sfr 8 öS 62 hfl 9,60 dkr 37 Ifr 180 bef 180

67 Mustangs in Florida Das gibt's nie wieder!

P-51D »Cloud Dancer«
Polished by Speed

Mega-Event Oshkosh '99 Retro-Look ist Trumpf

Zum Ausschneiden

Faustformeln für Ihr Cockpit

Segelflug- und Hell-WM

Spannung bis zum Schluss EXIKLUSIV IM fliegermagazir

Atemberaubend:

Atemberaubend:

Die größte Me-109-Fundgrube

der Welt





»Slender, Tender and Tall«, die P-51D von Dick Thurman aus Louisville, Kentucky

> der P-51 zu trimmen. Dazu gründete er vor Jahren in Kissimmee (nahe Orlando) Stallion 51, die einzige Mustang-Flugschule der Welt. Wer sich heute eine P-51 leisten will, kommt an Stallion 51 nicht mehr vorbei. Amerikanische Luftfahrtversicherer beispielsweise verlangen vom P-51-Eigner sogar den Checkout bei Stallion 51, sonst übernehmen sie kein Risiko für den teuren Vogel.

Neben Stallion 51 gründete Lauderback die Mustang Operation and Preservation Socie-

ty (MOPS), eine Art Stiftung, die sich mit Rat und Tat dem Thema Mustang widmet, Veranstaltungen und Fortbildungen organisiert. MOPS bringt die Piloten zusammen, lädt zu Wartungsseminaren ein und druckt das originale Operating Handbook nach.

Nur logisch, dass irgendwann auch ein großes Treffen angesagt war. Schon lange hatte Lauderback davon geträumt, so viele wie möglich der noch flugfähigen Exemplare an seinem Heimatflugplatz in Kissimmee zusammenzubringen.

67 P-51, alles »D«-Modelle, folgten der Einladung nach Florida, die größte Ansammlung von Mustangs seit dem Koreakrieg. In teilweise abenteuerlichen Flügen durch schlechtes Wetter kamen sie aus allen Himmelsrichtungenm in den südlichsten Staat der USA: aus Kalifornien. Texas, aus Kanada. Eine Mustang kam aus Mexiko.

Bereits am zweiten Tag war klar, dass die Veranstaltung ein Erfolg werden würde das Vorfeld von Stallion 51 sah aus wie eine Air-Force-Basis im Jahr 1944.

Mit einem Unterschied: So schön wie die liebevoll und mit höchstem

keine todbringenden Geschosse.

gilt die fast 60 Jahre alte P-51 als das Nonplusultra der Fliegerei. Über eine Million Dollar Anschaffungskosten für eine gute P-51 und enorme Aufwendungen für den Unterhalt stehen meist zwischen dem Traum und seiner Erfüllung, Piloten, die ihre Mustang regelmäßig fliegen, so wie andere ihre »172«, bezahlen Hunderttausende von Dollar jährlich für die heißen Ritte. gabe gemacht, aber auch

Logisch, dass es heute nur noch Topverdienern möglich ist, eines der schnellen Rennpferde zu pilotieren. Die älteren Herren, die die Mustang im Zweiten Weltkrieg und danach als Soldaten flogen, gehören- in der Regel-nicht mehr dazu.

Heute sind es Immobilien- und Aktienhändler, Inhaber von Privatkliniken oder Freizeit. In den Munitionsschächten wird das Beauty Case der Copilotin transportiert, Wer das Vollblut P-51 fliegerisch bezwingt, gilt in jedem Fall als sehr guter Pilot, auch in Friedenszeiten. Mut und Können ersetzt kein noch so dickes Konto.

großen Baufirmen, die sich eine Mustang

leisten, als ultimativen Kick für ihre knappe

Eines Tages muss der Novize sich allein in die Mustang setzen, sie allein fliegen - und landen. Das genau ist die Marktlücke, die Lee Lauderback erkannte: Schließlich kam es früher immer wieder vor, dass Privatflieger - in den sechziger Jahren gab es Mustangs noch für sehr wenig Geld-sich eine P-51 anschafften, aber den ersten Flug in ihr

nicht überlebten (siehe Interview). Lee »Petie 3rd« von Lauderback hat es sich zur Auf-Pete McManus zum lukrativen Geschäft, Piloten für das erste Solo in

finanziellen Einsatz restaurierten Maschinen war kein Jagdflugzeug vor einem halben Jahrhundert.

Um dem Treffen eine ganz besondere Note zu verleihen, hat MOPS zu den Maschinen auch Piloten von damals eingeladen. Die zwölf bekanntesten P-51-Piloten nahmen an dem Treffen teil. Darunter natürlich die Legende Chuck Yeager und sein Staffelkamerad Bud Anderson, Colonel Lee Archer von den »Tuskegee Airmen« war Mitglied der einzigen Staffel schwarzer Mustang-Piloten. Die Tuskegee Airmen verloren keinen einzigen Piloten durch Feindeinwirkung. Die Jagdflieger Ken Dahlberg, Robert Goebel und »Pete« Peterson waren ebenso anwesend wie Robin Olds, der 13 deutsche Jäger inklusive einer Me-262 abschoss und mit 44 Jahren noch Phantom in Vietnam flog.

Den Höhenweltrekord - wenn auch nicht in der Mustang - hielten zwei andere Gäste, beide mit ihrer eigenen P-51 angereist: Die amerikanischen Ikonen Frank Borman (P-51 »Su-Su II«) und Bill Anders (»Valhalla«) waren zwei der ersten drei

»Hoove« untrennbar mit der Maschine verbunden, mit der er viele

Jahre die Rennen der Unlimited-Klasse in Reno startete.

Jede der gezeigten P-51 hat eine interessante Story. Kermit Weeks' P-51 » Cripes a Mighty 3rd« war zum ersten Mal wieder auf einer Show zu sehen, nachdem sie vor einigen Jahren vom Hurricane Andrew zerstört worden war. Weeks' Mustang ist zweifellos die in allen Details perfekteste Mustang; bei einem Auto würde man von »überrestauriert«sprechen.»Thunderbird«, die P-51D von Lewis Shaw aus Dallas, wurde erst 1972 geboren - sie entstand aus Original-Ersatz-

Obwohl keine Airshow im üblichen Sinne wurde beim »Gathering of Mustangs and Legends« auch regelmäßig geflogen. Sehenswert, wie die über 70-jährigen WW-II-Piloten die Flugzeuge noch heute blind beherrschen - oder wie Chuck Yeager und Bud Anderson im engsten Formationsflug mit einer F-15 über den Platz donnerten. Erst am Wochenende war das Treffen auch

Typenübersicht

P-51-Mustangs mit dem Zusatz »NA« hinter der Seriennummer wurden in Los Angeles gebaut. »NT« bedeutet Fertigung in Dallas, Texas.

Prototyp

NA-73X

Der erste Prototyp der P-51, entwicklet von North American im Auftrag der Royal Air Force innerhalb von 117 Tagen, Erstflug am 26.10, 1940.

Mustangs der Royal Air Force

Allison V-1710-Triebwerk, 1150 PS

50 Stück gebaut, entspricht der Version P-51A der USAF. amerikanische Instrumente und Funkgeräte

wie USA-Version P-51B/C, 821 Exemplare gebaut

MkIV/IV

281 Stück, wie P-51 D und K der USAF

Mk V (XP-51 F)

Experimentelle Leichtbauversion mit neuem Profil und Dreiblattprop. Eine der drei XP-51F wurde als Mk V an die RAF geliefert

Serienmodelle der US Air Force

150 Stück gebaut. Wie britische Mk I. aber mit US-Funkgeräten und -Instrumenten. Mk I A mit zwei eingebauten Kameras.

P-51-A-NA

Geänderte Bewaffnung, sonst identisch mit der RAF-Version Mk I. Version »A-36A-NA« mit Allison Motor V-1710-87, 1325 PS.

P-51B-NA (1988 gebaut) und P-51C-NT

Varianten mit Merlin V-1650-3 und -7. Die stärkere Version hatte einen zusätzlichen Rumpftank.

P-51D-NA (6502 gebaut) und P-51D-NT (1454)

Die meistgebaute Version der Mustang mit »Bubble Canopy«. Die Aufklärerversion mit zwei Kameras hieß F-6D-20/-25-NT.

TP-51D

Zehn P-51D, die für die Ausbildung zum Zweisitzer umgebaut wurden. Als TF-51D nach dem Krieg in Dallas von der Firma Temco aus einsitzigen Exemplaren umgebaut.

Serienversion (555 Stück) der Leichtbau-Mustang, Verbesserte Aerodynamik und der Merlin 1650-9 mit Wassereinspritzung (2218 PS) machten das »H«-Modell zur schnellsten Mustang und damit zum schnellsten Jäger des Zweiten Weltkrieas.

P-51K

Identisch mit der in Dallas gebauten Version der P-51D, aber mit Stahlpropeller von Aeroproducts.

P-51L-NT

Variante der P-51H mit Merlin V-1650-11.

P-51M-NT

Nur ein Exemplar der P-51D-Variante »-30« wurde gebaut, der Auftrag für die anderen 1628 bei Kriegsende storniert.



Reg Urschlers »Gunfighter«. Der pensionierte General legt schon mal eine kleine Kunstflugkür ein

Menschen, die die Rückseite des Mondes zu Gesicht bekamen. Mit ihrem Raumschiff Apollo 8 (der dritte Mann war Jim Lovell) flogen sie 1968, als Vorbereitung der ersten Mondlandung ein Jahr später, zum Mond.

Bob Hoover, (Chuck Yeager: »The best pilot I ever saw«) traf in Kissimmee erstmals seine vor eineinhalb Jahren verkaufte gelbe P-51D wieder, heute im Besitz eines Geschäftsmannes aus Idaho. Obwohl »Ole Yeller« jetzt in Idaho zu Hause ist, bleibt für das Publikum geöffnet. Geduldig gaben die alten Fliegerasse in sengender Hitze Autogramme, erklärten Fernsehreportern die Flugzeuge, signierten T-Shirts, Modelle und Programmhefte. Natürlich garniert mit amerikanischem Pathos und etwas naiver Heldenverehrung, aber doch sympathisch und wenig aufdringlich.

Am Montag war dann wieder alles vorbei in Kissimmee. Bis auf die beiden Schul-Mustangs Crazy Horse und Mad Max waren

Canopy« des D-Modells war

ein großer Fortschritt

ee Lauderback ist die Mustang nie

im Krieg geflogen. Trotzdem ist er

wahrscheinlich der Pilot mit den

meisten P-51-Einträgen im Flugbuch.

5 000 Stunden hat er auf der Mustang. Auf seiner

doppelsitzigen TF-51 »Crazy Horse« bildet

Lauderback seit Jahren in Florida Piloten

aus, die, mit dem notwendigen finanziellen

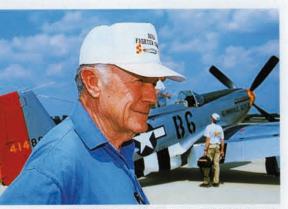
Background ausgestattet, sich den Traum

Selbst im Luftfahrt-Wunderland USA

erfüllen wollen: Mustang fliegen.

alle P-51 abgereist, der Flughafen Kissimmee wieder in fester Hand der Learjets, Senecas und Cessnas.

An die 150 Mustangs sind derzeit, weltweit, noch flugfähig, schätzt die Mustang Operation and Preservation Society. Dazu kommen etwa noch einmal so viele, die überall auf der Welt in Museen stehen, aber nicht flugklar sind. Damit ist die Mustang gleichzeitig nicht nur der begehrteste Warbird, sondern auch der am meisten verbreitete.



Chuck Yeager und »Glamorous Glennis«. Yeager ist der berühmteste lebende Pilot der USA



Wiedersehen von Bob Hoover mit »Ole Yeller«, die Mustang, mit der er in Reno die Rennen startete



Frank Borman, 1968 Kommandant von Apollo-8, brachte seine P-51D »Su Su II« nach Kissimmee, benannt nach seiner Frau Susanne

An Ersatzteilen herrscht kein Mangel. Firmen wie Ezell in Texas, Square One Aviation in L.A., Pacific Fighters in Idaho oder Fighter Rebuilders in Chino, Kalifornien, haben sich auf die Restaurierung der P-51 spezialisiert, alle Ersatzteile sind derzeit zu haben. Nur bei den Motorteilen herrscht gelegentlich ein Engpass, und das obwohl der Merlin mit insgesamt über 160000 gebauten Exemplaren zwischen 1939 und 1945 in 19 verschiedenen Flugzeugtypen Dienst tat.

Die Mustang war auch der technisch fortschrittlichste Jäger ihrer Zeit. Das Laminarprofil ihrer Flächen ist das auffälligste technische Feature, aber nicht der einzige Grund für die überlegenen Flugleistungen.

Angeblich machte Professor Messerschmitt in Deutschland ausgiebige Versuche, um herauszufinden, warum die Mustang so schnell war. Aber seine Windkanalexperimente lösten das Rätsel nicht.

Nach Ansicht von Spezialisten ist vor allem das Bauteil, das den meisten Wider-

Interview:

American Airlines-Flugkapitän und P-51-Pilot Frank Strickler aus Dallas, Texas, über das Fliegen in der Mustang

Was ist die Herausforderung beim Fliegen der Mustang?

Mehrere Aspekte. Zuerst einmal ist es wichtig, alle Systeme, wie die Kühlung, die Ölversorgung, die Hydraulik und die Elektrik gut zu verstehen. Ganz wichtig ist, das Triebwerk mit Respekt zu bedienen – sonst kann es teuer werden.

Natürlich ist es auch sehr wichtig, die spezielle Aerodynamik der Mustang zu kennen und das fliegerische Handwerk zu beherrschen. Erfahrene Piloten mit guter Flugtechnik und viel Spornrad-Praxis werden wenig Probleme mit der Mustang haben.

Piloten, die nur leichte Maschinen mit Bugrad geflogen sind, müssen natürlich in die Mustang hineinwachsen. Training auf einer T-6, mit vielen Langsamflug-Übungen, Stalls, Trudeln und Kunstflug ist eine gute Vorbereitung. Man sollte eine T-6 ohne den Einsatz von Klappen vom hinteren Sitz aus landen können. Wenn man sich dann noch etwas mit dem Flughandbuch beschäftigt, ist man soweit.

Wieviel Erfahrung braucht man, um die Mustang fliegen zu können? Wurde sie im Krieg nicht von jeder Menge 19-Jähriger mit nur wenig Flugstunden geflogen?

Ja, ganz junge Kerle flogen die Mustang im Krieg. Dazu muss man aber eines wissen: Diese jungen Piloten waren extrem motiviert und mussten sich in einer strengen militärischen Ausbildung für die fliegerische Ausbildung qualifizieren. Anschließend wurden sie von zivilen und militärischen Fluglehrern ausgebildet, die die Einhaltung sehr hoher Standards verlangten. Sie flogen ausschließlich in militärischen Spornradflugzeugen, trudelten und turnten bei praktisch jedem Flug. Sie lebten eigent-

lich ausschließlich für ihr Ziel, Jagdflieger zu werden.

Flugschüler der US-Armee bekamen ihre Lizenz in der Regel nach etwa 220 Flugstunden, die sie in 33 Wochen absolvierten. Dann übten sie das Schießen und den Formationsflug in der P-40 Warhawk. Erst danach kam der Checkout in der Mustang, wieder in einem sehr intensiven Programm. Dann wurde wieder geübt-Formationsfliegen, Angriffe.

Wie fühlt sich die Mustang im Vergleich zu anderen Warbirds an?

Alle Jäger aus dem Zweiten Weltkrieg machen viel Spaß. Die Mustang aber hat das meiste Flair, macht den schönsten Lärm, ist am schnellsten. Sie hat die gelungenste Silhouette, die interessanteste Geschichte...

Was sind die typischen Flugeigenschaften der P-51?

Die Mustang hat eine tolle Beschleunigung. Natürlich erzeugt der Prop dabei etwas Drehmoment. Die Ruder sind hochwirksam, trotzdem ist die Steuerung weich. Die Sicht (beim »D«-Modell, Red.) ist wirklich hervorragend.

Der Stall kommt plötzlich und scharf, mit ganz wenig Voranmeldung. Trudeln ist tödlich, wenn man das Ausleitmanöver nicht perfekt beherrscht. Kunstflug hingegen ist in der Mustang kinderleicht. Negative g sind bis zu einer Minute möglich – kombiniert mit der hohen Leistung ergibt das viele Möglichkeiten. Eigentlich ist die Mustang ganz einfach zu fliegen, und wenn man auf das Vorfeld rollt, schauen alle Freunde etwas neidisch. Schöne Mädchen sind von Mustang-Piloten natürlich ganz besonders beeindruckt.



Ed Shipley und seine Mustang »Big Beautiful Doll« in Formation mit einer F-86 Sabre. Wenige Wochen später stürzte die Sabre bei einer anderen Airshow ab

stand zu bieten scheint, verantwortlich für die hohe Top-Speed: Der »Belly Scoop« unter dem Rumpf, mit den Kühlern für Öl und Wasser, beschleunigt die einströmende Luft durch Erwärmung – und damit Ausdehung – so stark, dass bei Geschwindigkeiten nahe der 400 m.p.h. (345 Knoten) eine zusätzliche Schubkomponente am verstellbaren Auslass des Kühlers für Vortrieb sorgt. »Meredith Effect« heißt das Phänomen nach dem britischen Wissenschaftler F.W. Meredith, der das Prinzip in einer wissenschaftlichen Arbeit 1935 beschrieb. Der Chefdesigner von North American, J. Leland Atwood, las den Bericht und ent-

Technische Daten P-51D

 Spannweite
 11,3m

 Länge
 9,82 m

 Höhe
 4,17 m

 Leergewicht
 3232 kg

 MTOW
 5266 kg

 Top Speed
 439 m.p.h. (380 Knoten)

 Dienstgipfelhöhe
 41900 Fuß

 Reichweite
 2092 km



Wallace Sanders brachte die spektakulär lackierte »Nervous Energy V«, aus Virginia nach Kissimmee

schloss sich daraufhin 1940, die Methode für den geplanten neuen Jäger zu nutzen.

In Zahlen: In einer Höhe von 25 000 Fuß strömen 14 000 Liter Kühlluft pro Sekunde durch den Belly Scoop. Die am Auslass auf 150 Meter pro Sekunde (relativ zum Flugzeug) beschleunigte Luft hebt über 90 Prozent des Kühler-Widerstandes auf. Bei

Höchstgeschwindigkeit erzeugt der Prop einer Mustang einen Schub von 4500 Newton, der Belly Scoop zusätzliche 1600 Newton. 20 Meilen pro Stunde ist die P-51D deshalb schneller als eine gleich stark motorisierte englische Spitfire. Oder anders ausgedrückt: Die Spitfire bräuchte 200 PS mehr, um dieselbe Top Speed zu erreichen.



Von allen 67 Exemplaren der P-51 in Kissimmee war sie eine der unauffälligsten. Nicht in schreienden Farben lackiert, sondern ganz naturbelassen, hat »Cloud Dancer« es dennoch faustdick unter der Cowling. Wieviel PS sie genau hat, wollte Jimmy nicht mal uns verraten



Im Vergleich zu anderen WW-II-Jägern ist das Cockpit der Mustang geradezu komfortabel groß

rgend etwas ist anders an Jimmy Leewards Mustang »Cloud Dancer«, die beim P-51-Treffen in Kissimmee zu Ehren von Jimmys Frau Betty incognito als »Betty Boop« (so hieß eine andere berühmte P-51) zu Besuch war.

Auf den ersten Blick unterscheidet sich die blank polierte und nur dezent mit Abzeichen geschmückte P-51D nicht von den anderen nach Florida gekommenen Rennpferden von North American. Erst wenn Jimmy den Starter betätigt, merkt der Kenner, dass in der NL55JL kein serienmässiger Packard-Merlin V-12 am Werk ist. Laien machen sich vielleicht Sorgen wegen der Fehlzündungen im Leerlauf, Kenner wissen, was das Symptom bedeutet: Kraft im Überfluss.



Trimmung um alle drei Achsen durch Handräder



Tankschalter und Notbetätigung des Fahrwerks



Alles im Griff: Power Quadrant an linker Bordwand



Filigran: Kurbel für den Haubenmechanismus

Nach der Show in Kissimmee besuchten wir Jimmy auf seiner Air Ranch bei Ocala, um die ganze Story seiner Mustang zu erfahren.

Die »Air Force Historical Agency« (AFHRA), die Aufzeichnungen über 98 Prozent aller jemals an die Luftwaffe der Vereinigten Staaten gelieferten Flugzeuge hat, konnte bei der Recherche der



Geschichte von Cloud Dancer helfen. Mit der Seriennummer 44-84615 wurde die P-51D im Werk Dallas neun Tage nach dem Ende des Krieges in Europa am 18. Mai 1945 abgenommen und an die Air Force ausgeliefert.

Was auch Warbird-Spezialisten oft nicht wissen: Die »44« in der Seriennummer bedeutet nicht, dass das Flugzeug auch in diesem Jahr gebaut wurde. Die Zahl bezeichnet vielmehr das Jahr, in dessen Rüstungsbudget der Kaufpreis enthalten war. Die Aufzeichnungen der AFHRA über die Zeit der Mustang in den amerikanischen Streitkräften sind sehr detailliert. Am 23. Mai 1945 wurde sie nach Cincinnati überführt, anschliessend leistete sie fünf Jahre lang an verschiedenen Luftwaffenstützpunkten ihren Wehrdienst ab.

Am 29. 11, 1950 wurde das Flugzeug aus der USAF ausgemustert und kurz darauf an die Schwedische Luftwaffe verkauft. Ab hier wird die Geschichte etwas vage, die genauen Daten sind nicht mehr bekannt. In der Zwischenzeit war aus der P-51D eine F-51D geworden, denn 1949 stellte die Air Force die Bezeichnungen um: Ab jetzt stand »F« für Fighter, und bei dieser Klassi-



Mit Top Speed über den Flugplatz - Airshow für das fliegermagazin

fizierung blieb es bei der USAF bis heute.

Die Schweden verkauften die Mustang noch in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre an die isrealische Luftwaffe. Und ab dem November 1956 musste der elf Jahre alte Jäger, vom Zweiten Weltkrieg als »Weißer Jahrgang« verschont, doch noch in den Krieg: Er wurde im Konflikt mit Ägypten eingesetzt.

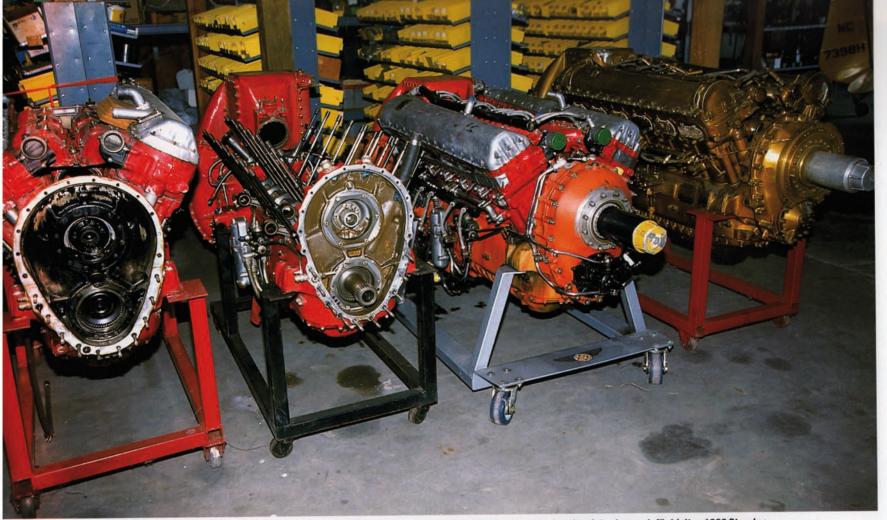
Berühmt wurden die israelischen Mustangs durch ihre Einsätze als »Cable Cutter«: Am 29. und 30. Oktober 1956 flogen mehrere der israelischen P-51 im Tiefstflug über die Halbinsel Sinai und durchtrennten die Telefonleitungen des ägyptischen Oberkommandos. Ursprünglich hatte man eine Vorrichtung mit einem geschleppten Stahlseil konstruiert. aber nachdem mehrere Piloten Probleme mit dem Seil hatten, entschlossen sie sich dazu, die Drähte direkt mit Propellern und Wingtips zu kappen. Es ist nicht ganz klar, ob Jimmys Mustang an diesem spek-

takulären Einsatz teilnahm, auf jeden Fall aber überstand sie den Krieg unbeschadet.

1965, 20-jährig, ging es zurück über den Großen Teich: Joe Freedman von der Firma Pioneer Aero erstand die P-51 von den Israelis. Nächster Besitzer, 1966, war ein gewisser Larry Strimple, der sie bis 1974 flog. In diesem Jahr ging das Flugzeug in den Besitz von Jimmy Leeward über, der sie 1975 beim Warbird-Spezialisten Darrell Skunch (Vintage Aircraft) in Colorado komplett restaurieren ließ.

Jimmy ist aber nicht der Typ, der einen Warbird ins Museum stellt. Jetzt ging die

10/99 fliegermagazin 15 14 fliegermagazin 10/99



Jede Menge V-12-Power auf Lager. Ganz rechts ein »-9«-Merlin für Rennen mit über 3000 PS. Der »-7« daneben ist zahmer, dafür hielt er 1000 Stunden



Jimmy Leeward: Betreiber der »Leeward Air Ranch« in Ocala, Florida, ist Geschäftsmann und Rennpilot

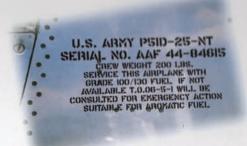
Karriere des schnellen Jägers erst richtig los: Ab 1975 flog Jimmy Leeward ihn auf allen wichtigen Airshows in den USA, immer mit wechselnder Bemalung. Mal war die P -51 in britischen Farben lackiert, dann wieder trat sie als US-Mustang auf. Später flog sie noch in koreanischen Farben.

In den vergangen Jahren fing Jimmy an, puritanisch zu werden; er lackierte nur noch den Namen auf die lange Nase und die Startnummer auf den Rumpf. Und beim Treffen in Kissimmee schließlich sah die Maschine fast wieder so aus, wie sie vor 54 Jahren das Werk in Dallas verlassen hatte:

blankes Alu, dezente Air Force-Symbole auf Rumpf und Flächen, die Oberseite der Cowling Ruß-schwarz gegen Spiegelungen. Auf dem Haubenrahmen steht noch »Lt. Jimmy Leeward«. Lieutenant? Wir fragen nach – und erfahren, dass Jimmy nie bei der Armee war, und dass er »Lt.« nur für das Treffen aufgemalt hat: »Ich dachte bei all diesen berühmten Generälen ... aber General Leeward wollte ich auch nicht draufmalen, das hätten die gemerkt.«

Sogar als Rennflugzeug machte sich Jimmys Mustang über die Jahre in Reno, Mojave, Homestead, Phoenix und in Kanada einen Namen. Neben seiner anderen Renn-Mustang »Air Ranch Special«, mit gekürzten Flächen, Renncockpit und 3000-PS-Merlin, flog sie als »Miss Florida« bei den annähernd serienmäßigen (»Stock«-) Mustangs in der »Silver Class« mit.

Im vergangenen Jahr belegte sie den sechsten Rang, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 363,68 Meilen in der Stunde, fast 315 Knoten. Wohlgemerkt: Durchschnittsgeschwindigkeit – und das in einem Rundkurs von 15 Kilometer Länge. In der Praxis heißt das oft mit 80 Grad bank in 30 Meter Höhe um die Pylonen – und



zwei, drei Meter Abstand zwischen den Maschinen. Nur die »Gold Class« fliegt noch schneller, in ihr haben aber nur extrem modifizierte Bearcats und Mustangs eine Chance, deren Motoren manchmal nur 15 Minuten überleben. Jimmys seriennahe Merlins aber halten bis zu 1000 Flugstunden.

Nachdem sie im Hollywood-Spielfilm »Cloud Dancer« zu Ehren gekommen war, verpasste Jimmy seiner Mustang den Filmtitel als Namen. In dem Streifen mit David Carradine, gespickt mit irren Flugzeug-Stunts, soll der pfeilschnelle V-12-Jäger übrigens einen Job erledigen, der Sachkundige wenig beeindrucken dürfte: eine Piper Cherokee abschießen.

Mit »Cloud Dancer« war die Filmkarriere noch nicht beendet, anscheinend hatten die Mustang und ihr Pilot Talent bewiesen. Sie traten zusammen noch in drei weiteren Filmen auf: »Smokie is the Bandit«, »Road Warriors« und vor allem der dokumentarische Spielfilm »Tuskegee Airmen« (mit Lawrence Fishbourne) über die berühmte Staffel schwarzer Mustang-Piloten im Zweiten Weltkrieg zeigten das Flugzeug einem Millionenpublikum. Auch in Dokumentarfilmen und einigen Werbespots war »Cloud Dancer« zu sehen.

Im Moment lässt es Jimmy etwas ruhiger angehen. Außer dem Treffen in Kissimmee und einigen Warbird-Shows sind Pilot und Flugzeug hauptsächlich zuhause in Florida. In Ocala betreibt Jimmy die »Leeward Air Ranch«, eine Fly-in-Community, und dort sind auch seine Flugzeuge stationiert.

Wenn das Tor seines Hangars aufgeht, raunen die Besucher nur: Die Halle ist gerammelt voll mit interessantem Fluggerät: Die knallgelbe Renn-P-51, eine seltene Ryan, eine 46er J-3C-Cub, ein Hochregallager voller Ersatzteile. In einer Ecke steht ein Lola-Rennwagen aus den Siebzigern früher fuhr Jimmy auch Autorennen.

Am Rand, mit demontierten Flächen, das neueste Projekt: eine MiG 15, noch mit dem roten Stern auf dem Seitenleitwerk, die er in Polen gekauft hat. Einige Unlimited-Piloten planen eine eigene Jet-Klasse bei den National Air Races, die MiG 15 soll dann gegen F-86 Sabres antreten. Doch das ist wieder eine eigene Story.