

Technische Daten und Geschichte der Pitts S2A

Länge 5,49 m / Spannweite 6,10 m / Höhe 1,93 m

Geschwindigkeiten : MIN 60 mph / MAX 203 mph

Startstrecke : 214 m / Landestrecke : 172 m

Belastungsgrenze : +6 G / -3 G

max Abfluggewicht: 713 kg Normalflug / 679 kg bei Kunstflug

Rollrate : 240 Grad / Sek

Steigflugleistung : ca 2000 fpm das sind 10 m/s

Motor: 4 Zylinder Boxer Motor LYCOMING IO-360-A1A Leistung 200 PS (3,4 kg/PS bei Kunstflug)

Die **Pitts Special** ist ein kleiner Doppeldecker, der von **Curtis Pitts** 1944 entwickelt wurde. Kein anderer Flugzeug hat mehr Kunstflugwettbewerbe für sich entschieden. Die Pitts Special Flugzeuge dominieren die weltweiten Kunstflugmeisterschaften seit den 1960er Jahren und sind trotz des Siegeszuges von Extra 300 und Edge 540 immer noch ein mächtiges Wettkampfflugzeug in den unteren Kategorien.

Zugelassene Versionen der kompakten Pitts Special werden noch immer von der Firma AVIAT in Wyoming hergestellt. Erhältlich ist es in der Einsitzer Version S1 (5,1 m Spannweite, 200 PS / 150 kW) oder als Zweisitzer S2A mit 200 PS oder S2B 260 PS und 6m Spannweite. Die Pitts Special ist der Inbegriff des Kunstflugdoppeldeckers. Der erste Kunstflugeindecker, der an die Leistungen der Pitts herankam, war die JAK-50. Es wird allgemein akzeptiert, dass die Pitts das Eichmass ist, an dem sich alle anderen Kunstflugzeuge messen lassen müssen. Seit dem Erstflug 1944 haben sich die Pitts - von der zunehmenden Motorisierung abgesehen - kaum verändert. Die Pitts Special wurde zunächst als Einzelstück gebaut. Der Einsitzer verfügte zwar nur über 55 PS, war aber dennoch kunstflugtauglich. Nach dem Einbau eines 90 PS Motors wurde der Kunstflug immer angenehmer. 1947 baute er schließlich den zweiten Doppeldecker „Little Stinker“ mit 85 PS, den ihm die amerikanische Kunstfliegerin Betty Skelton sofort abkaufte und mit dem sie zahlreiche Titel bis 1950 errang, was den Ruhm der Pitts begründete. Fortan waren die Pläne der Pitts in der Eigenbauszene hoch geschätzt. 1971 wurde die S2A, die doppelsitzige Pitts, entwickelt (*Big Stinker*).

Unsere **D-ELYN** trägt die **Werknummer 5** der produzierten S2A und das Flughandbuch wurde noch von Curtis Pitts unterschrieben. Die Pitts ist *der*

Klassiker unter die Kunstflugmaschinen und besticht neben Ihrer klassischen Doppeldeckerform auch durch Ihr kompaktes und wendiges Flugbild.

Wir kaufen uns ein Flugzeug

Leichter gesagt als getan!

Wie macht man so etwas, wieviel kostet das, was kommt administrativ auf mich zu, welches Flugzeug soll es überhaupt sein? Diese und viele Fragen mehr plagen Dich, wenn man sich dazu entschließt Flugzeugbesitzer zu werden. Nun am Spitzkoshflugtag 2007 am Spitzerberg, Nähe Hainburg, trafen sich zwei Gleichgesinnte namens Marius und Erik. Mit offenem Mund, wie jedesmal wenn ein Doppeldecker über die Köpfe donnert, trat der sogenannte „auch haben wollen!“- Effekt ein. Nur zu blöd, daß dann auch gleich die Gruppendynamik einsetzt. Folgedessen beschlossen die Zwei ein Flugzeug anzuschaffen. Mit von der Partie waren dann sofort Clamer und David, die ebenfalls beide dem „Club der Verseuchten“ angehören, die wie auch die anderen Zwei beruflich zu wenig fliegen.

Nur welches Flugzeug soll es sein ? Eh logo ein Doppeldecker muss es sein! Und selbstverständlich kunstflugtauglich!

Erik war zu diesem Zeitpunkt Mitglied bei dem Flugverein Weisse Möwe Wels, wo er bereits einige Erfahrung auf einer Christen Eagle sammeln konnte. Kurzerhand wurde ein Ausflug mit Andis wunderschön restaurierter Morane geplant. Ziel Wels, Zweck: die Gehirnwindungen mit Kunstflug gerade biegen. In Wels stieß dann noch Clamer dazu und wir vergnügten uns mit „gear up“ gepflegt im dreidimensionalen Raum. Auf dem Rückflug nach Spitzerberg wurden dann bereits Pläne geschmiedet. Nach intensiver Nachforschung über Leistungsdaten, wartungsrelevanten Überlegungen, Verfügbarkeit am Markt, etwaiger Einfuhr aus den USA und damit verbundener administrativer Arbeit stand fest, wir suchen nach einer Christen Eagle oder einer Pitts. Auf jeden Fall zweisitzig, damit man den Spaß mit anderen teilen kann. Bei unserer Suche, dem Internet sei Dank, standen einige Maschinen zur Auswahl die dann näher geprüft wurden. Erik, anfangs ein Fan der Eagle („bei der Pitts brauch ich ja einen Schuhlöffel zum Anziehen!“), hatte bereits eine solche in der Nähe von St.Laurence in Kansas an der Angel, frisch grundüberholt und mit attraktivem Preis. Marius und Erik planten dann einen Besuch in den USA um den Flieger genauer unter die Lupe zu nehmen, woraus leider nichts wurde. Der Besitzer, der Ansicht Österreich liege ums Eck, versetzte uns dann kurzfristig, womit dieses Projekt vom Tisch war. Ein weiterer Besuch in England, Nähe Cambridge, galt einer äußerst günstigen Pitts S2B. Siehe und lerne: Zu billige Angebote sind nur was für Bastler, auch wenn der Besitzer behauptet daß die Maschine im sehr guten Zustand ist. Es ist eben alles relativ! Manfred Kunschitz und Erik kamen dabei wenigstens zu einem Besuch im Duxford Aircraftmuseum.

www.airtoair.at

Schon etwas müde von 9 monatiger Suche, fanden wir auf einmal eine Pitts S2A in einer Zeitschrift deutsch zugelassen und preislich OK. Leider war diese Maschine in kürzester Zeit vom Markt. Aber der Besitzer wußte von einer anderen Pitts S2A, die seinem Freund gehört und der ebenfalls an einen Verkauf dachte. Wie sich später herausstellte Besitzer von 3 Flugzeugen! Als Marius und Erik, nun diese Pitts in Meschede besichtigten, war es Liebe auf den ersten Blick! Beide hatten einen sehr guten Eindruck vom Flugzeug und dem Vorbesitzer Jan. Es dauerte nicht lange und Sie waren sich einig. Per Handschlag wurde der Kauf besiegelt. Das war November 2007. Im Folgenden wurden dann die Flächen grundüberholt, die Jahresnachprüfung abgeschlossen und die administrativen Notwendigkeiten erledigt. Im Februar 2008 war es dann soweit. Das Flugzeug gehörte uns !

Der Winter und unser Dienstplan stimmten sich ab und genehmigten uns die Überstellung für den 27.02.2008. Erik flog nach Düsseldorf, und weiter mit der Bahn aus Eisen durchs schöne S(ch)auerland nach Meschede. Das Wetterfenster war nicht wirklich groß, wodurch sich die Übernahme sehr kurz gestaltete. Nach der Einweisung und dem ersten Kunstflug startete dann Erik mit der D-ELYN zum letzten Überflug in Meschede und verabschiedete sich mit Smoke gebührend bei Jan, der wie er gestand, etwas wehmütig nachblickte. Es sei aber verraten, bei Eriks Ankunft in Meschede stand allerdings schon eine neue Pitts S2B in Jans Hangar. Nun waren Sie alleine, Erik und die Pitts. Bei steifem Nordwestwind mit 40 Knoten und tiefer Wolkenuntergrenze und einer Außentemperatur von 0 Grad Celsius. Habe ich schon erwähnt? Die Pitts hat keine Heizung.

Der erste Flug auf einem neuen Flugzeug ist **IMMER** etwas Spannendes, vor allem wenn sich navigatorische Aufgaben in unbekanntem Terrain einstellen. Der Flug verlief problemlos und etwa auf der Höhe Wasserkuppe stellte sich dann eine gewisse Entspannung bei Erik ein. Gut für die Nerven aber schlecht für das Kälteempfinden! Der Anflug in Nürnberg war dann noch die Krönung des Fluges: 20 Knoten Seitenwind ! Jeder Pitts oder Eagle Pilot weiß was das heißt. Man stelle sich einen Hasen vor, der von einer Meute Hunde gehetzt wird. Im Zickzack gings dann über die 40 Meter breite Piste. Immerhin zahlt man ja auch für die ganze Piste ! Marius kam dann am nächsten Tag von Wien nach und Erik nahm im Passagiersitz platz. Die beiden flogen dann über Mühldorf am Inn, wo wir unseren Werftbetrieb haben, weiter nach Wels. Anschließend dann die letzte Etappe über die Wachau, quer durch Wien nach Spitzerberg.

Dort wurden dann einmal Hände geschüttelt und das Grinsen der frischgebackenen Flugzeugbesitzer fror sich fest. David hieß uns dann auch noch willkommen und saß erstmals in seiner Pitts Probe. Richtig erraten der Grinser ging beinahe rundherum. Jetzt, 4 Monate später, ist der Betrieb voll angelaufen und es läuft alles zur besten Zufriedenheit. Es war sicherlich viel Arbeit und die Lernkurve entsprach eher einer Senkrechten. Wenn sich auch manchmal ein gewisser Zweifel, das Richtige zu tun, einstellte, so muss ich doch betonen, daß ich es keinesfalls bereue. Schließlich erfüllt ma sich ja einen Lebenstraum!

www.airtoair.at

Für alle zukünftigen Flugzeugbesitzer unter Euch, laßt Euch folgenden Leitspruch durch den Kopf gehen:

„ Wer nie ein Flugzeug besaß, weiß an Sch..!“

Also scheut Euch nicht davor uns zu kontaktieren, solltet Ihre ein ähnliches Projekt planen. Wir geben gerne Auskunft!

Erik Esser

Geb am 20.07.1969

Fliegerischer Werdegang:

1988 Hängegleiterkurs in Golling

1989 Segelflugausbildung und Segelkunstflug in Zeltweg

1991 Privatpilotenausbildung am Spitzerberg

1995 Privatpilotenlehrausbildung in Kapfenberg

1997 Copilot auf Boeing 737 bei Laudair

2001 upgrading zum Captain auf Boeing 737

2005 upgrading zum Lehrer auf Boeing 737

2007 upgrading zum Typenprüfer auf Boeing 737 bei Austrian Airlines

Flugerfahrung:

Flugstunden Gesamt 11000 Davon Segelflug ca 750

Landungen: 6500

Geflogene Typen:

Scheibe SF25, Taifun Valentin, Cessna C-152, Cessna C-172, Cessna C-182, Cessna C-340, TB9, Gavron, Zlin 143, Zlin 526, YAK 52, Morane, HB 23, Christen Eagle, Great Lakes, Pitts S2A, Dimona HK35, Katana DV20, Glasstar, Vivat, Piper PA-18, Piper PA-28, Piper PA-34, Remoquer DR-400, Grob Twin G105, MG19, ASW15, Ka6, Ka7, Grunau Baby, Kestrel 17,

www.airtoair.at

Glasflügel 304 b, Blanik, IS28b, Gobe, Phöbus, Cobra, LS4b, FOX, Fovel VA36, SZD55, DuoDiscus, Slingsby T21, DG 808c, ASK 13, ASK 21 und last but not least Boeing 737

Fliegerische Höhepunkte:

Erster Tausendkilometerflug von Zeltweg nach Andermatt und retour, Staatsmeister in der 18m Klasse, allgemeine Wertung und Mannschaftswertung im Streckensegelflug 2007, Pittsbesitzer

Mein Motto: Lebe deine Leidenschaften

Andere Hobbies: Modellfliegen(nanonanet), Bergsteigen und Klettern, Schitouren, Kitesurfen, steirische Harmonika