



Die PA-12 Super Cruiser hier im Landeanflug ähnelt der PA-18 stark. In ihr sitzen Pilot und Passagier nebeneinander und nicht wie in der Cub hintereinander.

**W**enn für ein Flugzeug die Bezeichnung eierlegende Wollmilchsau perfekt passt, dann ist es die Cub von Piper. Egal ob zur Pilotenausbildung, als Wasserflieger mit Schwimmern, auf Ski zum Gletscherfliegen oder zum Schleppen von Segelflugzeugen und Werbebannern, die Cub ist ob ihrer Vielseitigkeit auf der ganzen Welt beliebt.

Das verwundert nicht. Denn der robuste Zweisitzer wurde gut 50 Jahre lang und in einer Stückzahl von mehr als 30 000 Exemplaren gebaut. Die Grundlage für diesen Erfolg: Eine Cub – der Name bedeutet Bärenkind – ist gutmütig

einen schönen Aufenthalt zu bieten. Teilnehmer aus ganz Europa waren mit dabei, um alte Freundschaften zu pflegen, neue zu schließen und im Kreis von Gleichgesinnten zu fliegen. Vor allem zahlreiche Schweizer und Österreicher nutzten die Chance, mit ihren Piper-Oldtimern quasi in der Nachbarschaft vorbeizukommen und dort gemeinsam ihrem geliebten Klassiker zu huldigen. Aber selbst ein Engländer reiste mit seiner Cub von der Insel zum Treffen an.

Das Wetter stellte die Teilnehmer aber vor Herausforderungen. Am Freitag zog ein Unwetter über die Schwäbische Alb und machte einen Anflug zumindest am frühen Nachmittag unmöglich. Gemeinsame Ausflüge über jüngere Super-Cub-Versionen Panoramablick, weil der Passagier nicht neben, sondern hinter ihm sitzt. So hat er gute Sicht nach allen Seiten. Sogar die Kabinendecke ist verglast und erlaubt den Blick nach oben. In den frühen J-3-Versionen aus den 1930ern hingegen findet der Pilot ungewöhnlicherweise auf dem hinteren Sitz seinen Platz. Ist ein Passagier an Bord, muss er diesem über die Schulter schauen, um seine Instrumente mit den Angaben von Höhe und Geschwindigkeit ablesen zu können. Das liegt daran, dass der Tank damals noch vorne im Rumpf eingebaut war und der Schwerpunkt der Maschine sonst nicht mehr gestimmt hätte.

Während die nur 65 oder 85 PS starken frühen J-3C-Modelle heute im Steigflug einige Zeit brauchen, um auf Höhe zu kommen, tun sich die stärkeren PA-18-Versionen deutlich leichter. Mit je nach Version 90, 125 oder 150 PS steigt diese Super Cub flott und benötigt nur eine kurze Startstrecke. Auf der Albstädter Graspiste, die in einer leichten Senke liegt, werden einige der teilnehmenden Maschinen mittels Slippens gelandet. Cubs hatten bis in die 1950er Jahre keine ausfahrbaren Landeklappen in den Tragflügeln. Die kamen erst in den späteren PA-18-Varianten. Um während Anflügen auf kurze Landebahnen über Hindernisse dennoch effektiv sinken zu können, ohne dass das Flugzeug dabei zu schnell wird, kreuzt der Pilot im Landeanflug gefühlvoll die Ruder. Das heißt, er gibt gleichzeitig Seitenruder rechts und

Gras, Schotter, Sand oder Asphalt. Sie schleppt Segelflugzeuge und Banner, kann als fliegende Fotoplattform dienen und macht vor allem unglaublich viel Spaß beim Fliegen. Für die kurzstart- und -landefähigen Zweisitzer ist die je nach Landerichtung lediglich 580 oder 766 Meter lange Grasbahn auf dem Flugplatz Degerfeld kein Problem.

Preiswert, robust, mit luftgekühlten Boxermotoren und über ein halbes Jahrhundert hinweg in hoher Stückzahl gebaut, die Cub ist das aviatische Pendant zum ebenso legendären VW Käfer. Auch der hat dank seiner herausragenden Qualitäten eine unvergleichliche Erfolgsgeschichte geschrieben.

Der Pilot genießt zumindest in den jüngeren Super-Cub-Versionen Panoramablick, weil der Passagier nicht neben, sondern hinter ihm sitzt. So hat er gute Sicht nach allen Seiten. Sogar die Kabinendecke ist verglast und erlaubt den Blick nach oben. In den frühen J-3-Versionen aus den 1930ern hingegen findet der Pilot ungewöhnlicherweise auf dem hinteren Sitz seinen Platz. Ist ein Passagier an Bord, muss er diesem über die Schulter schauen, um seine Instrumente mit den Angaben von Höhe und Geschwindigkeit ablesen zu können. Das liegt daran, dass der Tank damals noch vorne im Rumpf eingebaut war und der Schwerpunkt der Maschine sonst nicht mehr gestimmt hätte.

Während die nur 65 oder 85 PS starken frühen J-3C-Modelle heute im Steigflug einige Zeit brauchen, um auf Höhe zu kommen, tun sich die stärkeren PA-18-Versionen deutlich leichter. Mit je nach Version 90, 125 oder 150 PS steigt diese Super Cub flott und benötigt nur eine kurze Startstrecke.

Auf der Albstädter Graspiste, die in einer leichten Senke liegt, werden einige der teilnehmenden Maschinen mittels Slippens gelandet. Cubs hatten bis in die 1950er Jahre keine ausfahrbaren Landeklappen in den Tragflügeln. Die kamen erst in den späteren PA-18-Varianten. Um während Anflügen auf kurze Landebahnen über Hindernisse dennoch effektiv sinken zu können, ohne dass das Flugzeug dabei zu schnell wird, kreuzt der Pilot im Landeanflug gefühlvoll die Ruder. Das heißt, er gibt gleichzeitig Seitenruder rechts und

Querruder links oder umgekehrt. Die Maschine nimmt daraufhin eine seitlich schiebende Fluglage ein und sinkt rapide, ist aber immer voll kontrollierbar. Das sieht für Zuschauer am Boden zwar so aus, als könne der Pilot nicht fliegen, nennt sich aber schlippen oder Seitengleitflug und klappt mit der Cub vorzüglich.

Das Einzige, was eine Cub nicht bieten kann, ist Schnelligkeit. Mit Triebwerken von 40 PS ganz zu Beginn der Baureihe J-3 im Jahr 1938 und maximal 150 PS der PA-18-Versionen ab 1954 ist eher gemütliches Luftwandern angesagt. Das bedeutet konkret zwischen 130 und 180 Kilometer Strecke in der Stunde. Dabei laufen etwa 30 Liter verbleibtes Avgas oder in jüngeren Motoren bleifreies Autosuper je Stunde durch den Vergaser.

Cub-Fliegen bedeutet aber ohnehin oft: Der Weg ist das Ziel. Im Sommer darf die zweigeteilte Einstiegsklappe während des Flugs offen bleiben, das sorgt für viel Luft und ungehinderte Sicht vom Cockpit auf die Erde. Im Winter wiederum wärmt eine eingebaute Heizung zumindest den vorne sitzenden Piloten. So ist die Cub ganzjahrestauglich. Geflogen wird sie aber immer im Sichtflug. „Low and slow“ kann die Cub bestens, also langsam und tief über die Landschaft tuckern. Das ist zweifellos ihre Domäne.

Der Hersteller Piper zog sich schon Ende der 1980er Jahre aus der Produktion zurück. Denn der Bau einer Cub erfordert viel Handarbeit. Daher war deren Produktion für das amerikanische Unternehmen unwirtschaftlich geworden. Das hat aber nicht dazu geführt, dass keine PA-18 mehr gebaut werden, im Gegenteil. Andere Hersteller produzieren Cubs leicht modifiziert wieder neu. Teilweise sind diese mit Carboneiten ausgerüstet, haben oft deutlich stärkere Triebwerke als früher, sehen aber immer noch genauso klassisch aus und fliegen sich wie das Original.

Einige Piloten hatten es sogar besonders einfach, am Treffen mit ihrer Cub teilzunehmen. Sie schoben einfach ihre Flugzeuge aus dem Hangar, denn allein drei der Klassiker sind auf dem schwäbischen Flugplatz Degerfeld stationiert.

## Cub ist Kult

Die Piper Cub gilt in der privaten Fliegerei als Legende. Piloten des Klassikers trafen sich gern auf der Schwäbischen Alb.

Von Jürgen Schelling

zu fliegen, und sie benötigt nur kurze Start- oder Landestrecken. Als robustes Buschflugzeug lässt sie sich auch auf Gras- oder Schotterpisten betreiben, vor allem in Nordamerika. Dort landen Piloten in Kanada und Alaska sogar auf Sandbänken von Flüssen oder einfach irgendwo in der Wildnis, wo 150 Meter halbwegs hindernisfreie Fläche zu finden ist.

Auch in Europa besitzt die amerikanische Cub Kultstatus. Daher fand kürzlich am baden-württembergischen Flugplatz Albstadt zum 39. Mal das internationale Piper-Cub-Treffen statt. Die Mitglieder dieses Jahr gastgebenden Luftsportvereins Degerfeld hatten sich schwer ins Zeug gelegt, um den Piper-Freunden



Das Cockpit einer Cub ist immer puristisch. Der rot-gelbe Hebel dient zum Ausklinken des Seglerschleppseils. Cub bedeutet Bärchen.



Fotos Jürgen Schelling

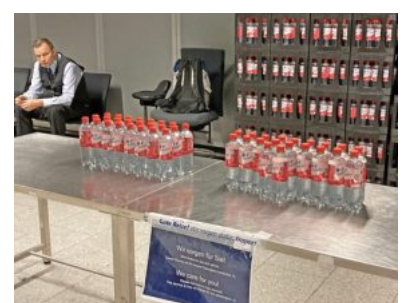
SCHLUSSLICHT



STANDORT DEUTSCHLAND

VON WALTER WILLE

Geh's Ihnen genauso? Man hat das Gefühl, dass es an vielen Stellen nicht mehr rund läuft. Aber Flaschen gibt es mehr als genug.



Abwarten und Wasser trinken: Flughafen Frankfurt, Ankunft, Gepäckbänder, Gepäckermittlung

SCHLAGLICHT



1 Zigarette = 15 mg Feinstaub. Entspricht 45 Tagen auf Fahrbahnhöhe an der Landshuter Allee.

Vorlesung Medizin des Alterns, Pneumologie, TU München

HINWEIS DER REDAKTION

Ein Teil der in Technik & Motor besprochenen Produkte wurde der Redaktion von den Unternehmen zu Testzwecken zur Verfügung gestellt oder auf Reisen, zu denen Journalisten eingeladen wurden, präsentiert.