



Ein Jeep Stinson L-5 »Sentinel« der fliegen kann

Flugzeuge von Stinson spielten bei den amerikanischen Streitkräften des Zweiten Weltkriegs eine wichtige Rolle. Die Stinson L-5, bekannt vor allem unter ihrem Beinamen »Sentinel«, war der am meisten verbreitete Typ und ist noch heute ein vielseitig einsetzbarer Klassiker



Echtes Oldtimer-Ambiente zum Preis etwas zweifelhafter Detaillösungen: Dass der Mixerhebel ganz vorn auf »idle cut-off« steht – daran muss man sich erst gewöhnen!

Die erste Version der Sentinel mit einem 100-PS-Motor war eigentlich nur eine militärische Adaption des Modells 10-A »Voyager« und flog im Juni 1940 zum ersten Mal. Die vielseitige Sentinel zeigte von Anfang ihre Qualitäten im harten Militäreinsatz, weshalb sich die Armee entschloss, 275 Stück des Modells »O-62« (später umbenannt in »L-5«) anzuschaffen. Und auch die Navy kaufte 82 Flugzeuge, bei ihr hieß die Maschine »OY-1«.

Im Laufe der Zeit wurden verschiedene Versionen der L-5 gebaut, »A«, »B«, »C« – bis hin zum Modell »G« – und wurde auf praktisch allen Schauplätzen des Zweiten Weltkriegs eingesetzt. Schon von ihrem Erbe her war die Sentinel ein extrem robustes Flugzeug, das fast jede Misshandlung klaglos hinnahm und auch Einsätze erledigte, die nahezu unmöglich erschienen. Von 100 stieg die Leistung auf 120, dann auf 150 und schließlich auf 185 PS. Diesen Lycoming O-435-1 (Startleistung 190 PS) hat auch die von uns in Texas geflogene Sentinel, und mit ihm hat sie auch ansprechende Flugleistungen. Und diese Version war es auch, die die USAAF für eine ganze Reihe von Einsatzprofilen verwendete. Die L-5 wurde sowohl als leichter Aufklärer, aber auch für Fotoaufklärung und als Fliegende Ambulanz eingesetzt, viele schwerverwundete Soldaten verdankten ihr Überleben dem Einsatz einer Sentinel, die sie von der Front wegbrachte.

Von 1942 an wurden zirka 4200 Flugzeuge des Typs gebaut, die bis weit in die Fünfzigerjahre bei den Streitkräften ihren Dienst taten und nach dem Krieg sogar von der Coast Guard eingesetzt wurden, um illegale Whiskey-Distillerien aufzuspüren.

Nach dem Ende der Kampfhandlungen waren die L-5 auf der ganzen Welt verstreut. In den USA

Russels Traumflugzeug ist die L-5. Für weite Strecken hat er noch eine Beech C-45 Twin



Echtes STOL-Flugzeug: Die L-5 hat Vorflügel und absenkbare Querruder

wurden die letzten Armee-Exemplare außer Dienst gestellt und an Privatleute verkauft. Wegen ihrer extrem soliden Bauweise und den guten Flugeigenschaften machte sich die Sentinel bald einen

Namen als exzellentes Buschflugzeug in Alaska, Kanada, Australien, Neuseeland und Mexiko. Die Restbestände der Fertigung wurden von der Firma »Sentinel Aircraft« aus Michigan aufgekauft, die sich um die Ersatzteilversorgung kümmerte. Noch heute fliegen, vor allem in den USA, viele L-5, die meisten originalgetreu in den Farben von Air Force und Navy restauriert.

Die L-5 ist ein klassischer Schulterdecker mit Sitzen in Tandemanordnung. Obwohl ein Abkömmling der Voyager, war die Sentinel doch fast in allen Details für den Militäreinsatz überarbeitet. Ihre Haupteinsatzgebiete waren Beobachtung und Unterstüt-



zung der Artillerie, und genau aus diesem Grund war die Sentinel rundherum verglast. Die Sicht, auch nach unten, ist wirklich einmalig, im Sommer allerdings hat das »Glashaus« auch Nachteile.

Nach und nach wurde der »fliegende Jeep« – diesen Spitznamen hatte die Sentinel schnell weg – für immer mehr Einsatzprofile verwendet. Sie wurde mit Kameras bestückt, oder, mit einer Bahre ausgestattet, als Ambulanzmaschine eingesetzt. Und mit dem 185-PS-Lycoming waren auch die Flugleistungen durchaus ansprechend, das niedrige Leistungsgewicht ermöglichte Starts von extrem kurzen Plätzen und eine hohe Zuladung. Details wie die bei ausgefahrenen Landeklappen abgesenkten Querruder und die Vorflügel verbesserten Startleistung und Langsamflugeigenschaften weiter.

Der Gitterrohrumpf der L-5 ist aus »4130«-Stahlrohr geschweißt und Stoff-bespannt. Eing-



In der L-5 kann man sogar bequem übernachten

stiegen wird über zwei Türen auf der rechten Seite. Aus heutiger Sicht kann die Ausstattung des Flugzeugs nicht überzeugen, ein Gewirr aus Kabeln und Leitungen und, was die Ergonomie betrifft, nicht sehr ausgefeilten Bedienelementen. Das Modell L-5B hat eine Klappe hinter den Sitzen, durch die eine Bahre in den hinteren Rumpfteil geladen werden konnte. Die meisten Flugzeuge des Typs waren auch mit Doppelsteuer ausgerüstet, so dass auch der Beobachter auf dem hinteren Sitz das

Der Mixture-Hebel hat es in sich: »Rich« ist hinten ...

Flugzeug steuern konnte. Die Treibstofftanks befinden sich beidseitig in den Flächenwurzeln, eine direkte optische Anzeige, ähnlich wie bei der Piper Cub, ermöglicht die zuverlässige Kontrolle des Tankinhalts.

Das Fahrwerk ist ebenfalls ausgeklügelt. Mit 2,20 Meter Spurweite sorgte es für eine geringe Ausbrechende, außerdem sind die Öldruck-

dämpfer innerhalb des Rumpfes platziert, um den Formwiderstand zu senken. Die Räder, (Format 8.50 x 6) sind mit hydraulischen Bremsen ausgestattet. Das frei aufgehängte Spornrad ist steuerbar. Das gespannte Leitwerk ist aus Alufolien und Rohren geschweißt, die Höhenruder und das



Zeitgenössische Navy-Bemalung. Unsichtbar: die im Rumpf liegenden Dämpfer des Fahrwerks

Seitenruder haben einen aerodynamischen Ruder-ausgleich. Getrimmt wird über verstellbare Klappen und zusätzlich über am Boden zu justierende, biegbare »trim tabs«.

Die L-5 war mit einem Holzpropeller, 12-Volt-Batterie und einem vom Motor angetriebenen Generator ausgerüstet, verfügt über Vergaservorwärmung, Luftfilter und eine komplette Ausrüstung an Fluginstrumenten. Im Cockpit gibt es jede Menge auch für den Hobbypiloten sinnvolle Details wie Kartentaschen in den Türen, einen Feuerlöscher und ein am Holm befestigtes Erste-Hilfe-Kit. Und im Extremfall kann man in seiner L-5 heute auch noch übernachten – zum Beispiel auf einer Airshow. Einfach die hintere Klappe öffnen und sich auf die Bahre im Heck legen.

Unser Testflug mit der »Sentinel« zeigte deutlich den Unterschied von einer Generation gegenüber der geradezu modern wirkenden »Bird Dog« von Cessna. Das aber macht auch den Charme aus: Die Sentinel hat viele Holzteile, zum Beispiel auch sichtbar an den Türen und bietet viel mehr Oldtimer-Ambiente als die ganz aus Alublech gebaute

Cessna. Der Start in der Stinson ist auch viel anspruchsvoller als in der Bird Dog: Das kleinere Seitenruder verlangt aufmerksamere Bedienung beim Start, und auch die Bremsen packen nicht ganz so gut zu.

Wie bei einer Cub, allerdings wegen der 185 PS viel stärker, muss man beim Startlauf in den Pedalen tänzeln. Einmal in der Luft hat die Stinson an-

sprechende Flugleistungen, insgesamt aber wirkt sie etwas träge, der Grund mag auch in der im Vergleich zur Cessna schwergängigeren Steuerung liegen. Tückisch ist der Mixture-Hebel. Schiebt man ihn im Anflug, so wie man es eben immer machte ganz nach vorn, bleibt justament der Motor

Stinson L-5 »Sentinel«

Hersteller:	Stinson
Typ:	L-5
Triebwerk:	Lycoming O-435-1
Leistung:	185 PS
Spannweite:	10,36m
Länge:	7,34 m
Höhe:	2,41 m
Leergewicht:	702 kg
MTOW:	916 kg
Max. Reisegeschw.:	130 mph (113 Knoten)
Dienstgipfelhöhe:	15 800 Fuß
Besatzung:	Pilot und Beobachter