



# Firefly

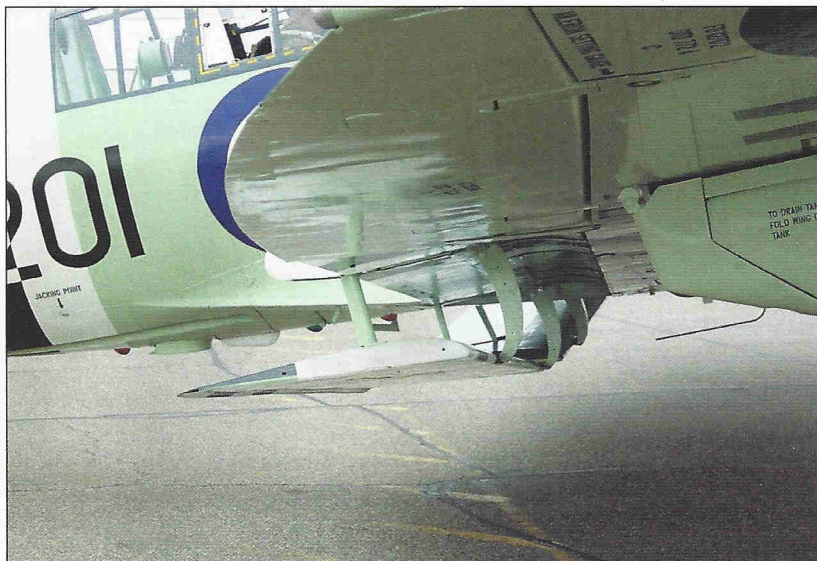
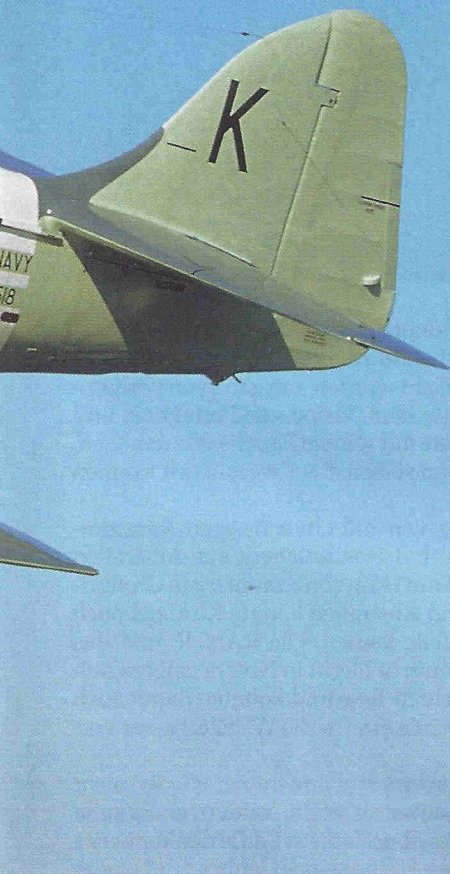
Eines der schönsten Restaurierungsprojekte der letzten Jahre, die Fairey Firefly, wurde in Reno 2002 mit zwei begehrten Preisen ausgezeichnet. Dieses Jagdflugzeug der Royal Navy aus den fünfziger Jahren wurde von Eddie Kurdziel in vielen, mühsamen Jahren wieder aufgebaut.

Von **XAVIER MEAL**

**Z**um ersten Mal sah Captain Eddie Kurdziel eine Fairey Firefly im Frühjahr 1974 auf dem Titelbild des Magazins „Flying“. Er war begeistert, hatte aber keine Chance, dieses Flugzeug zu sehen, geschweige denn zu fliegen. In dieser Zeit machte er gerade seine Ausbildung, erwarb alle zivilen Lizenzen, studierte Ingenieurwesen und begann das Flugtraining bei der US Navy. Während seiner gesamten militärischen Dienstzeit flog Kurdziel - ohne Wissen seiner Vorgesetzten - auch für andere, für eine Charterfirma in Florida, für einen Radiologen in Texas und auf einer DC-3 in Kalifornien.

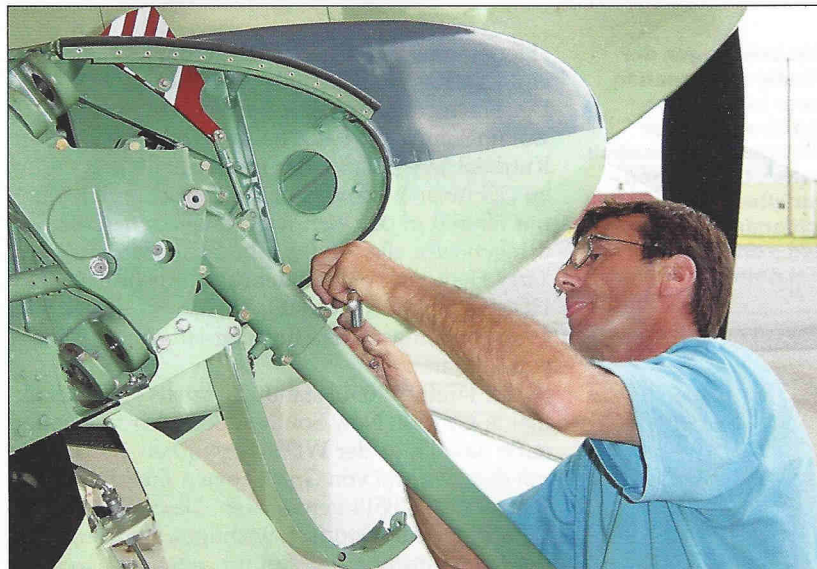
Nach seiner fliegerischen Karriere bei der Navy, wo er die A-4, F-8, A-7 und S-3 flog, bewarb er sich als Testpilot beim Dryden Flight Research Center der Nasa in Edwards, aber seine Frau war davon nicht sonderlich begeistert. Also zog Kurdziel nach Minnesota um und heuerte bei Northwest Airlines an. Aber es dauerte nicht lange, bis er wieder nach San





**OBEN** Die Schlitzlandeklappen der Firefly fahren nach unten aus und haben eine sehr ungewöhnliche Kinematik

**LINKS** Die Fairey Firefly gehört zur letzten Generation von Kolbenmotor-Kampfflugzeugen nach dem Zweiten Weltkrieg und beeindruckt durch ihre imposante Erscheinung



**Der ehemalige Marine-Jäger verlangt sehr viel Aufwand bei der Pflege**

Diego zurückkam und dort zwei australische Piloten kennen lernte. Da auch seine Frau in Australien als Model und aus dem Fernsehen bekannt war, ergaben sich Kontakte, die sich noch als sehr nützlich erweisen sollten.

Eines Tages, an Thanksgiving im November 1994, entdeckte Captain Eddie eine Anzeige, in der eine zu 60 Prozent restaurierte Firefly angeboten wurde. Sofort nahm er Kontakt mit den Eigentümern, den Simpsons in Australien auf, reiste Anfang 1995 hin und machte Fotos von diesem seltenen Flugzeug. Nach seiner Rückkehr zeigte er die Bilder Ray Middleton von QG Aviation of America und fragte ihn, ob er an der Restaurierung interessiert sei, und die Antwort war -ja.

Kurze Zeit später flog Middleton nach Australien mit dem Auftrag, das Flugzeug genau zu inspizieren und, falls es in Ordnung war, sofort mit dem Einpacken zu beginnen. Kurzziel reiste bald nach, und

beide arbeiteten tagelang daran, den Transport nach Fort Collins, Colorado, zu organisieren. An Ostern war alles vorbereitet, und der Rumpf sowie zwei Container voll mit den Flügeln und allen anderen Teilen wurden auf ein russisches Frachtschiff verladen. Bei den Simpsons arbeitete ein Bulgare, der Russisch konnte und in kyrillischer Schrift über das ganze Flugzeug Anweisungen schrieb. Damit sollte der Gefahr von Beschädigungen im Hafen vorgebeugt werden. Als die ganze Landung in Fort Collins ankam, waren bereits 55 000 Dollar ausgegeben - das war schon deutlich über dem Budget und dabei hatte die eigentliche Arbeit noch gar nicht begonnen.

Classic Aviation in Australien hatte bereits mit der Restaurierung der Firefly begonnen. Das Flugzeug war teilweise auseinander genommen, und in unzähligen Kisten waren Einzelteile gelagert - aber es gab keine Listen dazu. Es dauerte eineinhalb Jahre, um mit vielen Freiwilligen und Tonnen von





**Die Leistungen der Firefly entsprechen zwar in etwa der Spitfire, aber der Verbrauch ist deutlich höher. Das Fliegen – vor allem in Formation mit anderen Flugzeugen – erfordert sehr viel Aufmerksamkeit.**



**Captain Eddie Kurdziel hat die Firefly in jahrelanger Arbeit restauriert und dafür bereits einige wertvolle Preise kassiert.**

„Honoraren“ in Form von Margeritas und Bier, eine einigermaßen umfassende Teileliste zu erstellen. Der Frachtcontainer, den Kurdziel als Büro nutzte, war im Sommer glühend heiß und im Winter eiskalt. Kurdziel sorgte dafür, dass die Einzelteile geordnet zu QG Aviation kamen, und er brauchte acht Jahre, um überall in der Welt nach Teilen zu suchen, die dringend für die Firefly gebraucht wurden. Dank Terry Hetherington und der Royal Australian Navy Historic Flight (RANHF) kamen so viele Teile zusammen, dass das Flugzeug jahrelang versorgt werden kann.

Die Firefly WB518 stand zuletzt als Fliegerdenkmal in Griffith, New South Wales. Classic Aviation hatte das Wrack der WD828 erworben und konnte mit dem Stadtrat von Griffith einen Tausch mit dem Rumpf der WB518 vereinbaren. Da es sich bei der WB518 um ein historisch wichtiges Flugzeug handelte, konnte nur der Rumpf getauscht werden, während die Flügel, das Leitwerk und andere Teile von der WD828 übernommen wurden. Manche sprechen deshalb von einem Zwitterflugzeug, aber Kurdziel ist da ganz anderer Meinung. Denn während ihrer harten und gefährlichen Einsätze auf Flugzeugträgern wurden an der Firefly ja immer wieder Teile ersetzt. So stammt der rechte Flügel vermutlich von einer Mk IV oder Mk V von 1948, der linke aus dem Jahr 1951 von einer Mk VI, das Leitwerk ist mit dem Jahr 1946 datiert, und die rechte Klappe und die Randbogen tragen ebenfalls Stempel mit Datumsangaben, die vor den Baujahren der WB518 und WB828 liegen.

Zuerst wollte Captain Eddie nur, dass die Firefly wieder in flugfähigen Zustand versetzt werden sollte, nicht mehr. Geduld gehörte nämlich nicht zu seinen Tugenden, er wollte möglichst schnell fliegen und nicht immer wieder an diesem Flugzeug herumkurieren. Aber jetzt steckte er sein Ziel etwas weiter und begann mit seinem Chef-Restaurierer Tim Fries, möglichst alles so perfekt wie möglich zu

machen. Das bedeutete, dass alle schon vorher in Australien durchgeführten Restaurierungsarbeiten rückgängig gemacht wurden, um ganz von vorne zu beginnen. Er hatte seine Vision von Perfektion, und Tim Fries setzte sie mit seinem Durchstehvermögen, seiner Geduld und seinem handwerklichen Können um.

Das Flugzeug war mit einer riesigen Ansammlung von Teilen und Handbüchern aus Australien gekommen, und mit Hilfe von Sammlern in Großbritannien, USA und Australien konnte Kurdziel noch alle fehlenden Teile kaufen. Die RANHF und das Australian Museum of Flight in Nowra zeigten sich großzügig, tauschten Teile und konnten damit auch ihre eigene fliegende Firefly, die WD826, besser versorgen.

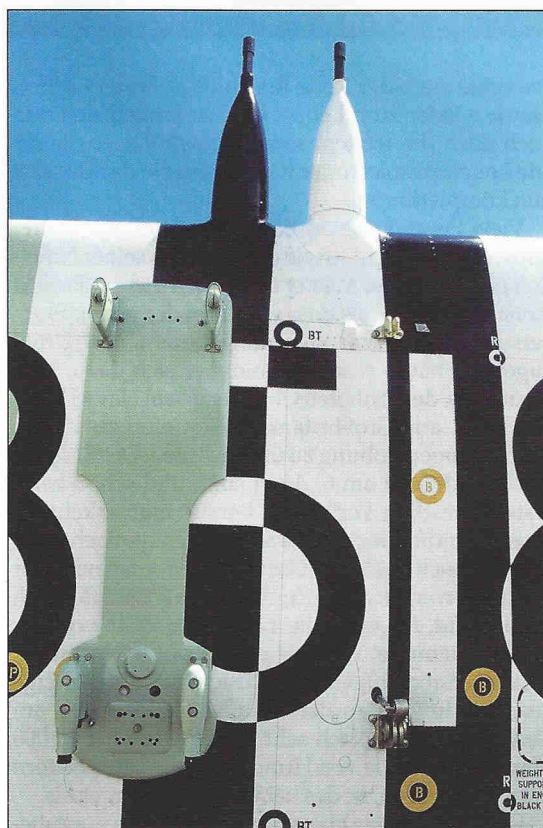
Ray Middleton empfahl ihm immer wieder, nicht das Projekt als Ganzes zu sehen, sondern als Summe seiner Einzelteile. Aber Captain Eddie denkt mit der nüchternen linken Hälfte seines Gehirns und wollte deshalb für die Planung und Finanzierung immer „Meilensteine“ aufstellen. Doch die Kunst, ein Flugzeug dieser Größenordnung zu restaurieren, beherrschen eher diejenigen Menschen, die mit der rechten, fantasiebegabten Gehirnhälfte denken. Zeitpläne kamen und gingen, und der Gedanke daran, die Firefly fliegen zu können, war nur noch ein ferner Punkt am Horizont. Captain Eddie hatte drei Jahre hintereinander immer wieder behauptet, er wolle mit der Firefly nach Oskosh fliegen, aber niemand wollte ihm mehr so richtig glauben. So zog Eddie die Konsequenzen, ließ während der Restaurierung keine Fotos für die Presse mehr machen und machte unter strenger Geheimhaltung weiter.

Je näher die Fertigstellung rückte, desto mehr bekam Eddie das Gefühl, dass ihm das Flugzeug eigentlich gar nicht gehörte. Obwohl er sehr viel Zeit und Geld hineingesteckt hatte, fühlte er sich eher wie ein Treuhänder dieses Flugzeugs. Menschen kommen und gehen, so glaubte er, aber die Maschi-





Als Navy-Jäger hat die Firefly für den Einsatz auf Flugzeugträgern faltbare Flügel, die über eine komplexe Mechanik bei laufendem Triebwerk betätigt werden.



**GANZ LINKS** Das Cockpit präsentiert sich weitestgehend im Originalzustand, Zugeständnisse an moderne Zeiten gibt es kaum. So wird das Kanonensichtfeld im Flug durch ein GPS-Display mit Farbdarstellung ersetzt.

**LINKS** Die perfekte Bemalung mit den detaillierten Beschriftungen wurde von Ron Mahle durchgeführt, der seine Erfahrungen aus ähnlichen Restaurierungsprojekten mitbrachte.

nen bleiben und zeugen von großen Ereignissen. Die Zusammenarbeit mit seinen Freunden bekam eine neue Qualität. Alles Planen, Suchen und alle Anstrengungen begannen nun Früchte zu tragen. In den letzten Jahren ging auf einmal alles viel schneller, und das konnte man auch sehen, weil die vielen Regale auf einmal leer wurden, denn die jahrelang gelagerten Teile waren nun in das Flugzeug eingebaut.

Dann kam die Zeit für die Kosmetik. Die Firefly WB518 gehörte zu den ersten zehn Mk VI, die gebaut wurden, hat aber noch den Rumpf der älteren Mk V. Das Flugzeug war nach seiner Auslieferung an die 817 Sqn Fleet Air Arm geliefert worden, die später ihre Maschinen mit der 816 Sqn zum Einsatz im

Koreanische Krieg tauschte. Die WB518 wurde also in den Farben der WB377 bemalt, die von der Royal Navy an die 817 Sqn zum Einsatz an Bord der HMAS „Sydney“ für den Koreaeinsatz ausgeliehen wurde. Die Australier hatten nämlich fast alle ihre eigenen Flugzeuge bei Unfällen beschädigt. Auch die Firefly WB377/201 in den Farben des kommandierenden Offiziers war da keine Ausnahme, als sie 1951 Bruch machte. Captain Eddie wählte das Farbschema der 201 nicht nur aus ästhetischen Gründen, sondern weil er aus dieser Zeit auch die dazu passende authentische Ausrüstung hatte, wie zum Beispiel die Raketenschienen und die Abwurfbehälter.

Als die Bemalung fast fertig und die letzten mechanischen Arbeiten abgeschlossen waren,





**Der schwere Fanghaken, früher bei Flugzeugträger-Landungen eingesetzt, dient heute nur noch der Originalität.**

erwachte auch der Rolls-Royce 12-Zylinder Griffon Motor wieder zum Leben. Und es fanden sich nun auch noch die letzten, sehr seltenen Gegenstände, wie Leuchtpistolen oder Kompass, die das Cockpit nun komplettierten.

Viele Freunde rieten Eddie Kurdziel, die Firefly selbst einzufliegen, so wie er dies ja aus seiner Navy-Zeit gewohnt war. Aber er fühlte sich diesem Projekt zu nahe stehend, als dass er sich in der ersten Flugversuchsphase ein unvoreingenommenes Urteil zugetraut hätte. Also entschloss er sich dazu, Don Sigournay, den früheren Chef der Royal Navy Historic Flight, aus Großbritannien kommen zu lassen, um die Flugerprobung zu übernehmen. Der Erstflug der WB518 fand am 6. April statt, und schon beim ersten schnellen Vorbeiflug konnte man erkennen, dass eigentlich nicht sehr viel falsch gemacht sein konnte. Auch das breite Grinsen des Piloten nach der Landung war ein gutes Zeichen - die WB518 flog sich einfach gut. Da etwa die Hälfte der Zelle von der WD828 stammte, war das eine positive Nachricht. Bei den ersten Flügen zeigten sich nur geringfügige Beanstandungen an den Kühlluftklappen und am Generator No. 2. Nach acht Jahren und über 40 000 Mannstunden, die von Hunderten von Mitarbeitern geleistet wurden, ist das kein schlechtes Ergebnis.

Um sich auf das Fliegen mit der Firefly vorzubereiten, trainierte Captain Eddie auf allen Spornrad-Flugzeugen, die er erreichen konnte, einschließlich Spitfire und T-6. Noch am Tag vor seinem ersten Flug machte er im hinteren Sitz der T-6 mehr als 40 Landungen. Aber die Firefly ist wesentlich schwerer und ähnelt im Anflug und bei der Landung beim Power-Handling eher einem Jet. Im Leerlauf und bei ausgefahrenem Fahrwerk sinkt sie wie ein Klavier. Die Reisegeschwindigkeit liegt bei etwa 200 bis 210 Knoten IAS (angezeigt), was in etwa den Leistungen anderer Flugzeuge dieser Zeit entspricht, wie z.B. der Spitfire oder Mustang. Auf dem Flug nach Oskosh flog Kurdziel zusammen mit Bill Greenwood's Spitfire Tr.9, musste aber bei jedem Stopp rund doppelt so viel Sprit tanken. Die Firefly ist bei schnellen Vorbeiflügen sehr eindrucksvoll, vor

allem, wenn sie dabei über 300 Knoten erreicht.

Nach über 23 000 Flugstunden, einschließlich 5000 Stunden bei der Navy, stand Captain Eddie vor einer neuen Herausforderung. Ein schwerer Kolbenmotor-Kampfflugzeug verlangt bei Start und Landung eine ganz andere Behandlung als ein schneller Jet. Die Geräusche und Geräusche sind verführerisch - der Rolls-Royce Griffon klingt wie kein anderer Motor. Ohne Gehörschutz macht er fast taub, und seine Hitzeabstrahlung ist bedrückend, vor allem wenn auch die Außentemperaturen hoch sind. Und da der letzte Sommer in den USA mit Temperaturen von nahezu 40 Grad Celsius ungewöhnlich heiß war, wurde das Cockpit zu einem Backofen. Erst in größeren Höhen mit sinkenden Temperaturen wird es etwas erträglicher. Eine weitere Eigenheit: Die Firefly muss bei jeder Leistungsänderung

immer wieder nachgetrimmt werden.

Die Firefly ist ein typischer Navy-Jäger dieser Zeit mit optimierten Leistungen von Seehöhe bis auf 15 000 Fuß. Sie kann mit kleiner Klappenstellung bei geringer Geschwindigkeit Patrouillen fliegen, aber hohe Geschwindigkeiten muss man mit enormem Verbrauch bezahlen. Kunstflugfiguren, wie beispielsweise eine hochgezogene Rolle, muss man mit 350 Knoten beginnen, also etwa wie bei einem etwas leistungsschwachen Jet.

Bei den Systemen hat sich gegenüber dem Original wenig geändert. Kompromisse wurden nur eingegangen, wenn es die Sicherheit erforderte. Die Fluglageanzeige wurde von einer T-38 übernommen, das Kompass-System von einer Lockheed C-130. Mit Ausnahme des pneumatischen Wendezeigers sind alle Instrumente elektrisch. Die Funkgeräte können leicht ausgebaut und durch ein originales Panel ersetzt werden. Der Schalter für die Frontscheiben-Enteisung wurde entfernt, zusätzlich eingebaut wurden ein Stand-by-Horizont, ein g-Meter und ein digitales Fuel-Flow-Instrument. Alles andere ist original und arbeitet problemlos: das Kreisel-Zielsystem, die UV-Beleuchtung etc. Beim Fliegen wird das Visier allerdings durch ein GPS-System ersetzt. Im vorderen und hinteren Cockpit ist ein modernes Sauerstoffsystem eingebaut. Die Firefly ist für Nachtflug und IFR zugelassen.

Die Druckluftbremse mit dem Griff am Knüppel wurde beibehalten, während bei den meisten in den USA fliegenden Sea Furies die pneumatische Bremse durch hydraulische Fußspitzenbremsen ersetzt wurde. Wenn man sich erst einmal daran gewöhnt hat, arbeiten sie einwandfrei. Aber das Fliegen mit der Firefly, darüber war sich Captain Eddie klar, darf man nicht auf die leichte Schulter nehmen, es erfordert sehr viel Aufmerksamkeit, vor allem in Formation bei großen Airshows.

Die jahrelange Zeit der Restaurierung ist zuende, und jetzt hat für Eddie Kurdziel die neue Periode des Fliegens mit der Firefly begonnen. Und wenn er Sponsoren findet, will er das Flugzeug auch für eine Saison nach Europa bringen.