

# Steige hoch, Du silberner Vogel

Vor knapp einem Jahr legte Berlins „Rosinenbomber“ eine Bruchlandung hin. Zur Eröffnung von BBI soll er wie Phoenix aus der Asche auferstehen

Als Pilot eines Rosinenbombers sollte man sich auf keinen Luftkampf einlassen, und wäre man selbst James Bond. Dem gelang es in „Ein Quantum Trost“ zwar, mit einer DC-3 erst eine MG-bestückte Jagdmaschine, dann einen Kampfhubschrauber vom Himmel zu holen, doch zuletzt blieb von seinem fliegenden Packesel nur ein rauchender Schrotthaufen übrig.

Das kann auch bei einem normalen Einsatz passieren, ist jedoch angesichts der Zuverlässigkeit der Maschine und der Sorgfalt, mit der solche Oldtimer gepflegt werden, äußerst selten. Es war eben Pech, dass am 19. Juni 2010 dem „Rosinenbomber“ des Air Service Berlin beim Start in Schönefeld die Kurbelwelle des linken Triebwerks brach und den Silbervogel zu Boden zwang. Eine Bruchlandung, die für die 25 Passagiere und drei Besatzungsmitglieder halbwegs glimpflich ausging, das Flugzeug allerdings, wie es anfangs schien, als irreparable Ruine zurückließ.

Seither lagert das Wrack in einer Halle des Flughafens Schönefeld, in dem Bereich, der bislang regelmäßig Schauplatz der Internationalen Luftfahrtschau war – mit eingedrückter Nase, demolierten Spornrad, abmontierten Flügeln und Motoren, mit Blessuren, Del-

len, Rissen hier und da. Kurz: eine Jammergestalt, aber überraschenderweise doch reparabel. So war es Ende Januar verkündet worden, und wenn gleich seither noch keine einzige Delle ausgebeult wurde, geht es mit den Vorbereitungen zur Reparatur doch voran.

## Zunächst wird eine baugleiche Maschine gesucht – für neue Ersatzteile

Gemeinsam mit der Kölner Flugzeugwerft Nayak Aircraft Service, dem Luftfahrtbundesamt und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit Easa erarbeitet man derzeit einen „Aufrüstungsplan“, berichtet Frank Hellberg, in Personalunion Geschäftsführer des Air Service Berlin und Vorsitzender des Fördervereins Rosinenbomber e. V. Einfach laufflosschrauben hat keinen Sinn in solchen Fällen, sonst besitzt man zuetzt vielleicht ein schmuckes Museumstück, das jedoch nie und nimmer mehr liegen darf.

Die Untersuchung durch die Nayak-Techniker hat immerhin ergeben, dass der Lumpf in der Struktur heil geblieben ist: nichts verzogen, keine Verwindung, nur auf der linken Seite eine kleine Norm-



Sieht schlimmer aus, als es ist. Das Wrack des „Rosinenbombers“ DC-3 in einem Hangar am Flughafen Schönefeld. Das Flugzeug kann wieder restauriert werden. Foto: Thilo Rückels

abweichung, die vielleicht nur eine „Fertigungstoleranz“ beim Bau der Maschine 1944 war. Auch die Befestigungsteile der Tragflächen sind intakt, sie selbst aber allenfalls in Teilen zu retten.

Der Verein, der, wie Hellberg sagt, auch von der Flughafengesellschaft tatkräftig unterstützt wird, will die ramponierte Maschine kaufen. Ein Notar bereite soeben den Vertrag vor. Über Spenden will man dann die – geschätzte 800 000 Euro teure – Reparatur finanzieren und die DC-3 an den Air Service Berlin für erneute Rundflüge vermieten. Zunächst allerdings braucht der Verein ein zweites, in Europa zugelassenes Flugzeug – als „Ersatzteillager. Zwei angebotene Exemplare erwiesen sich als zu mangelbehaftet und damit unbrauchbar, ein drittes, diesmal wohl akzeptables Exemplar hat man im Visier.

Der Oldtimer, der schon bei der Luftbrücke eingesetzt wurde, brummte seit Oktober 2001 über Berlin und Umgebung, mehr als eine Million Fluggäste haben sich dieses authentische Flugvergnügen gegönnt, erst vom Flughafen Tempelhof aus, nach dessen Schließung im Herbst 2008 ab Schönefeld. Es ist die ein-

zige DC-3 in Europa, die noch für die Passagierbeförderung zugelassen ist, und schon damit für Hellberg „ein großes historisches Gut“, zudem eine Art fliegendes Luftbrückendenkmal wie auch eine Botschafterin und Sympathieträgerin für die Stadt. Die es übrigens schon bis an den äußersten Zipfel Europas geschafft hat: 2003 flog die Maschine nach Gibraltar, gut zehn Stunden hin, zehn zurück, verteilt auf mehrere Tage.

Auch wenn die Maschine seit knapp einem Jahr am Boden liegt – das Interesse an ihr habe doch nicht nachgelassen, ständig kämen Anfragen, wann es denn wieder losgehe, sagt Hellberg. Als Ziel gilt noch immer die Eröffnung des neuen Flughafens BBI, technisch sei das kein Problem, das Geld entscheide. Mit der Spendenkampagne will der Verein in einigen Wochen beginnen. Sorgen, für die alte DC-3 sei auf dem neuen Airport kein Platz mehr, macht Hellberg sich nicht. Tagsüber, wenn sich der „Rosinenbomber“ in den Himmel schwingt, herrscht auf BBI nicht eben Hochbetrieb. ANDREAS CONRAD

Infos zum Förderverein unter [www.rosinenbomber-berlin.de](http://www.rosinenbomber-berlin.de)

„Tagespiegel vom 01. Juli 2011“