

FLIEGER REVUE

MAGAZIN FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT

A12497 · € 4,80 (out of Germany)
US \$=4,50 · Pfland=2,60 · Stf=7,90 · Rubel=120 · PlZ=32
Dr=1100 · SKR=44 · DKK=38,00 · CZK=80 · Ft=1400



DER RIESE FLIEGT

560 Tonnen heben ab



Alte Mühlen
Flugtraining für
Oldtimer-Piloten



Crusader und Corsair
Jetfighter
von Vought

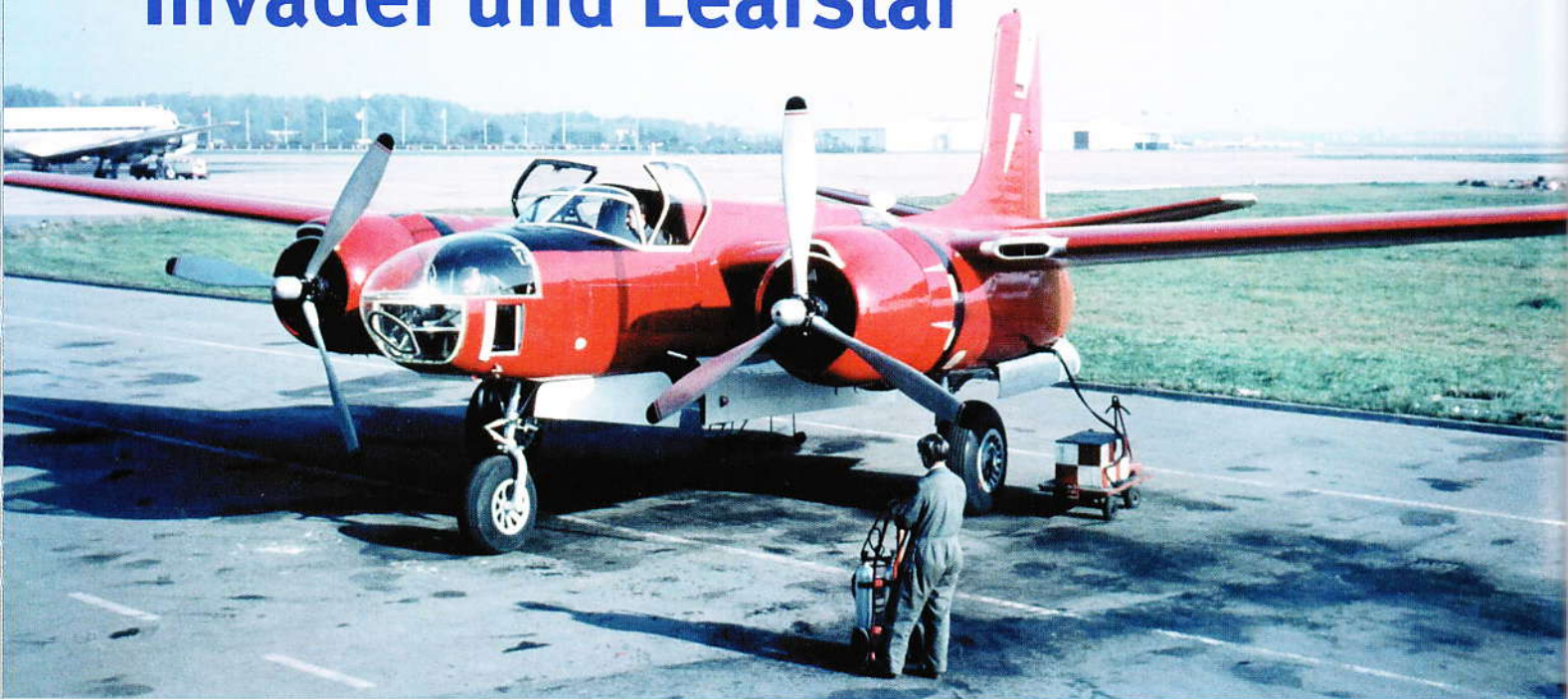


Regionaljets für Russland
Antonow,
Tupolew und Suchoj



DIE KLASSISCHEN PROPLINER DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFTEN (16)

Invader und Learstar



In dieser Reihe stellen wir eigentlich klassische Propliner im Luftverkehr Deutschlands von 1955 bis heute vor. Als die Businessjets noch nicht erfunden waren, bedienten sich die Großen und Wichtigen dieser Welt allerdings auch der Kraft und Geschwindigkeit ehemaliger Militärflugzeuge, um schnell und bequem reisen zu können.

Für die Verwendung der überreichlich vorhandenen ausgesonderten Militärflugzeuge des Zweiten Weltkriegs boten sich vielerlei Möglichkeiten an.

Als mittlerer taktischer Bomber, Tiefangriffsflugzeug und Aufklärer hatte die Douglas A-26 – die ab 1948 als B-26 bezeichnet wurde – noch im letzten Kriegsjahr in die Kampfhandlungen eingegriffen. Auch im Koreakrieg und im französischen Indochinakonflikt bewährten sich die Invader. In den 60er-Jahren gaben die US-Streit-

kräfte viele B-26 an die Luftwaffen kleinerer Länder weiter oder offerierten sie auf dem zivilen Markt.

Als Erdkunder unterwegs

In der Bundesrepublik Deutschland betrieb der ehemalige Luftwaffenpilot Walter Rall aus Eningen eine kleine Firma mit leichten Flugzeugen für Luftbildflüge und andere Aufgaben der Allgemeinen Luftfahrt. Für jeweils 15 000 US-Dollar erwarb Rall 1962

► **Anlassvorbereitungen bei der D-CELE** in München. Die „zivilisierten Bomber“ des Walter Rall wurden vermutlich auch für geheime Missionen des BND genutzt.

zwei ehemalige, zu Aufklärern umgerüstete RB-26C der U.S. Air Force. Beide Maschinen waren in den USA zivil zugelassen und wurden mit den vorläufigen deutschen Registrierungen D-BELE und D-BELI nach Deutschland überführt. Hier wurden die Flugzeuge mit einer auffälligen roten Bemalung versehen und mit Geräten und Anlagen zur Fotogrammetrie und Lagerstätten erkundung ausgerüstet. Dazu verfügten sie u.a. über eine Magnetsonde PM-22 Proton, die an einem ausfahrbaren Kabelseil nachgeschleppt wurde. Nachdem man festgestellt hatte, dass die Startmasse der Invader trotz voller Betankung 14 Tonnen nicht überschritt – Bewaffnung und Panzerung waren ja nicht mehr vorhanden – wurden sie auf D-CELE bzw. D-CELL umregistriert. Eingesetzt wurden die Maschinen für die Firmen Prakla Seismos AG Hannover und Photogrammetrie München GmbH vorwiegend in Afrika und dem Mittleren Osten. Doch schon am 14. November 1963 ging eine der Invader verloren. Die D-CELE kam nach Sonnenuntergang von einem Arbeitsflug in Dahomey (heute Benin) zurück. Bei der Landung in Cotonou musste sie aus nicht geklärten Gründen durchstarten, geriet dabei in einen überzogenen Flugzustand und stürzte ca. 1000 Meter hinter der Runway ins Meer. Alle vier Insassen kamen dabei ums Leben.

Als Ersatz beschaffte Rall über die Aircraft Krautheim GmbH eine weitere Invader aus den USA. Diese Maschine, die ihn 76 000



► Der „VIP-Bomber“ D-BACA am 26. April 1970 in Hannover in seiner ersten Bemalung

D-Mark kostete, war im Koreakrieg eingesetzt gewesen und hatte nur 1616 Stunden Gesamtflugzeit.

Ralls Invader sind auch von Zeit zu Zeit durch die Bundesluftwaffe genutzt worden, um Navigationsbodenanlagen zu überprüfen und Luftbildvermessungen durchzuführen. Zu diesem Zweck wurden spezielle militärische Anlagen und Kameras eingebaut, die von der Wehrtechnischen Erprobungsstelle WTD 61 betreut wurden. Ab dem Sommer 1964 beschaffte das Militärgeografische Amt der Luftwaffe für diese Zwecke drei Jetbomber vom Typ BAC Canberra B Mk.2.

Manche Quellen bringen Walter Rall mit dem Bundesnachrichtendienst (BND) in Verbindung und nennen Pullach sogar als Geldgeber für den Kauf der Invader. Ob und inwieweit der deutsche Auslandsgeheimdienst

diese Flugzeuge für versteckte Fotoeinsätze in Afrika, dem Mittleren Osten und an anderen sensiblen Grenzen nutzte, wird sich wohl erst in Zukunft aufhellen lassen.

Das Lufttüchtigkeitszeugnis der D-CELI lief im Juni 1966 ab und wurde nicht erneuert. Da deshalb eine Löschung von Amts wegen drohte, beantragte Rall eine vorläufige Wiederzulassung zur Überführung der Maschine von Erding nach Bremen, um bei VFW eine Generalüberholung durchführen zu lassen. Dazu ist jedoch nie gekommen, die Löschung aus dem Register erfolgte am 14. Juni 1966. Das Flugzeug ist in



► Die D-BACA im neuen Bemalungsschema 1973 in Basel-Mulhouse

Erding verschrottet worden. Während eines Aufenthalts in Peru verkaufte Rall die D-CADU am 13. Mai 1967 für 2100 US-Dollar an die Trans Peruana de Aviacion. Sie ist aber weder im peruanischen noch in einem anderen Register aufgetaucht und wurde zuletzt 1970 auf einem Schrottplatz in Lima gesichtet.

Walter Rall unternahm 1968 noch einmal den Versuch, eine Invader nach Deutschland einzuführen. Er ließ das Kennzeichen D-CAFY für eine aus der französischen Luftwaffe ausgeschiedene Maschine vormerken, doch ein Kauf kam nicht zu Stande und das Flugzeug endete als Denkmal am Eingang des Militärflugplatzes von Châteaudun. Danach beantragte er D-CAFY für eine als Marksman G umgebaute Invader, die für eine Firma in Antwerpen Krabben und Langusten zwischen der Türkei und Belgien transportierte. Die Maschine war auf dem Flughafen Antwerpen-Deurne wegen nicht bezahlter Rechnungen an die Kette gelegt worden. Das LBA lehnte aber eine Zulassung für diese umgebaute Maschine ab. Sie steht heute, teilweise auf den ursprünglichen Weltkriegszustand zurückgerüstet, im königlich Belgischen Armeemuseum Brüssel.



► D-CELE beim Arbeitsflug. Interessant sind die zahlreichen weiß abgesetzten Flächen und Bauteile.

Werk Nr. 28044: A-26B-65-DL, als 44-34765 an USAAF konserviert und abgestellt 1946, als N67160 an C. H. Babb, an Hudson Engineering Corp. Texas 1947, an Sperry Gyroscope Co. Inc. 1951, Umbau bei On Mark zur Marksman G 1959, an University of Illinois, an Walston Aviation Inc., Alton 1966, Antwerpen Seafood Company, als D-CAFY (2) vorgemerkt für **W. Rall, Eningen**, nicht zugelassen 1.12.68, beschlagnahmt Antwerpen 1969, abgestellt, an königlich belgisches Armeemuseum Brüssel 1979 als statisches Exponat

Werk Nr. 28783: A-26C-35-DT, als 44-35504 an USAAF, vermutlich 1948 zur EB-26C umgerüstet, als 807C an Armee de l'Air, zur RB-26C-APQ13 Radartrainer umgebaut, a.D. Apr. 67, als D-CAFY vorgemerkt für **W. Rall, Eningen** 23.1.68, nicht zugelassen, als Gate Guard aufgestellt Chateaudun AB 1972

Werk Nr. 28901: A-26C-40-DT, als 44-35622 an USAAF 1944, Umbau zur RB-26C 1948, a. D. und reg. als N9658C, an Skyways Aircraft Ferrying Service Inc., als D-BELE an **W. Rall, Eningen** 4.3.62, umreg. als D-CELE 27.6.62, abgestürzt Cotonou, Dahomey 14.11.63

Werk Nr. 28917: A-26C-40DT, als 44-35638 an USAAF 1944, Umbau zur RB-26C 1948, a.D. und umreg. als N7824B, als D-BELI vorgemerkt für **W. Rall, Eningen** 6.3.63, umreg. als D-CELI 27.3.63, C of A abgelaufen 6.6.65, gelöscht 14.6.66, verschrottet in Erding

Werk Nr. 28961: A-26C-45-DT, als 44-35682 an USAAF 1945, Umbau zur RB-26C 1948, a.D. und als N5181V an R. F. Todd, an J. M. Sliker, Wadley GA 1963, an Aircraft Krauthelm GmbH, Nürnberg 18.9.64, als D-CADU an **W. Rall, Eningen** 29.7.64, an Trans Peruana de Aviacion, Lima 13.5.67, verschrottet ca. 1970 Lima

Werk Nr. 29217: A-26C-55-DT, als 44-35938 an USAAF 1945, Umbau zur B-26B 1948, a.D. und umreg. als N4203A, Umbau bei On Mark zur Marksman C, als N510A an C. G. Murphy Co., New York Jun. 63, als N516X an R. Tait Jul. 67, als D-BACA an Lufttransport-Dienst GmbH, Stuttgart 25.8.69, schwer beschädigt bei Bauchlandung in Stuttgart 11.8.70, nach Reparatur und GÜ 2.6.71 wieder i.D., schwer beschädigt bei Notlandung in Zürich 23.2.73, da Reparatur unök. ausgeschlachtet und von Feuerwehr Zürich zu Übungszwecken verbrannt 5.7.37

Werk Nr. 18-2499: C-60A-5-LO (Lockheed 18-65-23), als 42-56029 an USAAF 2.6.43, a. D. als NC58161 an R. Bach New York Tribune Aug. 46, nach Frankreich an R. V. Boname 21.2.49, beschädigt bei Unfall in New York-Idlewild, repariert und als F-BDAS an Navifrance 6.10.49, als N9991F an W. P. Lear 11.5.51, umreg. als N5777N, umreg. als N9991F, als NX1Y an Lear Inc. Jun. 52, Umbau zur Learstar 1 und umreg. als N1Y 15.2.55, als D-CAFU an **F. Krupp** 30.3.56, als N511L an Lear Inc. 9.9.61, Umbau bei Aerodyne 12.8.62, an Lear Siegler Inc. 28.9.70, an D. H. Donahue 4.12.74, an Aerospace Products Inc. 13.6.75, an L. Hall Mining Co. 28.2.76, weiterer Verbleib unbekannt?

Werk Nr. 18-2606: C-60A-5-LO (Lockheed 18-56-23), als 43-16446 an USAAF 26.11.43, übergeben an Frankreich in Oran 31.12.43, als FC-BAJ an franz. Regierung in Marokko, umreg. als F-BALX 16.6.45, an SATT 22.1.48, als N94541 an Indamer Corp. 6.12.51, an H. Woolf & Son Inc./Kollmann Instruments Corp. Apr. 54, als N44L an W. P. Lear 19.8.55, Umbau zur Learstar 1 20.6.56, als D-COCA an **H. Horten GmbH** 20.6.56, abgestürzt bei Krumpendorf, Österreich 24.8.57

Werk Nr. 2405: Lockheed 414 Hudson Mk.II, an RAF Coastal Command 16.8.40, als NX28991 an Sperry Gyroscope Co. Inc. 8.12.40, als N28991 an D. S. Pinelli 1947, an G. B. Hamilton Co. Mitte der 50er, Umbau zur Lockheed 18-56 Lodestar durch Hamilton, neue Werk Nr. 18-2626, als N32L an Lear Inc. 1957, Umbau zur Learstar, an Pac Aero 18.10.57, als D-CABO an **Helmut Horten GmbH** 10.11.57, als N211L an Swiss American Aviation Corp. Mai 61, an Lear Jet Corp. Jan. 64, an Carolina Aircraft Corp. Aug. 69, abgestürzt bei Lake Okeechobee FL 12.5.72



► Gut ist das 30 Meter lange Kabelseil der Magnetsonde zu erkennen.

Vom Bomber zum Business-Prop

Die kalifornische Firma On Mark in Van Nuys rüstete zu Beginn der 60er-Jahre überzählige Invader-Bomber zu komfortablen und vor allem schnellen Geschäftsreiseflugzeugen für vier bis sechs Passagiere um. Umbauten, die ihre ursprünglichen Motoren R-2800 behielten und keine Druckkabine bekamen, hießen fortan On Mark Marketeer. Solche Invader, denen man die stärkeren Triebwerke R-2800 CB-17 (wie die DC-6) einbaute, wurden zur Marksman C und jene mit vergrößerter Druckkabine verließen als Marksman G die Werkhalle.

Der Pforzheimer Bauunternehmer Stetzler gründete 1969 die Lufttransport-Dienst GmbH und beschaffte eine zur Marksman C umgebaute Invader aus den USA als VIP-Transporter. In seinem Fall war das Luftfahrtbundesamt wohl gnädiger, denn die Maschine wurde auf Grundlage des existierenden B-26-Kennblatts als D-BACA zugelassen. Doch das Flugzeug schien vom Pech verfolgt zu sein. Am 11. August 1970 machte D-BACA nach einem lokalen Rundflug mit eingefahrenem Fahrwerk eine Bauchlandung in Stuttgart. Bei Jet Aviation in Basel wurde die Maschine daraufhin repariert und bekam eine Grundüberholung einschließlich Neulackierung. Ab Juni 1971 stand sie wieder im Einsatz. In der Nacht vom 22. zum 23. Februar 1973 kehrte D-BACA von Agadir über Marrakech zurück nach Stuttgart, als sich das rechte Hauptfahrwerk nicht ausfahren ließ. Aus betrieblichen Gründen musste Zürich als Ausweichflughafen angefliegen werden. Dort erfolgte am Morgen des 23. Februar eine Zwei-Rad Notlandung auf einem ausgelegten Schaumteppich. Dabei erlitt die

Maschine durch das Abrasieren zahlreicher Befeuerungslampen schwere Schäden. Da eine Reparatur wegen zu hoher Kosten nicht mehr in Frage kam, überließ Stetzler das Flugzeug nach Ausschlichten aller noch



► Flugvorbereitungen an der D-CELE: Unter dem Heck die Proton-Magnetsonde in ihrer Halterung

brauchbaren Teile der Flughafenfeuerwehr Zürich als Trainingsobjekt. Während einer Übung am 5. Juli 1973 ist das Wrack der D-BACA schließlich verbrannt worden.

Krupp und Horten fliegen Learstar

Auf der Basis des Vorkriegsverkehrsflugzeugs Lockheed 18 Lodestar entstanden während des Zweiten Weltkriegs der Militärtransporter C-60 und das Kampfflugzeug PV-1/2 Harpoon/Ventura für die USA sowie Hudson für Großbritannien.

Nach dem Krieg baute der Unternehmer William P. Lear – später durch den Learjet weltberühmt geworden – zahlreiche Lockheed 18 zu Geschäftsreiseflugzeugen um. Die danach als Learstar bezeichneten Flug-

zeuge verfügten über luxuriös eingerichtete Kabinen für sechs bis zehn Passagiere, Langstreckentanks und sogar Radaranlagen, was für die damalige Zeit sehr bemerkenswert war. Im März 1956 wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine Learstar 1 als D-CAFU für die Friedrich Krupp AG zugelassen. Die Maschine flog bis Ende 1961 für den Konzern und wurde anschließend wieder in die USA verkauft.

Auch Helmut Horten, Besitzer der Warenhausgruppe Horten, Merkur und Defaka, folgte dem Beispiel Krupps und kaufte im Juni 1956 eine Learstar 1, welche die Registrierung D-COCA bekam. Doch schon am 24. August 1957 kam es während eines Fluges von Stuttgart nach Klagenfurt zu einem Brand in der rechten Tragfläche, die wenig später abbrach. Die Jetstar stürzte bei Muraugraben/Krumpendorf in Österreich ab, wobei alle drei Insassen den Tod fanden.

Als Ersatz kaufte Horten im November eine weitere Learstar, die als D-CABO registriert wurde. Diese Maschine hatte ihren Lebenslauf ursprünglich als Lockheed Hudson in der Royal Air Force begonnen. Der Auslie-



► Learstar-Kabineneinrichtung in Flugrichtung gesehen

ferungsflug am 10. November 1957 führte von Santa Monica in Kalifornien über Los Angeles und Frobisher Bay via Nordpol in 22 Stunden 58 Minuten Gesamtflugzeit nach Düsseldorf. Nachdem Horten 1959 eine Turboprop F-27 als Firmenflugzeug angeschafft hatte, ging die D-CABO im Mai 1961 in die USA zurück. Dort flog sie für verschiedene Halter, ehe sie am 12. Mai 1972 in Florida durch Absturz verloren ging.

■ MANFRED MEYER



► Learstar1 D-CAFU war von 1956 bis 1961 Geschäftsreiseflugzeug des Krupp Konzerns.

Fotos: Sammlung F. Radzicki (4), Höwig, Rindisbacher, Taylor Energie, Archiv