

## Neuigkeiten



Auf der Welt einzigartig – HB C.I im Flug!

### Koloman's Brandenburg C. I fliegt!

Der (inoffizielle) Erstflug von Koloman Mayrhofer's **Hansa Brandenburg C.I 29.41** fand am Dienstagnachmittag, den 21. September 2015 in Wiener Neustadt-West (LOXN) statt. Koloman in dem für ihn typischen Understatement: „*Das Flugzeug funktioniert einwandfrei und der Pilot ist sehr zufrieden. Wir auch.*“ Und dann doch eine Spur von Emotion: „*War schon was Besonderes, in Wiener Neustadt eine C.I wieder fliegen zu sehen.*“

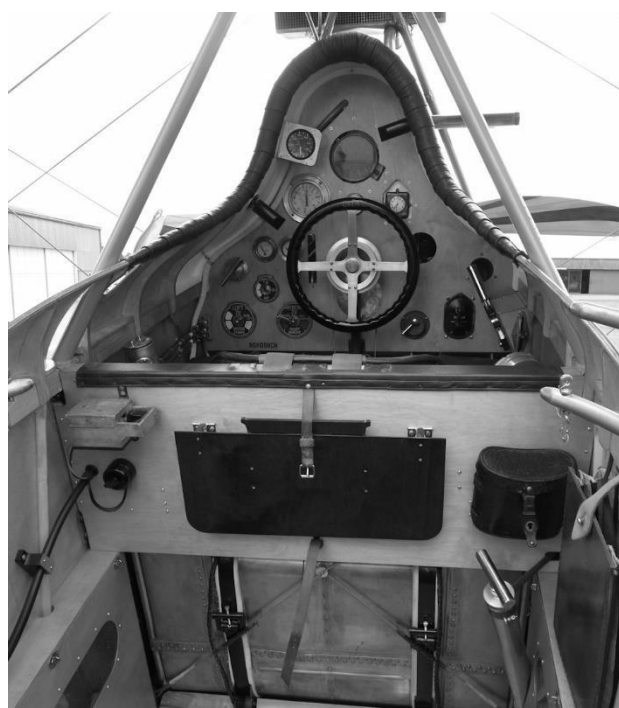
Bis jetzt (20. Oktober) wurden drei Flüge mit ca. einer Stunde Flugzeit absolviert. Der professionelle Testpilot Saso Knez aus Slowenien, der eine ausgesprochene Vorliebe für WWI-Maschinen hat und der auch regelmäßig den Albatros 253.24 fliegt, ist absolut zufrieden mit der Maschine. Natürlich müssen noch weitere Tests gemacht werden, aber es funktioniert alles. Der originale Daimler-Motor, von Sebastian Knapp und den Brüdern Schmidt überholt, läuft wie ein Uhrwerk. Leider hat das Herbstwetter mit andauerndem Wind nicht mitgespielt und die geplanten Flüge mussten immer wieder verschoben werden.

In nur gut drei Jahren ist es gelungen, für einen österreichischen Auftraggeber die Hansa Brandenburg C.I nachzubauen und auch fertig zu stellen. Damit ist sicher, dass dieses weltweite Unikat eine österreichische Zulassung erhält und somit auch in Österreich bleiben wird. Am 09. September fand die Endabnahme durch Austro Control statt und die Maschine erhielt das Erprobungskennzeichen **OE-VCI**.

Von diesem „Arbeitsflugzeug“ der k.u.k. Luftfahrtruppen wurden während des Ersten Weltkrieges ca. 1.200 Stück in mehreren Serien von verschiedenen



Aufstellung zum Start.



Keine Kompromisse, auch nicht im Cockpit, alles muss authentisch sein (Holzschuh).

Flugzeugfabriken der Monarchie gefertigt. Selbst nach Kriegsende wurden einige Exemplare in den Nachfolgestaaten der Donaumonarchie noch weiterverwendet und sogar weitergebaut. Obwohl damit die H.B. C.I der bei weitem meist produzierte Flugzeugtyp der k.u.k. Luftfahrtruppen war, ist trotzdem kein einziges Exemplar erhalten geblieben, das als Vorbild für den Nachbau hätte dienen können. Dementsprechend hoch war auch der Aufwand der Recherche. Als Vorbild diente eine bei den Phönix Flugzeugwerken in Wien Stadlau als Serie 29.\*\* mit 40 Stück zwischen 4. Juli und 19. Oktober 1917 hergestellten Variante, ausgerüstet mit einem Austro Daimler Vier-Ventil-Motor mit 210 PS. Koloman gab seinem „Brandenburger“ die Seriennummer 29.41 – also die 41. Maschine dieser Serie!



Das erfolgreiche Team um Koloman Mayrhofer, von links nach rechts: Richard McGuinness: Holz- und Metallarbeiten, zurzeit am Fokker D.VII-Projekt; Paolo Miana: Archiv, Recherche und Zeichnungen; Felix Tröbinger: hauptverantwortlich für die Holzarbeiten an der C.I; Saso Knez: Testpilot; Sebastian Knapp: Projektleiter Motorüberholung, Motor- und Steuerungseinbau sowie Fertigstellung der C.I; Koloman Mayrhofer: Chef der ganzen Truppe; Rolf Schmidt von der Fa. Schmidt Racing: Motorüberholung; Doris Kern: Schweißen, Seilspleißen und Bespannung; Lorenz Müller: Holz- und Metallarbeiten, zurzeit am Rumpler C.IV-Projekt.

Jeder authentische Nachbau steht und fällt mit dem verwendeten Motor. Der in die Replik eingebaute originale Austro Daimler-Flugmotor der Serie 23000, Nr. 23279, ist einer von lediglich 7 Stück, die weltweit erhalten geblieben sind. Er wurde in Zusammenarbeit mit kompetenten Firmen und unter Begleitung von Austro Control überholt und in flugfähigen Zustand gebracht. Leider ist es noch nicht gelungen, die Motornummer 23279 einem bestimmten Flugzeug zuzuordnen, aber aufgrund der Werknummer ist eine Auslieferung im Juli 1918 anzunehmen. Die Befundung des Motors ergab, dass er bereits eine Überholung in einem Etappenpark hinter sich hat und dabei mit überkomprimierten Kolben ausgerüstet wurde. Ein Pleuellagerschaden führte offensichtlich zur Außerdienststellung, sonst konnten aber keinerlei Beschädigungen festgestellt werden. Aufgrund des sehr guten und kompletten Erhaltungszustandes konnten nicht nur viele Erkenntnisse zur Technik, sondern auch das äußere Erscheinungsbild betreffend,

gewonnen und in eine sehr authentische Restaurierung umgesetzt werden. Auf dem Prüfstand ist er vor dem Erstflug sechs Stunden tadellos gelaufen. Zur Flugerprobung wurde das historische Flugfeld Wiener Neustadt-West gewählt, handelt es sich doch um den größten Rasenplatz Europas, der zudem über sechs verschiedene Pistenrichtungen verfügt. Damit ist auch eine sichere Erprobung ohne Seitenwind beim Start garantiert. Der offizielle Erstflug vor Publikum soll noch heuer absolviert werden und findet dann hoffentlich bei besserem Wetter statt. Der größte Wunsch Koloman's ist natürlich ein Formationsflug mit dem von ihm gebauten und derzeit in Aigen/Ennstal stationierten Albatros D.III 235.24 (D-EBFF)! Siehe auch Titelbild dieser Ausgabe und die Abbildung auf dem hinteren Umschlag! G.H.

**WIRB AUCH DU EINEN NEUEN LESER**