SENTIMENTAL JOURNEY

Piper J-5A Cub, Baujahr 1940

Wenn es eine Konstante im Leben von Maury Seitz gibt, dann ist es sein Flugzeug: eine Piper J-5 Cub mit dem Kennzeichen NC32515. Auf dieser Maschine machte er als 16-Jähriger seinen ersten Alleinflug. Und obwohl Maury schon Mustangs bei der National Guard und im Kalten Krieg vierstrahlige Aufklärer über Russland flog – für ihn gibt es nur ein Flugzeug: seine »Sentimental Journey«

To hand prop sagen die Amis: Maury kennt sein Flugzeug gut genug, um es auch mal ohne zweiten Mann im Cockpit von Hand anzulassen

Wenn ich damals alles gewusst hätte, was ich heute weiß – hätte ich es trotzdem getan? Diese Frage habe ich mir im Laufe der Jahre immer wieder gestellt – und jedesmal ist meine Antwort darauf ein enthusiastisches ›Ja natürlich‹!

Vor 29 Jahren, im Januar 1971, stand ich in einem kalten Hangar in Aztec, New Mexico, und schaute auf ein ziemlich ramponiertes altes Flugzeug in der Ecke. Mich aber interessierte nur ein Detail daran, das Kennzeichen: *N32515*.

25 Jahre zuvor, 1945, hatte ich diese Zahlen-Buchstabenkombination zum ersten Mal gesehen, an einem zierlichen orangen Flugzeug, das gerade an den Zaun des kleinen Grasplatzes von McComb, Mississippi, rollte. Der Pilot, Milton »Uppie« Updike, erklärte mir stolz, dass es sich hierbei um eine Piper J-5A Cub von 1940 handele, eine »Cub Cruiser«, und dass er jetzt hier bei uns eine Flugschule anfangen würde.

Schon Jahre früher, ich war zehn, half ich in einem Drugstore aus und rannte immer auf die Straße, wenn ich ein Flugzeug hörte. Mein Chef, dem das auf die Nerven ging, arrangierte deshalb einen Mitflug in einer Aeronca – damit mir einmal so richtig schlecht würde. Wir kamen zurück, und der Pilot sagte zu meinem Boss: »Dieser Junge wird Pilot, das können Sie nicht verhindern.«

Kein Wunder also, dass ich sofort zusagte, als mich Uppie Updike ein paar Jahre später fragte: »Willst Du fliegen lernen?«

Zusammen mit meinem besten Freund, George Stewart, half ich Uppie, einen Taxiway und das Vorfeld anzulegen sowie eine unterirdische Tankanlage zu bauen. Im Gegenzug bekam ich von Uppie Flugstunden. Ohne ihn hätte ich wohl nie fliegen gelernt, schon allein deswegen nicht, weil wir für so etwas kein Geld hatten. Im April 1945 flog ich zum ersten Mal solo – mit der *NC32515*.

Und später, im selben Jahr, überholten wir das Flugzeug komplett. Kurz vor dem Bespannen signierte ich noch einen der Flügelholme.

Mit meinem High-School-Diplom und einem brandneuen Privatpilotenschein verließ ich McComb ein Jahr später, um in Louisville, Kentucky, Medizin zu studieren. Aber ich wurde nie Arzt. Alle Universitäten vergaben ihre Studienplätze damals an Kriegsveteranen, und außerdem war ich noch zu jung. Also bewarb ich mich bei der Air Force, schließlich konnte ich ja schon fliegen.

Comb – auf dem befestigten Taxiway, den ich als Junge geholfen hatte anzulegen.

Wieder ein paar Jahre später wurde ich von American Airlines angeheuert und zog nach New York. Ich flog Convair 240, DC-6, DC-7 und schließlich Boeing 727 und 707. Über 20000 Stunden verbrachte ich im Lauf der Jahre in Cockpits von Verkehrsflugzeugen. Am Ende meiner Berufspilotenlaufbahn war ich Captain auf der DC-10. 1988 wurde ich wegen eines kleinen gesundheitlichen Problems in den Ruhestand versetzt – mein Klasse-III-Medical aber behielt ich und flog privat weiter.

1969 bekam ich einen Anruf von meinem Freund George Stewart, der damals nur eine Woche nach mir in der J-5 solo geflogen war. Er hatte die NC32515 bei der indianischen Mission La Vida in New Mexico gefunden und gab mir eine Telefonnummer. Ich rief sofort an und versuchte, die alte Cub zu kaufen. Nach zähen Verhandlungen einigte ich mich mit dem zuständigen Mann auf eine Spende von 2500 Dollar – plus eine gebrauchte Piper Cruiser. Natürlich war das, objektiv gesehen, viel zu teuer. Dann holte ich die J-5 ab, flog sie quer durchs Land nach New York. Kaum war ich sicher

20000 Stunden Airliner-Cockpit – aber Maury fliegt immer noch gern

Aber wieder tauchte eine Hürde auf: Der Fliegerarzt meinte, ich sei zu schwer. Das aber ließ sich beheben, und so nahm ich bis April 1949 fast 30 Kilogramm ab und bewarb mich dann noch mal. Ich schaffte die Untersuchung diesmal und wurde Kadett. Uppie sah ich nie wieder, wie ich viel später erfuhr, starb er schon 1959 an Krebs.

Als meine Ausbildung zum Militärpiloten abgeschlossen war, flog ich vierstrahlige Aufklärer vom Typ RB-45C und KB29P-Tankflugzeuge im Strategic Air Command. 1952 wäre mein Leben dann beinahe früh zu Ende gewesen: Einen Startunfall mit der RB45 überlebte ich nur knapp – und hatte sogar noch Glück im Unglück: Die Air Force-Krankenschwester, die mich gesund pflegte, wurde meine Frau. Bald darauf trat ich aus der Air Force aus. Meiner Frau Ginny musste ich versprechen, nicht mehr zu fliegen, sie hatte zu viele Piloten sterben gesehen.

Im Januar 1954 saßen wir auf der Veranda, ich fütterte unser Baby, als plötzlich ein paar Mustangs der National Guard über unsere Haus donnerten. Ginny bemerkte, wie ich sehnsüchtig in den Himmel starrte und meinte nur: »Ich schaffe es nicht, dir das Herz zu brechen – geh' wieder fliegen!«

Vierundzwanzig Stunden später saß ich in einem Flugzeug, und ein Jahr später – ich überführte eine P-51, die wegen eines Sturmes aus Savannah, Georgia, abgezogen wurde – machte ich eine Notlandung in Mc-

Form follows function: Im Großen wie im Kleinen ein optischer Genuss: Alles an der J-5 ist rein nach Funktion gestaltet – nüchtern, aber dennoch elegant

zu Hause angekommen, checkte ein Freund die Piper durch – und fand 22 schwere Mängel!

Vom Flugplatz zogen wir die zerlegte Cub mit dem Auto zu meiner Garage. Dort fing ich, gemeinsam mit meinem 13-jährigen Sohn Kevin und dem Mechaniker-Freund an, das Flugzeug ganz zu zerlegen, um herauszufinden, was alles gemacht werden musste. Je weiter das Zerlegen fortschritt, um so mehr verrostete Steuerseile, Tanklecks und Korrosion tauchten auf. Um ehrlich zu sein: mehr als wir erwartet hatten.

Und natürlich musste die Maschine komplett neu bespannt werden. Unser Ziel war es, das Flugzeug so original wie irgend möglich zu restaurieren. Fast 80 Prozent der anfallenden Arbeiten erledigten wir selbst, und als wir die Bespannung der Flächen abnahmen, entdeckte ich meine Signatur von der ersten Überholung im Jahr 1946!

»Proof of Story«: Eine Urkunde ist der Beweis für den Soloflug auf der »515« im Jahr 1945

getauscht, und als wir mit der Arbeit an der Struktur fertig waren, überzogen wir die Cub mit modernem »Stitts«-Bespannstoff. Das Farbschema, orange mit schwarzen Streifen, kopierten wir von einer Piper-Postkarte von 1940.

Alles, bis auf den Motor – wir bauten einen Conti C-85 anstelle des doch etwas sehr lahmen C-75 ein –, war schließlich genau so wie im Originalzustand. Außerdem bauten wir eine Parkbremse ein und montierten Radschuhe (Dauerleihgabe eines Freundes seit damals) – die hatte es zwar als Zubehör auch für die J-5 gegeben, aber unsere Maschine, gebaut am 27. September 1940, hatte sie nicht ab Werk.

Zweieinhalb Jahre lang musste meine Frau Ginny ertragen, dass im ganzen Haus Flugzeugteile herum lagen, aber schließlich wurden wir doch fertig. Der große Tag war der 25. August 1973: mein zweiter Erstflug in der komplett restaurierten NC32515!

Die Ersatzteile für die Restaurierung kamen aus dem ganzen Land

Im ganzen Land suchten wir bald nach Originalteilen. Flügelstreben aus Colorado, Flügelwurzel-Abdeckungen aus Pennsylvania. Die Radschuhe fanden wir in Connecticut, Teile der Cockpit-Ausstattung und die Sitze in Texas. Auch das Piper-Werk, damals noch in Lock Haven daheim, half und versorgte uns mit vielen Teilen, die ich mit Hilfe eines alten Ersatzteilkatalogs bestellte. Das war ganz kurz vor der großen Überschwemmung von 1972. Wir kauften praktisch die letzten fabrikneuen Cruiser-Teile, bevor Piper in Lock Haven seine Tore schloss.

Aber Ersatzteile zu finden war nur das eine Problem. Den Tank und Teile der Cowling mussten wir beispielsweise von Hand nach Werkszeichnungen neu anfertigen. Und die neue Cockpitscheibe formte ich aus einem Stück Plexiglas über dem Grill in meinem Hinterhof! Jede Schraube und Mutter an dem ganzen Flugzeug wurde aus-

Schon beim Jungfernflug passte alles so gut, dass die Maschine ausgetrimmt freihändig flog.

Obwohl mir die Arbeit an der »515« viel Spaß gemacht hat, dachte ich nie daran, mir noch ein anderes Flugzeug zu kaufen. Ein Grund war, dass meine Frau sich nie recht für die Fliegerei begeistern konnte und immer lieber auf dem Boden blieb. Und sie machte auch klar, wie weit sie meine Begeisterung zu tolerieren gedachte: »Ein Flugzeug, eine Frau – zwei Flugzeuge, keine Frau!« Ich hielt mich dran.

Low Approach: An Wochenenden ist Maury oft unterwegs und besucht Bekannte bei Dallas, viele von ihnen haben eigene Strips

Selten geworden: Die Piper J-5 Cub

Am 13. April 1940 bekam Piper das Produktions-Zertifikat mit der Nummer »A-725« für seine dreisitzige Cub-Variante, die J-5. Die Originalausrüstung der J-5A war ein Continental A-75-8 mit einem Holzpropeller. Später durchlief die »Cruiser« einige Änderungen. So gab es auch Versionen mit einem 75 PS starken Lycoming GO-145-02 (J-5B) und eine Variante mit einem 80-PS-Conti-Motor und größerem Tank.

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verkaufte Piper 1254 Exemplare der J-5. Die Flugzeuge, die während des Kriegs von der US Army eingezogen wurden, erhielten die Bezeichnungen »L-4F« und »L-4G«.

Im Dezember 1942 kam dann eine neue Version heraus, angetrieben von einem Lycoming O-235 mit 100 PS, das Modell J-5C. Später Modifikationen umfassten zum Beispiel eine neue Cowling, die – wie später bei der Super Cub – den Motor komplett verkleidet. Sogar eine Ambulanzversion für die Armee wurde gebaut, die HE-1, die später (als die Armee den Buchstaben »H« für Hubschrauber brauchte) in AE-1 umbenannt wurde. Aus der J-5C entstanden später die Nachkriegsmodelle PA-12 »Super Cruiser« und die PA-14 »Family Cruiser«.

Insgesamt 1404 J-5 baute Piper, heute sind noch etwa 200 Flugzeuge des Typs zugelassen. Sehr beliebt war die Cruiser bei Flugschulen, die den Dreisitzer, besser als die J-3, auch nebenbei für Rundflüge und das Chartergeschäft einsetzten. Aber auch »Bush Operators« in Alaska wussten den robusten Vogel zu schätzen, es gab Versionen mit Schwimmern, Ski und Zusatztanks. *avc*

Im Sommer nach der Restaurierung flog ich mit Kevin zum AAA-Fly-in (*Antique Airplane Association*) nach Blakesburg, Iowa. Von 14 möglichen Preisen gewannen wir elf, darunter *»Best in Class«*, *»Best Antique restored by owner«*, *»Best restored Piper«*. Den Pokal ließ ich mit einer Widmung für meinen ersten Fluglehrer Uppie Updike gravieren und wir schenkten ihn seiner Witwe. Freundlicherweise ließ mir die Firma Piper, als sie davon erfuhr, einen zweiten Pokal zukommen!

Maury Seitz *in action*: Für die Kamera sprangen auch ein paar astreine Loops heraus

Seit der Restaurierung anfang der Siebzigerjahre bin ich die »515« ununterbrochen geflogen, inzwischen fast 1000 Stunden. 1990 gewannen wir einen weiteren Preis mit ihr beim »Sentimental Journey to Lock Haven«-Fly-in in Florida und 1994 die *»Outstanding Antique Trophy«* in Fort Worth, Texas. 1993 machte mein Sohn Kevin – genau 48 Jahre nach mir – seinen ersten Alleinflug auf der »515«, und sogar meine Tochter und meine Enkelin bekamen Flugstunden auf ihr.

Mittlerweile haben wir die »515« sogar noch ein weiteres Mal restauriert, das war 1995. Vor allem ging es mir darum, den Hauptholm mal genau zu checken. Immerhin fliege ich mit meiner Cub fast auf keinem Flug nur geradeaus. Die J-5 ist nämlich besonders gut für Kunstflug geeignet, da sie etwas geringere Ruderdrücke als die J-3 Cub hat. Vor allem die Querruder gehen wesentlich leichter. Fassrollen gelingen, die richtige Speed vorausgesetzt, mühelos, und auch Loops sind überhaupt kein Problem. Ich mache regelmäßig etwas Kunstflug mit meiner J-5, und das macht auch richtig Spaß. Natürlich muss man die kinetische Energie des Flugzeugs bei der schwachen Motorisierung perfekt nutzen, um die Figuren ganz flüssig hinzubekommen..

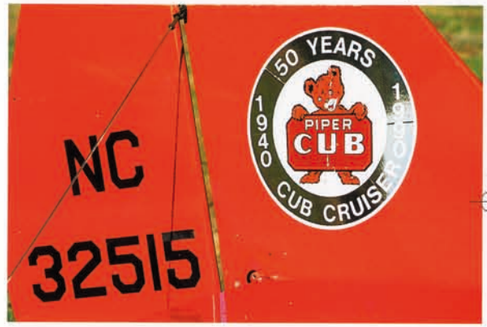
Die »515« trudelt ziemlich eng, lässt sich aber auf den Punkt ausleiten. Der rote Strich auf dem Fahrtmesser ist bei 140 Meilen pro Stunde, aber auch im Grenzbereich tritt keinerlei Ruderflattern auf.

Die Steigleistung ist natürlich nicht gerade berauschend, aber was will man von 85 PS schon groß erwarten. Trotzdem hatte ich noch nie ein Problem mit den Flugleistungen.

Eines fasziniert mich seit jeher an der J-5: Selbst Piloten, die keine Erfahrung mit der Cruiser haben, bringen sofort gute Landungen zustande. Eigentlich, so finde zumindest ich, landet sie ja auch fast von selbst. Und auch junge Flieger, die nur ein wenig Spornrad-Erfahrung haben, verlieben sich sofort in die Cruiser.

Maury Seitz/Alexis von Croy
Fotos : Alexis von Croy

The Man and his Machine: Das einzige Privatflugzueg, das Maury's Frau erlaubte, war die Cub



Liebe zum Detail: Heuer wird die J-5 60 Jahre alt!

Fragen Sie Maury!

Sie brauchen irgendeine Info über die J-5 Cub? Dann ist Maury Seitz der richtige Ansprechpartner. Seine E-Mail-Adresse: *NC32515@aol.com*