

## Die Legende lebt:

### Großes Piper-Treffen in diesem Jahr in Gelnhausen

*Das beliebte Treffen der Oldtimer-Piloten mit ihren fliegenden Legenden findet in diesem Jahr am Mittelpunkt der Europäischen Union auf dem großen Flugfeld in der Kinzigaue statt.*



*Die D-EBFB gehört zum Flugzeugpark des Aero-Club Gelnhausen e.V. Sie ist eine der drei am Platz stationierten PA-18 Super Cub.*

***Im Juni ist es soweit: Aus Deutschland und den Nachbarländern kommen Piloten mit ihren Piper PA-18 Super Cub und älteren Typen zum Pipertreffen 2012. Das 29. Treffen der Fans dieser legendären Spornradflugzeuge findet jährlich an wechselnden Orten statt. Diesmal vom 15.6. bis zum 17.6.2012 in Gelnhausen (EDFG).***

70 Anmeldungen liegen schon aus ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland vor. Es wird also viel Betrieb auf dem Gelnhausener Flugplatz geben, wenn sich die Piloten der Oldtimer dort versammeln. Der Aeroclub lädt zu diesem großen Ereignis auch ganz herzlich die Öffentlichkeit ein, auf den Flugplatz zu kommen. Der Eintritt ist frei und von der Terrasse oder dem Biergarten des Flugplatzrestaurants aus lässt sich ganz entspannt der Flugbetrieb beobachten.

Und zu beobachten gibt es viel an diesem Tag: Modellflugvorführungen, Oldtimer Landmaschinen des Gründauer Vereins und Segelkunstflugvorführungen.

Drei PA-18 Super Cub sind noch heute hin und wieder am Gelnhausener Himmel zu beobachten. Die D-EGMO und die D-EDGN sind beide in privater Hand, während die D-EBFB, Baujahr 1954, sich im Eigentum des Aero-Club Gelnhausen e.V. befindet.

„Wenn in Gelnhausen immerhin drei „Super Cub“ zuhause sind, ist es doch an der Zeit, das jährliche internationale Treffen der Piper Enthusiasten auch einmal hier stattfinden zu lassen.“ So Benjamin Schaum. 1. Vorsitzender des Aero-Club Gelnhausen e.V.

„Wir PA-18 Piloten kennen uns oft schon seit vielen Jahren und nutzen gerne die Gelegenheit, unsere Freundschaft zu pflegen, Erfahrungen auszutauschen und unsere Freude am Fliegen und unseren Maschinen mit einem gemeinsamen Aus-Flug zu feiern.“ So Klaus Becker, der die im Jahre 2003 von Grund auf restaurierte D-EDGN sein Eigen nennt und schon bei vielen Piper-Treffen zu Gast war. Deshalb ist es für ihn eine besondere Freude, dass diese Veranstaltung in diesem Jahr in Gelnhausen stattfindet.

Das Programm des Fly-ins umfasst traditionell einige Fixpunkte: So wird das schönste Flugzeug gekürt, der vom entferntesten Ort angeflogene Pilot geehrt und ein gemeinsamer Aus-Flug veranstaltet. Am Freitagabend gibt es eine Fliegerparty mit Livemusik und Lagerfeuer.

„Bei diesem Treffen wollen wir auch unsere interessante Stadt etwas in den Mittelpunkt rücken, die ja auch zu Fuß vom Flugplatz aus gut zu erreichen ist. Zum einen planen wir eine Führung durch die Altstadt und zum anderen freuen wir uns, wenn viele Schaulustige zum Flugplatz herauskommen, um mit uns die Freude an den alten Maschinen und der Fliegerei zu teilen,“ betont Gerd Lehnert, Eigner der D-EGMO, einer der Verantwortlichen für das diesjährige Piper-Treffen.

Die Faszination eines Fluges mit einer Super Cub können Worte nicht vermitteln, aber schon ein Blick auf ihre Geschichte und die Besonderheiten dieses Typs, können begeistern: Stellen Sie sich vor, ein Kleinflugzeug sei im Landeanflug. Gleichzeitig setzt sich auf der Landebahn ein Auto in Bewegung, auf dem Dach eine Plattform, kaum länger als das anfliegende Flugzeug. Beide Fahrzeuge nähern sich an - und das Flugzeug setzt auf der Dachplattform auf. Gelandet! Mit solchen oder ähnlich spektakulären Vorführungen machte die Firma Piper Aircraft Corporation Ende der 30er, Anfang der 40er Jahre auf ihre Produkte aufmerksam. Der Markterfolg der Piper-Maschinen stellte sich schnell ein und war unter anderem mit den guten Eigenschaften der Flugzeuge zu erklären: Sie waren leicht zu fliegen, hatten eine passable Zuladung und nicht zuletzt: Sie kosteten wenig. Hinzu kamen sehr gute Langsamflug Eigenschaften, was bedeutete, dass man auch gut auf dem Weg vor dem Farmhaus landen und starten konnte. Diese ersten Kleinflugzeuge unter dem Namen Piper trugen die Typbezeichnung J-2 und waren die Vorgänger der heute noch weit verbreiteten PA-18 Super Cub.

Die wesentlichen Eigenschaften der J-2 sind der PA-18 Super Cub erhalten geblieben, was zur Folge hat, dass sie in einem breiten Anwendungsbereich eingesetzt wurde und wird: Die Super Cub wird, mit Schwimmern ausgerüstet, zum Wasserflugzeug. Für die Landung auf einem Gletscher werden Kufen untergeschnallt. Und der Buschpilot in Alaska bevorzugt dicke Ballonreifen, die es möglich machen, am Kiesstrand eines Flussbetts zu landen. Nicht zuletzt die hohe Zuverlässigkeit dieser Maschine trug dazu bei, dass zwischen 1949 und 1983 und dann noch einmal im Zeitraum von 1988 bis 1994 mehr als 9000 Flugzeuge dieses Typs verkauft worden sind. Zählt man die sehr ähnlichen Vorgängerversionen hinzu, kommt man auf die sagenhafte Zahl von mehr als 40000 Flugzeugen. Damit ist die Piper Cub das weltweit meistgebaute Flugzeug für zivile Zwecke. Die verschiedenen Piper Cubs standen auch oft im Dienst des Militärs, wo sie vor allem als Schulungsflugzeug eingesetzt wurden.

Hier der technische Steckbrief der D-EBFB

Flugzeugtyp / Baujahr	PA-18 „Super Cub“ / 1954
Hersteller	Piper Aircraft Corporation
Verwendungszweck	Schulungs- und Reiseflug
Motor / Leistung	Continental C 90 12 F
Mindest- / Höchstgeschw.	80 km/h / 200 km/h
Reisegeschwindigkeit	157 km/h
Reichweite	740 km
Leergewicht	381 kg
Max. Startgewicht	590 kg
Sitzplätze	2
Spannweite / Länge	10.76 m / 6, 82 m
Kraftstoffart	Super Plus
Verbrauch/Std.	20 Liter

Am Sonntag heißt es dann Abschied nehmen, denn die Flieger wollen ja an diesem Tage ihre Maschinen wieder in den heimischen Hangar schieben. So werden bis etwa zur Mittagszeit die meisten Flieger Gelnhausen wieder verlassen haben.