



Stephen Patterson verfolgt Matt Jackson.



Mike Brown in seiner Tigercat „Big Bossmann“.



Dan Vance in „September Pops“.

## Jedes Jahr im September findet in der Wüste Nevadas das schnellste Motorsportspektakel der Welt statt: Die „National Championship Air Races“. Die diesjährige Veranstaltung stand unter dem Motto „Reach for the Stars“ und tatsächlich spielten Sterne auch so manche Hauptrolle.



„Strega“ bei einem abendlichen Testlauf.



**Seit vielen Jahren gibt es bei den Fans der Rennflugzeuge der Unlimited-Klasse zwei Fraktionen: Die Liebhaber von großvolumigen luftgekühlten Sternmotoren und die Befürworter der auf Rolls-Royce-Entwicklungen aufbauenden wassergekühlten V-12-Triebwerken wie dem Merlin.**

Nachdem mit „Czech Mate“ und „Critical Mass“ zwei der schnellsten Racer mit Sternmotoren dieses Jahr nicht gemeldet waren und mit „September Fury“, ein Top-Favorit wegen Motorproblemen nicht antreten konnte, sah es für die Merlin-Fans

zunächst recht erfolgversprechend aus. Viele Hoffnungen lagen auf „Strega“, Tiger Destefanis Mustang, in diesem Jahr geflogen von Astronaut Curt Brown. Dieses Team war beeindruckend gut vorbereitet. Strega (italienisch für Hexe) war weiter aerodynamisch optimiert worden und es standen neben einem langlebigeren

seriennahen Merlin-Motor gleich zwei von Mike Barrow präparierte Sparrow-Rennmotoren mit jeweils fast 4.000 PS Maximalleistung zur Verfügung. Leider war es wie verhext: Gleich nach der Ankunft in Reno wurde ein Defekt am Kühler festgestellt. Schadhafte war aber nicht der recht filigrane Wärmetauscher an sich, sondern das massive, dicke aus einem Aluminiumblock gefrästes Unterteil. In ihm hatte sich ein Haarriss gebildet, der bei hohem Druck zur Undichtigkeit führte.

Nachdem der Kühler repariert war, führte gleich der nächste Testflug unter hohen Powersettings zum nächsten Problem: Metallabrieb im Motoröl. Dies ist nicht nur schlecht, weil Metallteilchen, die durch den Motor gepumpt werden, z.B. durch Verstopfen feiner Kanäle Schaden anrichten können. Vielmehr ist es ein untrügliches Alarmzeichen, dass Teile des teuren Rennmotors beginnen sich aufzulösen. Als Quelle des Übels wurden Lagerschalen der Pleuellager identifiziert. Das war insbesondere deshalb besonders unerfreulich, weil die entsprechenden Teile im zweiten Rennmotor aus derselben Produktionsserie stammten und es daher nicht sinnvoll erschien, dort den gleichen Schaden zu provozieren. Erst nachdem bei der Fehlersuche festgestellt worden war, dass die Ursache auch ein zusätzlicher Mangel in der Ölversorgung gewesen sein könnte, war man bereit zu glauben, dass die Qualität der Lagerschalen an sich doch in Ordnung gewesen sein könnte. Der zweite Sparrow-Merlin wurde also eingebaut.

Leider befolgte die Hexe erneut Murphys Law. Trotz sichergestellter perfekter Ölversorgung erwiesen sich auch die Lagerschalen in diesem Motor als nicht ausreichend haltbar und produzierten ebenfalls fleißig Metallflakes. Hätte Tiger nun seinen seriennahen Motor für die Rennen genutzt, hätte dieser auf jeden Fall heil bleiben müssen, da sonst der Heimweg nach Südkalifornien schwierig geworden wäre. Außerdem hätte die Leistung nicht ausgereicht, um im Rennen der Schnellsten zu

Unlimited Gold Champion: John Penney in „Rare Bear“



Dieses Jahr die schnellste Mustang: „Ridge Runner III“.

Schnellster Neueinsteiger: Fred Cabanas mit „Conch Fury“

gewinnen. Tiger bringt aber Strega nicht nach Reno, um Zweiter zu werden. Strega war out. Brent Hisey hatte mit seiner Mustang „Miss America“ auch nicht mehr Glück. Der von Rick Shanholzer aufgebaute Rennmotor verschluckte sich gleich beim ersten Versuch, im Qualifying auf dem Rennkurs eine schnelle Runde zu fliegen. Der Merlin atmete so kräftig durch Einlassventile aus, dass sich unter anderem der Lufterinlasskanal in Kleinteile auflöste und die unteren Teile der Cowling gleich mit in die Wüste Nevadas beförderte. Die anschließende Notlandung verlief zum Glück ohne weiten Schaden an der Flugzeugzelle. Da Brent Hisey seinen zweiten Motor noch für den Heimweg nach Oklahoma benötigte, war auch „Miss America“ ausgeschieden.

Auch Bob Button hatte mit dem Motor seiner Mustang „Voodoo“ Probleme. Bei hohen Powersettings kam es wiederholt zu Schwierigkeiten mit den Ventilen. So kam es, dass sich am Finaltag im Gold-Race der Unlimiteds Dan Martin mit seiner Mustang „Ridge Runner III“ nicht nur dem Vorjahressieger „Rare Bear“, sondern auch noch gleich sieben Sea Furies gegenüber sah. „Ridge Runner III“ war ebenfalls mit einem hochkarätigen Rennmotor ausgestattet und für das Finale wurde auch noch Stregas Spezialpropeller montiert. Aber es war wirklich nicht das Jahr der inline-engines ... In der dritten Rennrunde auf Platz drei liegend quittierte der Motor seinen Dienst. Dan Martin ist mit über 2600 Stunden Flugzeit auf Mustangs einschl. langjähriger Rennpraxis sicher einer der erfahrensten Mustang-Piloten überhaupt. Es gelang ihm auch, eine Notlandung wie aus dem Bilderbuch hinzulegen. Aber nun waren die Roundies unter sich.

John Penney gewann das Unlimited Gold Race auf Lyle Sheltons extrem modifizierter Grumman Bearcat „Rare Bear“ mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 750 km/h auf dem gut 13 km langen und annähernd ovalen Kurs. Zweiter wurde Brian Sanders auf der mit einem 28-Zylinder R-4360 „Corncob“-Motor ausgerüsteten Hawker Sea Fury "Dread-nought" vor Stewart Dawson mit seiner "Spirit of Texas". Trotz einiger Ausfälle boten die Rennen viel Spannung und Abwechslung. In der Silber- respektive Bronzeklasse flogen z.B. auch Mike Brown mit seiner extrem schönen Grumman F-7F Tigercat „Big Bossman“, Dave Morss mit der A-Mustang „Polar Bear“ und Thomas Camp mit

einer FM-2 Wildcat mit.

Von den Neueinsteigern (Rookies) sind besonders Fred Cabanas und Stephen Patterson zu erwähnen, die mit ihren Sea Furies eine tolle Vorstellung lieferten. Fred Cabanas schaffte es lt. Veranstalter sogar als erster und bisher einziger Rookie beim ersten Versuch bis in das Unlimited Gold Race. Stephen Patterson gelang es, den Sieger des Silver-Races, den sehr erfahrenen Rennpiloten Matt Jackson, richtig unter Druck zu setzen.

Derartige Flugzeuge aus der Blütezeit der Kolbenmotora bei den National Championship Air Races in Reno zu genießen, ist ein völlig anderes Erlebnis, als sie auf Airshows zu sehen. Die Geschwindigkeiten und die damit verbundene Geräusentwicklungen sind einfach auf einem ganz anderen Level als anderswo auf der Welt. Die wertvollen Oldtimer brauchen einem dabei zum Glück nicht übermäßig Leid zu tun. Ihnen wird zwar maximale Leistung abgefordert, aber sie befinden sich sämtlich in einem optisch und technisch so perfekten Pflegezustand, wie ihn kaum ein im Museum geparktes Flugzeug je erreichen wird.

Die Unlimiteds sind nur eine von sechs Flugzeugkategorien, die jedes Jahr im September ihre bodennahen Rennen um die Pylone austragen. Über jede dieser Klassen könnte man viele Seiten schreiben, aber es soll ja auch noch ein wenig Platz für Bilder bleiben.

Mehr Informationen und sämtliche Ergebnisse bekommen Sie auf der Website des Veranstalters im Internet unter [airrace.org](http://airrace.org). Auf unserer eigenen Website [AirRace.de](http://AirRace.de) können Sie sich Bilder aus allen Klassen sowie einige kleine Videos ansehen und finden viele interessante Links.

Reno ist jedes Jahr ein einmaliger Treffpunkt vieler ganz besonderer Menschen, wie es ihn sonst leider nirgendwo gibt. Der Zugang in die pit-area (Boxengasse) und etliche Hangars ist für jedermann möglich. Dort kann man aus direkter Nähe beobachten, wie die Flugzeuge gepflegt und repariert werden. Wir können nur jedem Flugzeugfreund, der noch nicht da war, empfehlen, es einmal auszuprobieren. Aber: Vorsicht Suchtgefahr !

Text und Fotos:  
Frauke Feser und Jan Peters