Zeitloses Leichtgewicht: Der Junior beeindruckt nicht nur mit guten Flugleistungen – die Sicht aus dem Cockpit ist phänomenal!

KLASSIKER-PORTRÄT: BÖLKOW BO 208C JUNIOR

Der Kleine mit dem großen Namen

Kaum zu glauben: Die Geschichte des Motorflugs *vor* der Entstehung dieses Typs ist kürzer als die danach. Dennoch wird er bis heute ganz normal im Alltag betrieben. Die Bo 208 ist ein Klassiker mit hohem Gebrauchswert, niedrigen Betriebskosten und eigensinniger Anmutung



1

Zwei Versionen: Das Bugfahrwerk hatte zunächst einen externen Öldämpfer (oben), später wurde er integriert (unten)

Optional: Mit der B-Version kam die Schleppzulassung. Gezogen werden darf unter anderem ein Kranich III mit 520 Kilo Anhängelast



2



3

1 | Eckig und eigenartig: Die planen Bleche des Rumpfes brauchen Sicken zur Aussteifung, die Flügel sind genau auf Augenhöhe des Piloten

2 | Klein und handlich: Der Junior hat nur acht Meter Spannweite und wurde in Tschechien sogar schon als UL nachgebaut

3 | Markentreffen: Vor der D-EFMB steht das Nachfolgemodell Bo 209 Monsun, von dem nur halb so viele Exemplare gebaut wurden

TEXT & FOTOS ***Peter Wolter***

Sonntagmittag überm Sauerland. Rückseitenwetter. Die Thermik nach der Kaltfront am Vortag schüttelt uns durch, aber dem kleinen Schulterdecker, in dem wir sitzen, kann das nichts anhaben, seine Festigkeitsreserven sind beruhigend, die Zelle ist sogar für Kunstflug zugelassen. Mit leichter Hand lassen sich die Turbulenzen parieren. Ich fliege mit Hubertus Hahn in dessen D-EFMB, zum ersten Mal in einer Bölkow 208. Endlich! Es brauchte wohl ein massives Junior-Aufgebot, bis es geklappt hat: auf dem diesjährigen Bölkow-Treffen in Schameder.

Fast wäre das letzte Juli-Wochenende komplett verregnet gewesen, doch jetzt – was für eine Sicht in der klaren Luft hoch überm Sauerland! Nach vorn stört im Junior kein großes Panel, und nach oben sieht man genauso gut wie nach unten, da einem die Flügel auf Augenhöhe aus dem Kopf zu wachsen scheinen. Der Junior ist einmalig!

Aber kein schönes Flugzeug, sagen viele Piloten: eine Blechkiste bar jeglicher Eleganz. Okay, der schlichte Kastenrumpf, der noch nicht mal einen gerundeten Rücken hat und Längssicken braucht, damit die großen planen Bleche steif genug sind, dazu die gedrungene, negativ gepfeilte Rechteckfläche und die kurze Schnauze, weil Pilot und Passagier weit vorn sitzen.

Doch genau diese eigenartige Konstellation von Rumpf, Flügel und Pilot ist es, die den Junior spannend macht. Seine erogene Zone ist klein, aber unwiderstehlich: die Verglasung, die alles verbindet, und hier speziell der Bereich zwischen den Flügelwurzeln, wo der Kopf des Piloten ist, sodass man zunächst nicht weiß, ob er seitlich unter der Fläche durchschaut oder oben drüber. Überhaupt verströmt das Cockpit eine mysteriöse Ambivalenz: Lauschig umschließt es die Insassen, während sie gleichzeitig exponiert erscheinen. Irgendwie sieht man sie immer von oben, weil die Flanken der Kanzel vorn weit nach unten reichen. Staunend steht man daneben und gafft rein wie ins Goldfischglas.

Staunend steht man daneben und gafft rein wie ins Goldfischglas

Ursprünglich war dieses Flugzeug ja noch eckiger: Das Seitenleitwerk hatte keine Zuspitzung und stand senkrecht auf dem Rumpf, wie beim Pilatus Porter, bloß ohne Ansatz. Damals hieß die Kiste BA-7, in der Freizeit konstruiert und gebaut von dem schwedischen Flugzeugingenieur Björn Andreasson, der bei Convair in San Diego, USA, arbeitete. Der kleine Zweisitzer, der mit 75 PS auskam, flog 1958 zum ersten Mal. Das war ein Jahr, nachdem Cessna die »150« rausbrachte. In sein Heimatland zurückgekehrt wurde Andreasson Chefkonstrukteur bei der Malmö Flygindustri, wo er eine weiterentwickelte Version fertigen ließ, die 1961 als MFI-9 Junior in die Luft kam. 28 Serien-MFI-9 wurden gebaut. Ludwig Bölkow sah die Maschine 1961 auf dem Aérosalon in Paris, erwarb die Produktionsrechte und modifizierte das Muster. Auffälligstes Unterscheidungsmerkmal: Der MFI-Rumpf hat seitlich im Ellbogenbereich eine Beule, bei der Bölkow fehlt sie. Die Auslieferung der Serienflugzeuge begann 1963, in Laupheim und Ottobrunn entstanden insgesamt 210 Exemplare, das letzte 1969. Heute fliegen weltweit noch ungefähr vierzig Bo 208, schätzt man in der Junior-Szene, flugfähig sind vielleicht siebzig bis achtzig.

Vor dem Flug mit Hubertus Hahn, der das Bölkow-Treffen seit 2001 initiiert, schaue ich mir seine Maschine näher an, eine C-Version. Unbeladen steht sie fast wie ein Taildragger da; viel Abstand zum Boden hat das Pendelhöhenruder nicht, zumal wenn der Steuerknüppel vorn ist. Am Seitenruder gibt's nur einen Massenausgleich, keinen aerodynamischen. Die Hauptfahrwerksbeine bestehen aus Federstahl, das Bugrad hat zwei Blattfedern aus Stahl und einen Reibungsdämpfer im Teleskopbein sowie einen externen Öldämpfer davor. Darüber sitzt ein Rolls-Royce O-200, in England mit Continental-Lizenz gebaut. Seinen Sprit erhält er aus einem Rumpftank, dessen Stutzen aus der hinteren Cockpit-Verglasung ragt. Deren vorderer Teil ist eine umgedrehte und angepasste Haube vom Scheibe Falke. Die Tragfläche hat relativ kleine Querruder und elektrisch betätigte Landeklappen. »Da ist ein Bosch-Scheibenwischer-Motor eingebaut«, erklärt Hubertus, »wie im Käfer.«

Bei der Flügelgeometrie musste sich Konstrukteur Andreasson etwas einfallen lassen: Will man zwei Personen in der beschriebenen Weise unterbringen, ist bei einem dermaßen kleinen Flugzeug eine Vorpfeilung unumgänglich. Nur so liegt der Schwerpunkt im angestrebten Bereich. Stößt der Hinterkopf an die Holmbrücke, bringen bei der Bo 208 drei Grad Pfeilung genügend Fläche nach vorn. Zusätzlich war es notwendig, den Flügel vorn im Innenbe-

TECHNISCHE DATEN
Bölkow Bo 208C Junior

Spannweite	8,02 m
Flügelfläche	8,64 m²
Länge	5,79 m
Höhe	1,98 m
Cockpit-Breite	1,02 m
Leermasse	380 kg (und mehr)
MTOM	630 kg
Tankinhalt	100 l
Motor/Leistung	Rolls-Royce (Continental) O-200/100 PS
Propeller	McCauley, 2-Blatt, fest, Metall, 1,70/1,75 m
V_{min}	40 kts
V_{Reise}	ca. 95 kts
V_{ne}	153 kts
bestes Steigen	ca. 500 – 850 ft/min
Reichweite	ca. 400 NM plus 0,5 h Reserve
max. Lastvielfaches	+4,4/–1,76 *g*
Startrollstrecke	220 m
Landerollstrecke	180 m
Preis 1962/1968	26 500/36 900 DM
Gebrauchtpreis heute	20 000 – 30 000 Euro
Musterbetreuer	Ulrich Hagmann Support of Lightweight & Historic Aircraft, EADS Deutschland, Flugzeug-Union Süd GmbH
E-Mail	Ulrich.Hagmann@eads.com
Bo-208-Website	www.boelkow-junior.de







Zentraler Rumpftank: Die Kapazität wurde im Laufe der Junior-Produktion von 80 auf 100 Liter erhöht





reich auszusparen, damit die Insassen beim Blick zur Seite nicht in die Flügelwurzel schauen, sondern nach draußen. Die Flügelenden sehen sie dennoch nicht, da der Kopf zu weit hinten ist und sich die Fläche sowohl von unten als auch von oben dem Blick entzieht.

Unkonventionell ist auch das dünne, nur achtprozentige Flügelprofil, dessen Nase auf der Unterseite konkav verläuft. »Bei der A war es am Innenflügel noch hohler«, erklärt Hubertus, »bei der C wollte man die Langsamflugeigenschaften verbessern.« Es gibt noch weitere Unterschiede zwischen den Modellen: Der Rumpf war anfangs schmaler; mit der B-Version kamen breitere Randbögen, sodass die Spannweite um 0,6 Meter wuchs; jetzt hatte der Junior auch ein verstärktes Bugfahrwerk und die Schleppzulassung; bei der C brachte eine neue Flügelholmbrücke im Cockpit mehr Platz nach hinten, was eine bessere Sitzposition ermöglichte; die Tankkapazität stieg von 80 auf 100 Liter.

»Das Bugrad ist heilig, da muss man nach wie vor aufpassen«, sagt der D-EFMB Besitzer, als wir in Schameder zur Piste 28 rollen. Also schön entlasten. Das Gepäckfach hinter den Sitzlehnen hat er für unseren Flug leergeräumt; alles, was man zum Campen braucht, war dort verstaut, 20 Kilogramm sind in diesem Bereich erlaubt.

Ungewöhnlich für eine E-Klasse-Maschine ist der zentrale Bremshebel, links neben der Mittelkonsole – gelenkt wird mit dem Bugrad. Pilot und Co haben je einen gekrümmten Gashebel, der aus dem Panel ragt, der Knüppel mit der Y-förmigem Griff ist für beide, die Avionik old school.

Beim Start macht sich eine Schwäche der Bo 208 bemerkbar: Kurze Pisten mag sie nicht, mit Passagier wollen Junior-Piloten auf Gras gern mindestens 600 Meter Bahnlänge. Als Schulflugzeug konnte sich das Muster deshalb nie durchsetzen. Auch die Steigrate bietet wenig Reserven: Knapp unter Höchstabflugmasse erreichen wir zirka 500 Fuß pro Minute. Im Horizontalflug hingegen kann sich die Performance sehen lassen: Bis zu 109 Knoten sind bei Dauervollgas drin. »Ich hab das nie probiert«, sagt Hubertus, »das tut mir für mein armes Maschinchen weh« – der Mann ist Physiker. Meistens fliegt er mit 2300 Umdrehungen pro Minute und einem Verbrauch unter 20 Liter pro Stunde; 85 Knoten genügen ihm. Typisch für den Junior-Reiseflug sind eher 2400 bis 2500 rpm und 90, 95 Knoten bei einem Verbrauch von 20 bis 22 Liter pro Stunde. Aber auch das hält die Spritkosten in Grenzen, zumal es ein Mogas-STC gibt.

Ist der Junior wendig? Durchaus – für ein Flugzeug dieser Generation. Im Vergleich zu modernen Mustern ähnlicher Größe und Masse wirkt er aber etwas behäbig. Die Querruder sind klein und werden von Seilen angesteuert, Wirkung und Steuerkraft animieren nicht zum Turnen, obwohl positiver Kunstflug erlaubt ist. Aber was soll's! Auch Normalfluglagen bereiten großes Vergnügen. Das liegt vor allem an der grandiosen Sicht, dem »cosy cockpit«, der einfachen Bedienung und der Tatsache, dass keine dunkle Kostenwolke alles überschattet. »Ich komme selten über 3000 Euro pro Jahr, mit Sprit und allem«, sagt Hubertus.

Anflug auf Schameder, rechts neben der »28« sind die Maschinen des Meetings aufgereiht. Austrimmen auf 65 bis 70 Knoten (eine Cessna 150/152 fliegt man langsamer an), Klappen auf 26 oder 35 Grad, über der Schwelle 55 Knoten – auch bei der Landung wird klar, dass Andreasson und Bölkow keine STOL-Ambitionen hatten.

Attraktiv ist dieses Flugzeug dennoch. Besitzer preisen stets die gleichen Qualitäten: robust, wartungsfreundlich, günstig, tolle Sicht und akrotauglich. Tatsächlich kann ein Junior dauerhaft im Freien abgestellt werden, ohne Schaden zu nehmen – keine Selbstverständlichkeit bei einem Muster dieses Alters. Innen ist die Ganzmetallkonstruktion mit Chromat-Primer versiegelt, eine wasserdichte Plane über der Cockpithaube scheint als Feuchtigkeitsschutz zu genügen. Der Aufbau ist schlicht, die Zugänglichkeit des Innenlebens gut. Für die Zelle gibt es nur zwei LTAs – erstaunlich angesichts der über 50-jährigen Typengeschichte: Eine betrifft den hinteren Flügelanschluss, wo der Bolzen gern Spiel entwickelt. Zieht am ihn zu fest an, können in der rumpfseitigen Halterung Risse entstehen. Die andere gilt dem Bugfahrwerksrohr, das ebenfalls auf Risse zu kontrollieren ist.

Und sonst? Geht mal etwas kaputt, bekommt man bis heute alle Ersatzteile; die Flugwerft Steinle in Mosbach und Wolf Hirth in Nabern/Teck sind die wichtigsten Adressen. Junior-Halter müssen nicht viel schrauben (lassen), im Vordergrund steht das Fliegen.

1 | Reicht zum Reisen: Hinter den Sitzen dürfen 20 Kilo Gepäck verstaut werden

2 | Hier sieht man das Alter: Die Kugeln am Knüppel sind VW-Teile, die Griffe von Puky – wie fürs Kinderdreirad

3 | Handbremse: Separat bedienbare Bremsen sind überflüssig – das Bugrad ist gelenkt. Auf der Konsole der Trimmhebel

4 | Old school: Nur Rundinstrumente, für die Navigation gibt's ein VOR. Links und rechts ragen die Gashebel aus dem Panel

5 | Lizenzbau: Der O-200 stammt eigentlich von Continental – ein Massenprodukt ohne Ersatzteilprobleme

VIELI
DAS Ferienhaus für Piloten sowie Natur- und Landschaftsliebhaber
www.erlebnisdomizil.de
FLIEGER HAUS Pottschüttheide
Hubschrauber-Pilotenausbildung
• Privatpilotenlizenz PPL-H und PPL-A
• Berufshubschrauberführerlizenz CPL-H/ATPL-H/IFR
• Kombinierte Ausbildung R22/R44 und Turbine AS350
• Musterberechtigung/Befähigungsüberprüfung
• R22/R44 Charter sowie günstige Stundenpakete
VIAHELI GMBH • GEWERBEGEBIET, ENERGIEFELD 1-4, D-66996 ERFWEILER, TEL. +49(0)6391-4094717
www.viaheli.aero

SYKOL
Kraftstoffe für die Luftfahrt
Preiswerte und professionelle Versorgung mit **JET A-1, AVGAS** und **MOGAS.**
Gerne erstellen wir Ihr Angebot.
Mail: info@sykol.de
Web: sykol.de

Hubertus war mit seiner Mike Bravo schon in Spanien und Schweden; in Eslöv nahm er 2008 an Feierlichkeiten zum 50-jährigen Erstflug des Bo-208-Vorgängers teil.

Als kühnste Junior-Reise gilt ein Flug, den Wolfram Krüger und Hans-Peter Lauinger 1968 unternahmen: von München nach Ghana, insgesamt 17 500 Kilometer. Eigentlich wollten die beiden nach Südafrika, doch man riet ihnen davon ab, nach Nigeria weiterzufliegen. Genau dort wurde im darauffolgenden Jahr ein Junior-Mythos kreiert: Im Konflikt zwischen dem Zentralstaat und der abtrünnigen Provinz Biafra setzten fünf MFI-9, bewaffnet mit Raketenwerfern, mehrere abgestellte Kampfflugzeuge der nigerianischen Luftwaffe außer Gefecht. David gegen Goliath, eine große Geschichte. Na ja – die »Biafra Babies« waren zwar Junioren, aber keine von Bölkow.

Die D-EJMB, die bis Ghana flog und längst weiterverkauft wurde, ist hingegen eine echte »208«. Beim Bölkow-Treffen in Schameder steht sie neben anderen Junioren. Als ob nichts gewesen wäre.



Bölkow-Besitzer Hubertus Hahn: »Wenn man noch rein und raus kommt, ist man Junior-tauglich. Wenn nicht, ist eine Monsun fällig«

BÖLKOW-TREFFEN 2016 IN SCHAMEDER

Bo 207, Bo 208 Junior, Bo 209 Monsun – wer die beliebten Bölkow-Muster zusammen in Aktion sehen möchte, hat dazu beim jährlich stattfindenden Marken-Meeting Gelegenheit. Seit den achtziger Jahren gibt es Junior-Treffen an wechselnden Orten, seit 2015 sind auch Monsun und Bo 207 dabei. Initiator der Veranstaltungen ist Hubertus Hahn; ihm gehört die auf diesen Seiten vorgestellte Bo 208C. Hahn betreibt auch die Website www.boelkow-junior.de, eine ergiebige Fundgrube für alles rund um den Junior.

Dieses Jahr kümmerte sich der FSV Schameder-Wittgenstein um die Bölkow-Szene: Dessen 1. Vorsitzender Reiner Herling war als Passagier in einer Bo 209 zum Vorjahrestreffen nach Mengen gekommen, und obwohl er kein Bölkow-Halter ist, nahm er das 2016er-Treffen in die Hand. Klar, dass die Mengener Gastgeber Uschi und Günther von den Antique-Aeroflyers diesmal mit ihrer Monsun nach Schameder flogen. Wetterbedingt nahmen nur 21 Maschinen teil – der 25. Juni war komplett verregnet. Als Ersatzprogramm gab's eine Besichtigung der Propeller-Bier-Manufaktur im nahe gelegenen Bad Laasph. Wer am Vortag angereist war, konnte in Erndtebrück die Hachenberg-Kaserne der Luftwaffe besuchen. In einem Vortrag wurden die Aufgaben des Einsatzführungsbereichs 2 erklärt, der die Radarflugmelde- und Leitzentralen der Luftwaffe betreibt.

Ältestes Bölwow-Flugzeug war diesmal ein A-Junior von 1963, mit dem Günther Rück aus Rheinland-Pfalz in Schameder einschwebte. Als schönste Maschine wurde die Bo 207 von Hubert und Monika Eckl aus Berlin prämiert. Die weiteste Anreise hatten Andreas Blumer und Daniel Bopp aus der Schweiz, beide waren mit Bo 208 vom Birrfeld gekommen. Ihre rund dreistündigen Flüge ins Sauerland unterbrachen sie in Mainz/Finthen zwecks Zollkontrolle und tankten.

Wie immer bot das Treffen den Teilnehmern auf vielfältige Weise Gelegenheit, sich auszutauschen: über fliegerische Erlebnisse, Reisepläne, technische Fragen, Reparaturen und Wartung. »Ohne Austausch von Informationen geht es nicht«, betont Hubertus Hahn.

Das Bölkow-Treffen 2017 findet im Berliner Raum statt, Näheres dazu rechtzeitig auf www.boelkow-junior.de.







Die Sonne bricht durch: 21 Maschinen schafften es nach Schameder. Die D-EBTA wurde als schönste prämiert, die D-EJMB flog vor 48 Jahren bis Ghana

DER FLUGHAFEN SPEYER & FLUGWERK MANNHEIM e. V. PRÄSENTIEREN

AIRLINER CLASSICS

FLUGPLATZ SPEYER 27. & 28. AUGUST 2016 FLUGPLATZ SPEYER

JETZT TICKET SICHERN!

LOCKHEED L-1049 SUPER CONSTELLATION ★ DOUGLAS DC-3

DE HAVILLAND D.H. 104 DOVE „LTU" ★ STINSON SR 9C „GULLWING" ★ BEECHCRAFT MODEL 18 ★ JAKOWLEW JAK-18

BOEING PT-17 STEARMAN ★ MAX HOLSTE MH.1521 BROUSSARD ★ DORNIER DO-27 ★ NORTH AMERICAN AT-6

STAMPE ET VERTONGEN SV4B ★ BUECKER B131 JUNGMANN ★ DE HAVILLAND D.H.82 TIGER MOTH ★ UND VIELE MEHR...!

INFOS UND TICKETS UNTER

WWW.AIRLINER-CLASSICS.DE

TOTAL TOTAL