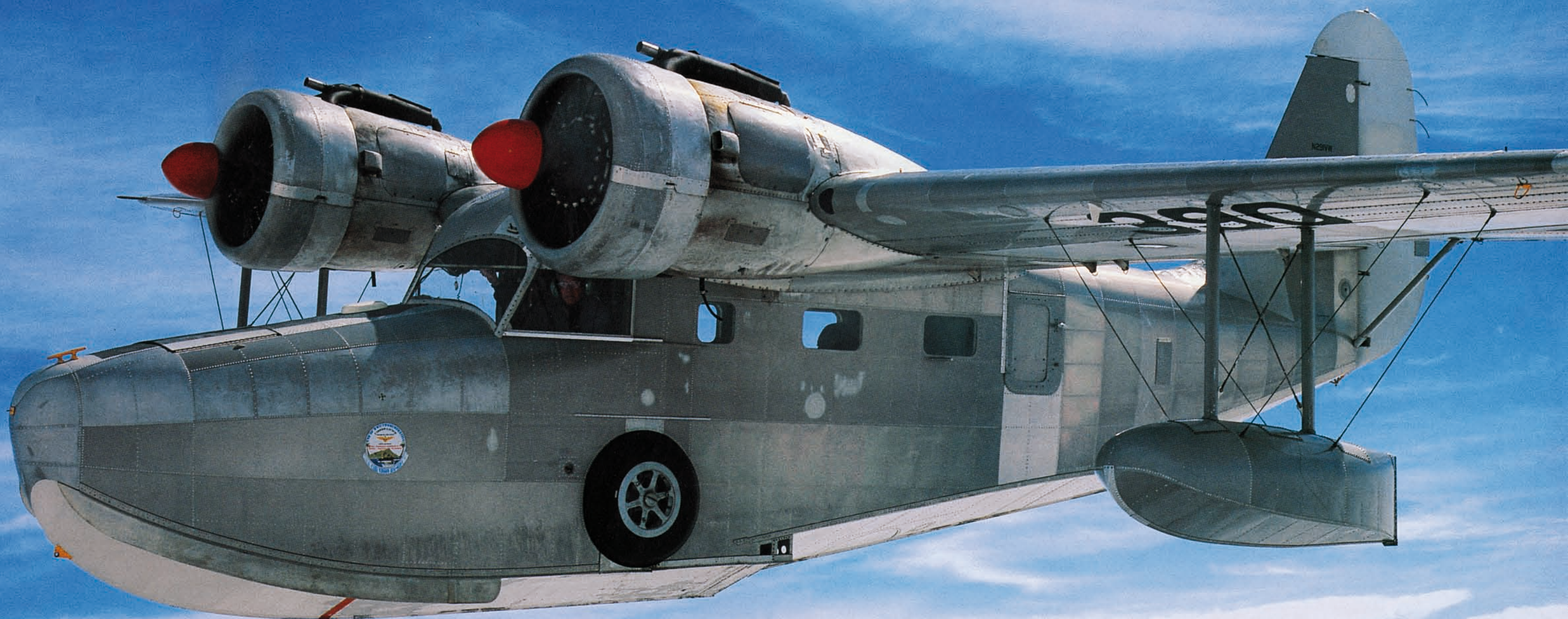


GRUMMAN G21A SN1188

GOOSE forever



Sie sollte ein luxuriöses Transportmittel für die Crème der Gesellschaft werden. Als der Flugzeugbauer Grumman auf Long Island bei New York 1937 das neue Amphibium vorstellte, hatte er vor allem eine Kundschaft im Visier: Reiche New Yorker sollten von ihren Landhäusern am Hudson River aus bequem den Arbeitsplatz in Manhattan oder das Ferienhaus in Miami erreichen können



G Text und Fotos: Alexis von Croy

anz so elegant, wie sich das die Werbeleute von Grumman vorgestellt hatten, verlief das Flugzeugleben der Grumman Goose G-21A mit der Seriennummer 1188 nicht. Viele Jahre flog sie im amerikanischen Marinekorps, später diente sie noch jahrelang bei der japanischen Marine.

60 Jahre nachdem sie in Bethpage, Long Island, das Werk von Grumman verließ (30 Jahre später sollte dort die Mondfähre gebaut werden), ist sie heute im Besitz von Filmpilot Tom Danaher, der sie 1964 auf einigen Umwegen in die USA zurückholte.

Auf ihre alten Tage wird Toms alte Alugans nun doch noch etwas vom Glanz der Schönen und Reichen abbekommen – in dem in den USA soeben angelaufenen

Der geringen Nachfrage entsprechend gibt es heute natürlich nur noch sehr wenige Ersatzteile für die Goose. Motorenteile sind allerdings kein Problem, gehört der 16-Liter-Sternmotor von Pratt & Whitney doch zu den verbreitetsten Flugzeugtriebwerken jener Zeit.

Andere Teile müssen zum Großteil von Hand nachgebaut werden, die beiden Festpropeller von Hamilton Standard werden gelegentlich ausgebaut und überholt. An Toms Goose wurden zum Beispiel die beiden Hauptfederbeine des Fahrwerks nachgebaut – die alten Teile waren wegen fortgeschrittener Korrosion nicht mehr zu retten. Bis auf das Einziehfahrwerk ist die Goose zwar solide, aber auch sehr einfach aufgebaut: klassischer Aluminium-Flugzeugbau mit stoffbespannten Ruderflächen. Deshalb ist auch die Anfertigung von Teilen für einen geübten Mechaniker kein allzu großes Problem. Sorgen macht Tom meist ohnehin nur das einziehbare Sporn-



Oben: Mit ihrer einfachen, aber soliden Aluminiumbauweise und den stoffbespannten Rudern ist die Goose einfach zu reparieren. Die schmale Spur des Fahrwerks erfordert aber perfekte Flugtechnik bei Seitenwindlandungen

Links: Besondere Aufmerksamkeit erfordert das Fahrwerk. Um die Goose auf der Bahn zu halten, müssen die beiden Federbeine exakt gleich lang eingestellt sein

Unten: Richtig zur Geltung kommen die eleganten Linien des Wasservogels erst bei eingefahrenem Fahrwerk



IMAX-Film »Amazon« spielt sie eine der Hauptrollen, 14000 Meilen flog sie dafür durch Brasilien

Das Flugboot erwies sich als guter Kauf. In den vergangenen 33 Jahren mußte nur der linke der beiden mächtigen Pratt & Whitney-Neunzylinder-Sternmotoren überholt werden, der rechte Motor läuft bis heute ohne Mucken. Allerdings behandelt Tom die teuren Triebwerke auch sehr pfleglich, strapaziert sie nicht mit zu hoher Dauerleistung und wartet sie in seinem Hangar am Rande des Lake Wichita in Texas auch selbst.

Heute fliegen nur noch wenige der insgesamt 345 Exemplare der Goose, die zwischen 1937 und 1945 gebaut wurden. Die meisten davon sind in Alaska, Kanada, der Karibik und im Nordwesten der USA im Einsatz, wo Wasserflugzeuge wichtige Transportmittel sind. Frühere Betreiber wie die amerikanische Küstenwache haben sich längst moderneren Flugzeugen zugewandt.



rad. Nach wenigen Landungen ist es bereits verschlissen, und dummerweise werden Reifen in der richtigen Dimension in den USA heute nicht mehr hergestellt. Vorläufig aber hat er noch ein paar Ersatzreifen auf Lager, besorgt in Brasilien.

Ein gutes Beispiel für den einfachen Aufbau der Goose ist die Anordnung der Triebwerk-Bedienelemente: Da die Tragflächen und die Motoren hoch über dem Kopf des Piloten angebracht sind, um sie aus dem Spritzwasser bei Start und Landung herauszuhalten, legten die Ingenieure die Gashebel nach oben. So konnten die Seilzüge kurz gehalten werden.



Logbücher als Zeitzeugen: Nach dem Krieg flog die Goose einige Jahre beim japanischen Marinekorps, bis sie 1964 zurück in die Vereinigten Staaten kam

Unten: Gut zu erkennen ist der ausgeprägte Bootsrumf des Amphibiums und der auffallend große Einstellwinkel der Tragfläche (rechts)



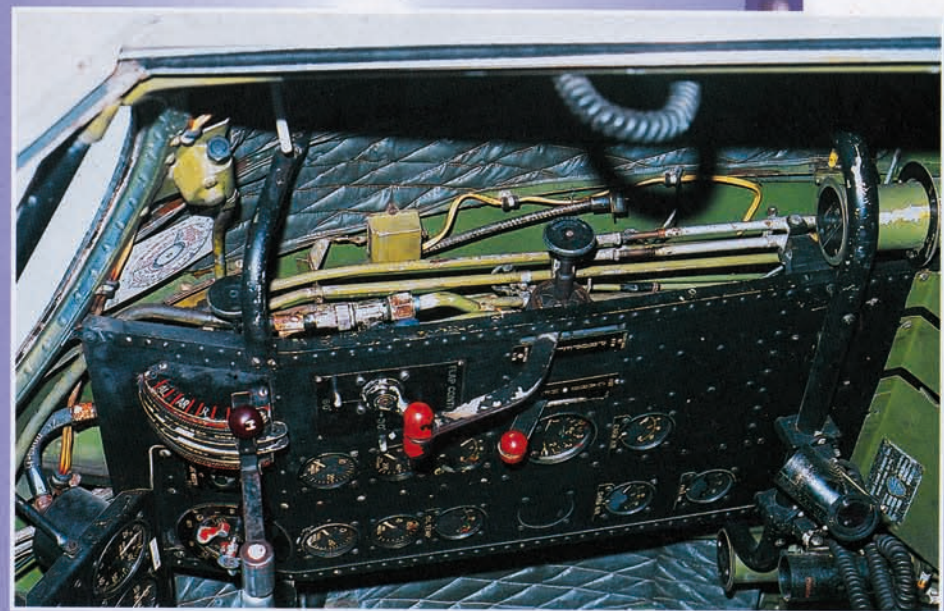


Pratt & Whitney-Sternmotoren mit 450 PS sorgen für den Vortrieb



Einfache VFR-Instrumentierung ohne Künstlichen Horizont, ausreichend für Flüge um die Welt. 2800 Flugstunden in salzhaltiger Pazifikluft, der Hitze von Texas und in der schwülen Feuchte der Tropen haben ihre Spuren hinterlassen

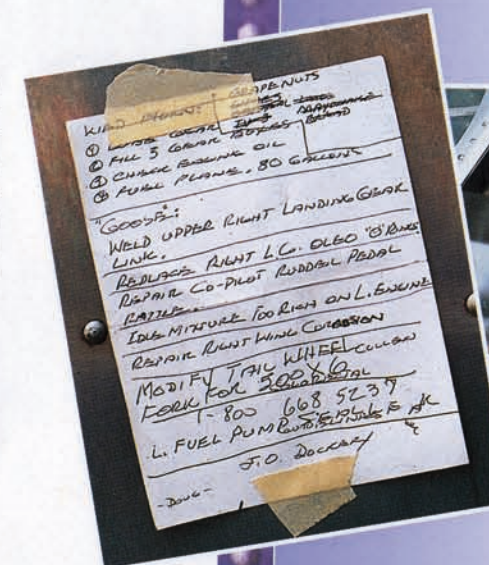
Leistungshebel und Triebwerkinstrumente sind über dem Piloten angebracht – und damit nah an den Motoren



Avionik im üblichen Sinne hat Toms Goose nicht, Funkgerät und Transponder, dazu die sechs Basisinstrumente und die Triebwerkanzeigen – für Tom genug, selbst bei Reisen nach Südamerika.

Neben der G-21A gibt es aber noch zwei weitere Modelle der Goose: Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm sich die Firma McKinnon Enterprises der Goose an und baute sie auf PT-6A-Propellerturbinen um – so entstanden die Modelle G-21C und G-21D, mit einziehbaren Schwimmern an den Tragflächen und größeren Kabinenfenstern. Letzte Version der McKinnon-Goose war die G-21G Turbo-Goose, mit einem höheren Ausrüstungsstandard und zahlreichen anderen Verbesserungen, vor allem in der Kabine.

Mit ihren 680 PS starken Turbinen bringt es die Turbo-Goose auf eine Höchstgeschwindigkeit von 211 Knoten bei einer Reichweite von über 2500 Kilometern, während das Basismodell mit Sternmotoren nur knappe 130 Knoten schafft. Bis 1980 war die G-21G-Goose von McKinnon noch lieferbar, dann wurde das Einbauprogramm mangels Nachfrage eingestellt. Etwas länger als die Goose wurde die G-44 Widgeon gebaut. Sie war im Grunde nichts anderes als eine maßstabsgetreu verkleinerte Goose. Obwohl fünfsitzig, war der größte Unterschied zur Goose die beiden wesentlich genügsameren Ranger Sechszylinder-Reihenmotoren vom Typ L-440C-5 mit jeweils 200 PS – bei gleicher Reisegeschwindigkeit. Die Ausstrahlung des Originals aber erreichte die Widgeon nie.



Damit Tom nichts vergißt, heftet er eine Checkliste mit den wichtigsten Punkten neben den Einstieg. Der Lohn: kein Unfall in 25 000 Flugstunden

Keine Gangway – nur über diese Leiter kommt man in die Goose

