

PODWA

Dwa heißt 2 auf russisch, daher die Bezeichnung Podwa für PO-2. Sie geht auf eine Konstruktion von Igor Polikarpow aus dem Jahre 1929 zurück, als man in der Sowjetunion ein Flugzeug zur Grundschulung brauchte und wurde dort, aber auch in vielen "Bruderstaaten" in Lizenz und somit in riesigen Stückzahlen gebaut.



So entstanden auch in Polen, China, etc. bis in die 50er Jahre insgesamt geschätzte 40.000 dieser Doppeldecker, frei nach Lenin's Devise "die Masse macht's". Etwas später entstand in den USA ein Gegenstück, die Boeing Stearman. Weltweit sind noch etwa 5 Exemplare flugfähig erhalten.

In weiterer Folge wurde sie sehr vielfältig eingesetzt, im 2. Weltkrieg und auch noch im Korea Krieg etwa, als leichter Bomber, oder als Verbindungsflugzeug. Die bekanntesten Einsätze waren wohl jene der "Nachthexen", ein ganzes Regiment (Nr. 558), bestehend ausschließlich aus weiblichen Piloten, die mit ihren Nachtangriffen sehr erfolgreich den deutschen Nachschub störten. Den deutschen Piloten wurden RM 2.000 als Abschussprämie für jede PO-2 geboten, genannt die "fliegende Nähmaschine". Das war doppelt so viel, wie für jedes andere sowjetische Flugzeug!

Unsere CSS-13 stammt aus einer polnischen Lizenzproduktion in Kreszno, aus dem Jahre 1951 und ist somit eine der zuletzt produzierten Maschinen. Sie wurde dort von Ake Andersson, einem schwedischen Enthusiasten, gebraucht gekauft und 1991 vor Ort völlig neu, aber komplett mit Originalteilen aufgebaut und dann nach Schweden überführt. Aus Altersgründen suchte er 2009 einen Käufer, dem er sein Lebenswerk anvertrauen konnte und so kauften wir, eine Haltergemeinschaft bestehend aus 7 Enthusiasten, unsere Podwa im Mai 2009 und brachten sie per Überführungsflug über die Ostsee und die BRD nach Wiener Neustadt West. Das ging wie bei den Ballonfahrern von statten, nämlich mit Begleitmannschaft im Auto.

Hier wurde sie von unserem Hannes Hedvicak technisch und optisch auf Hochglanz gebracht und unter Mitwirkung von Ing. Andreas Winkler und Mark Wrathall von der Technikabteilung der Austro Control mit einem eingeschränkten, österreichischen Lufttüchtigkeitszeugnis versehen und mit dem Kennzeichen OE-CPO österreichisch zugelassen. Die Zulassung für Nachtflug streben wir an.

Die Podwa hat weder Klappen, noch Radbremsen, dafür aber ein Seitenleitwerk, so groß wie ein Scheunentor. Start und Landung erfolgen grundsätzlich mit dem Wind auf der Schnauze und auf Gras, denn der Sporn bremst und lenkt nicht auf Beton. Der 5 Zylinder Sternmotor ist ein Shvetsov M-11D mit 125 PS, die Spannweite beträgt 11,4m, die Höhe ca. 3,5m, das Leergewicht 770kg, das MTOW 1050kg (früher 1.350kg bewaffnet, incl. 6 Bomben à 50kg), die Dienstgipfelhöhe 4.000m und die maximale Geschwindigkeit zweisitzig 150km/h, bzw. einsitzig 170km/h.



Die Haltergemeinschaft: beim Flugzeug Elmar Hartl, vorne v.l.n.r.: Josef Lechner, Christian Schenkl, Othmar Handl, Hannes Hedvicak, Christian Kos und Hans Drobilitsch