom erlebenden Ölfeldern Oklahomas nicht einmal sehr schwierig war. Das Fliegen blieb das große Ziel, zuerst lernte er aber das Fallschirmspringen, und er verdiente auch einige Dollar auf Flugveranstaltungen, indem er sich von einem uralten „Curtiss Jenny“-Doppeldecker in die Tiefe fallen ließ.



Vorteile der Holzbauweise liegen auch darin, daß man flexibel ist. Der Kunde wünscht mehr Fenster? Mit einer Säge ist es schnell vollbracht

Doch er träumte vom eigenen Flugzeug und ging wieder zur Arbeit auf die Ölfelder, um bald genug Dollars beisammen zu haben. Doch schon am ersten Tag schien der Traum ausgeträumt zu sein. Ein Metallsplitter verletzte ihn am Auge, aus der Verletzung wurde eine Entzündung und es mußte ihm schließlich ein Auge herausgenommen werden, um das andere zu retten. Ein einäugiger Flieger, der Entfernungen nicht mehr richtig einschätzen kann? Heute würde er niemals den Knüppel mehr anrühren dürfen. Doch damals fragte man weniger nach Vorschriften, die eigenen Fähigkeiten zählten mehr. Wiley Post übte und trainierte, monatelang, nicht aber das Fliegen, sondern das Sehen, vor allem das Abschätzen der richtigen Entfernung von Hindernissen an-



Wiley Post vor seinem berühmten Flugzeug. Trotz seines Handicaps nach dem Verlust eines Auges und damit auch des räumlichen Sehens hat Post alle denkbaren fliegerischen Aufgaben gemeistert: Streckenflüge, Flugzeugrennen, Wasserflug, Höhenflüge, Weltumrundungen. Ein Motorsatz in einem aus zwei Brichen schnell zusammengebauten, total kopflastigen Flugzeug wurde ihm zum Verhängnis

hand bekannter Objekte wie Bäume oder Häuser. Und er schaffte es, sein Handicap vollständig zu kompensieren. In Hunderten von Starts und Landungen der kommenden Jahre, auf zum Teil völlig fremden, unbekannten Flugplätzen oder im freien Gelände, auch in Sümpfen oder auf Straßen, wo die Telegrafmasten nur zentimeterweit an den Flügelspitzen vorbeirasteten, bewies er immer wieder, daß er gar nicht behindert war. Heute hätte er keine Chance, es zu beweisen. Wiley Post lebte in einer anderen Zeit, und so hat er sich von dem ihm für seine Verletzung zugestandenen Schadensersatz eine „Canuck“, die kanadische Version der „Curtiss Jenny“, zugelegt und bald darauf mit dem Doppeldecker Flugschüler unterrichtet, auf Flugtagen Kunstflug vorge-

führt und in der Woche die Mitarbeiter der Ölgesellschaften von Bohrturm zu Bohrturm geflogen. Zwischendurch „entführte“ er auch einmal die hübsche siebzehnjährige Mae Laine, zur Flucht bediente er sich natürlich seiner „Canuck“. Als nach einigen Flugstunden der Motor streikte, ging Post auf einem Feld nieder. Ein Ort war in der Nähe, dort gab's auch einen Pfarrer. Eine Trauung konnte sofort stattfinden, die entführte Braut hatte nichts dagegen, und bald flogen sie als Ehepaar weiter. Dann eröffnete sich Wiley Post auch fliegerisch eine große Zukunft: Als Pilot von F. C. Hall, einem flugbegeisterten Ölfeldbesitzer, erhielt er die damals modernste Maschine, die Lockheed Vega 5 C, die „Winnie Mae“ getauft wurde (Pate stand nicht Mae, die Frau von

Earhardt-Putnam nach ihrer Landung in Irland

Post, sondern Winnie Mae, die Tochter von F. C. Hall). Es gab dann zwar ein finanzielles Tief bei F. C. Hall, in dessen Folge Post sowohl seinen Job als auch die „Winnie Mae“ verlor. Doch dann wurde Hall im Ölgeschäft wieder fündig und holte Post zurück, mit der Aufforderung, gleich eine neue Lockheed Vega zu besorgen.

Post hatte von seinem Arbeitgeber alle Freiheiten erhalten, er sollte das Flugzeug nach seinen Wünschen umbauen lassen und er durfte es für beliebige Flüge und Rekordversuche einsetzen.

Zuerst machte Post bei Flugrennen mit und bald kassierte er den ersten Preis von 7 500 \$ ein. Nun hielt ihn nichts mehr, sein großes Vorhaben in die Tat umzusetzen, den Flug rund um die Welt. Die „Winnie Mae“ wurde noch einmal dafür umgebaut, und Ende Juni 1927 startete W. Post mit dem Navigator Harold Gatty zu seiner Weltumrundung. Sie hatten Großes vor: Den Erdball in höchstens zehn Tagen zu umkreisen. Die Reise ging über New Foundland, England und Deutschland nach Moskau; der einfallsreiche und wagemutige Post vermied jedoch eine Landung auf dem Roten Platz und setzte auf dem damaligen Oktober-Flughafen auf.

Der Empfang in Rußland war überwiegend kühl, man hat den Überflug mit Zwischenlandungen zwar genehmigt, die politische Situation ließ jedoch keine herzliche Begrüßung zu. Über Sibirien ging es mit mehreren Zwischenlandungen nach Alaska, von dort über Kanada nach New York, eine Reise mit vielen unplanmäßigen Zwischenlandungen unter sehr schwierigen Bedingungen. Die Gesamtzeit betrug 8 Tage, 15 Stunden und 51 Minuten, immerhin um 13 Tage weniger als der Rekord des Luftschiffes „Graf Zeppelin“, eines Transportmittels, das damals viele Leute immer noch für die bes-

FMT-Transatlantik-Wettbewerb

In diesem von unserer Zeitschrift ins Leben gerufenen Wettbewerb werden Semi-Scale-Nachbauten der durch ihre Transatlantik-Flüge berühmt gewordenen Flugzeuge eingesetzt; die Unterlagen der einzelnen zu unserem Wettbewerb zugelassenen Maschinen sind im Laufe des Jahres 1986 in der FMT erschienen und können in Kopien von Interessenten angefordert werden.

Es handelt sich um diese Flugzeuge:

Vickers Vimy

Levasseur PL-8

Spirit of St. Louis

Fokker „Amerika“

Bellanca WB-2 „Columbia“

Junkers W-33 „Bremen“

(+ Lockheed Vega in diesem Heft)

DeHavilland DM-80A

„Puss Moth“

Breguet XIX Super TR

„Point d'Interrogation“

Stinson SM-1 „Pride of

Detroit“

sere Alternative zum Flugzeug hielten. Doch Post hatte nicht genug und wollte seinen Flug noch einmal machen, diesmal allein. Auch diese Weltumrundung hat der „sehbehinderte“ Pilot bewältigt; mit Landungen auf fremden Flugplätzen oder auch auf sich gerade anbietenden Wiesen oder Feldern. Nach 7 Tagen und knapp 50 Minuten war er wieder zu Hause, nachdem er den ganzen Globus mit seiner Winnie Mae umflogen hatte.

Die „Winnie Mae“ von Wiley Post wurde seinerzeit von Smithsonian Institute gekauft und ist heute in dortigem Museum in Washington ausgestellt.

Später widmete sich Post der Erforschung der Höhenflüge, auch dazu wurde die „Winnie Mae“ eingesetzt; mangels Druckkabine hatte er einen Druckanzug entwickeln müssen. Im Herbst 1935 startete Post zu seinem letzten Flug. Diesmal steuerte er eine „Orion-Explorer“, die er aus zwei Brüchen zusammenbauen ließ, der Flügel von einer „Lockheed Explorer“, der Rumpf von „Lockheed Orion“; die Maschine war noch auf die Schnelle zum Wasserflugzeug umgerüstet und dazu mit falschen, übermäßig großen Schwimmern, die den Schwerpunkt gefährlich nach vorn wandern ließen. Nach dem Start, in 15 m Höhe, setzte der Motor aus, die total kopplastige Maschine ließ sich nicht mehr halten, Post und sein Begleiter, der Journalist Will Rogers, fanden den Tod.

Lockheed Vega 5

Zum Flugzeug: Die erste „Vega“ entstand im Jahre 1927 in Hollywood, wo nicht nur Filmstars zu Hause waren, sondern auch die Brüder Allan und Malcolm Loughead und der hervorragende Konstrukteur John K. Northrop, die, zusammen mit einigen Mechanikern und Tischlern, die Firma Lockheed Aircraft bildeten. Gerade die Lockheed Vega sollte diese Flugzeugfirma so bekannt machen. Und es war in der Tat eine Maschine, die in vielem neue Wege ging. In der Absicht, eine kompakt, stromlinienförmige Zelle zu bauen, entschied man sich bei Lockheed für eine aufwendige Sperrholz-/Schalenbauweise. In zwei riesigen Zementformen wurden die Rumpfhalschalen aus Sperrholz geformt. Nach dem Verkleben der Rumpfhälften wurde zuerst geschliffen, dann der Rumpf mit Harz eingestrichen und mit Bspannstoff bezogen. Die ganze Lockheed-Mannschaft wurde danach zusammengerufen, um mit Gummihandschuhen die Bspannung so lange strammzuziehen, bis sie von dem Harz vollständig durchtränkt war. Damit erzielte man eine Oberfläche, die damals einmalig war und die eigentlich erst mit der GfK-Bauweise Vergleichbares findet. Zum Erstflug startete die Lockheed Vega am 4. Juli 1927, der Prototyp wurde vom Verleger George Hearst gekauft, die zweite bei Lockheed gebaute Vega flog mit G. H. Wilkins zum Nordpol. M. S.J. B.

Nachtrag

Lockheed Vega 5 als Transatlantik-Nachzügler

Zu unserem FMT-Transatlantik-Wettbewerb konnten wir nur einige der berühmten Flugzeuge in der Scale-Dokumentation vorstellen; die Lockheed Vega 5 war nicht dabei. Die bekannteste „Vega“, die Winnie Mae von Wiley Post, hatte ja auch keine reine Atlantiküberquerung absolviert, auch wenn sie, während der Weltumrundung, natürlich die Transatlantik-Strecke zu bewältigen hatte.

Doch die andere, fast genauso wichtige, Lockheed Vega 5 B, die „Century of Progress“ der ersten Transatlantik-Alleinfliegerin Amelia Earhardt-Putnam, gehört eigentlich zu unserer Wettbewerbsflotte: Ein vollwertiger Transatlantik-Überflug, dazu mit einem Flugzeug, das zu den schönsten überhaupt gehört. Sollte sich also der eine oder andere Interessent an unserem Transatlantik-Wettbewerb in die „Vega“ verlieben, sei es in die „Century of Progress“ von A. Earhardt-Putnam, sei es in die „Winnie Mae“ von Wiley Post, der den Nordatlantik nur so „nebenher“ bei seiner Weltumrundung überflog: Gern wollen wir ihn, sie oder gleich mehrere davon bei unserem Transatlantik-Wettbewerb begrüßen; dieser Flugzeugtyp ist also teilnahmeberechtigt. Nebenstehend noch kurze Daten zu unserem Wettbewerb, der im Frühjahr 1988 stattfindet; ausführliche Ausschreibung und/oder Scale-Dokumentation für einzelne zugelassene Flugzeugtypen können Interessenten auf Wunsch in Kopien zugesandt werden.

Quellen für diese Scale-Dokumentation-Folge:

Archiv F. Kunik, Prag

„Die großen Atlantikflüge“, Carlo Demand, Motorbuch Verlag Stuttgart

Die ersten Langstreckenflüge, David Nevin, Time-Life Bücher, Amsterdam



Wiley Post's Lockheed Vega bei der Zwischenlandung in Berlin im Jahre 1933



Die Rumpfbauweise der „Vega“: In großen Zementformen wurden die Sperrholz-Halbschalen gefertigt, dann zusammengeleimt und der Rumpf in einer aufwendigen Oberflächenbehandlung auf Hochglanz gebracht