

Segelfliegen

von Anfang an - und von einem Club aus Rheinland-Pfalz

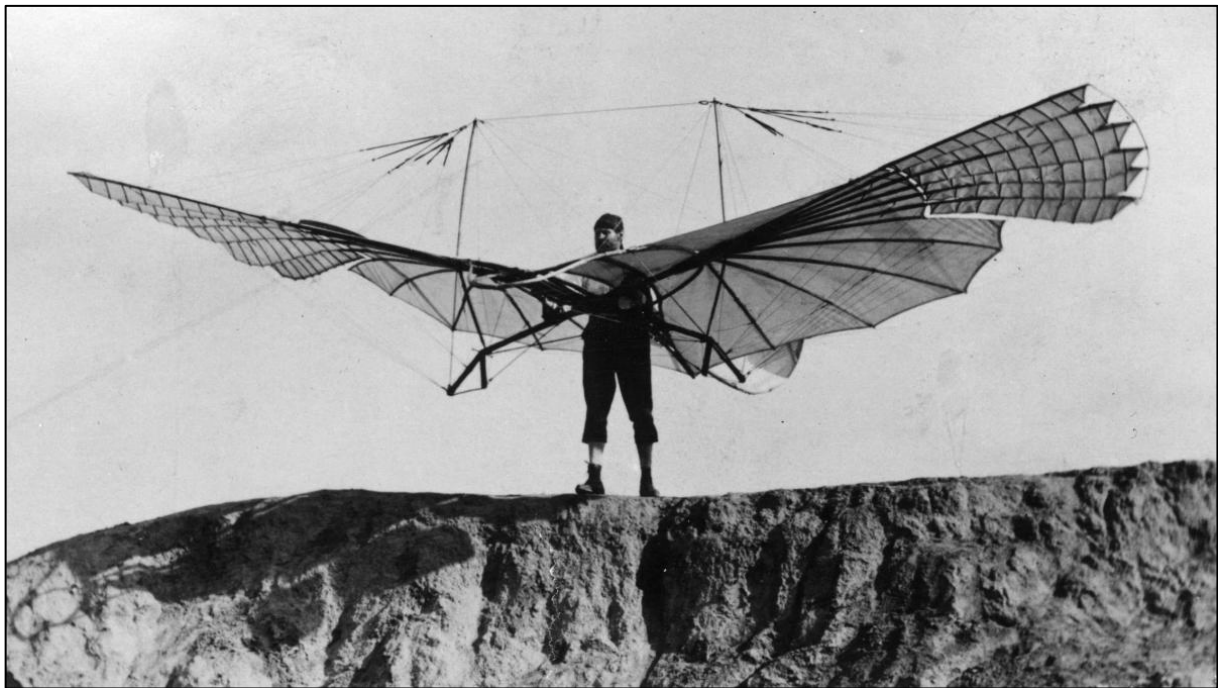


So begann der Segelflug

1

1852

Sir George Cayley war ein britischer Ingenieur, der sich als einer der Ersten mit der Wissenschaft des Fluges beschäftigte. Er baute das erste Gleitflugzeug der Welt, das **ohne Pilot** getestet wurde.



aber 1893

hob **Otto Lilienthal** schließlich vom Boden ab, als er sein erstes Segelflugzeug flog und ein Jahr später ein Patent dafür einreichte.

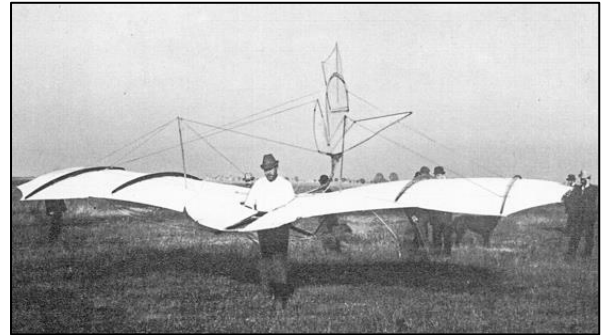
Das ist der wohl größte Beitrag zur Entwicklung des 'Schwerer als Luft'-Fluges.

1848 geboren, war er erst 48, als er am 10. August 1896 am Gollenberg bei Rhinow im Havelland, 85 km westlich von Berlin, aus etwa 15 m Höhe tödlich abstürzte. Ursache war eine „Sonnenbö“ (eine thermische Ablösung), deren Aussteuerung ihm nicht gelang, und nicht etwa ein Konstruktionsfehler.

Am Gollenberg bei Rhinow ist er bis zu 250 Meter weit geflogen und hat dabei Geschwindigkeiten von bis zu 50 Stundenkilometern erreicht. Insgesamt absolvierte Otto Lilienthal in seinem Fliegerleben über 2.000 Flugversuche (!)

und 1902

entwickelten die **Brüder Wright** mit ihrem Gleitflugzeug **‚Wright Glider‘** das weltweit erste Flugzeug mit vollständiger aerodynamischer Flugsteuerung für alle drei Raumachsen.



1920

wurde dann von der **‚Fliegerschule Wasserkuppe‘** praktisch **das Segelfliegen ‚erfunden‘**. Dort starteten Darmstädter Studenten ihre ersten Flugversuche mit Gleitflugzeugen auf der baumfreien Kuppe in der hessischen Rhön und entwickelten **die Kunst des motorlosen Fliegens**.

Ab 1922

finden auf der Wasserkuppe in der Rhön jährlich die Rhönwettbewerbe statt und aus den Gleitfliegern entwickelten sich langsam die Segelflugzeuge. Es gelangen schon die ersten längeren Flüge im Aufwind des Hanges.

1923

baute **Ferdinand Schulz** in den Königsberger Werkstätten des ‚Vereins für Luftfahrt‘ die ersten Segelflugzeuge.

Im selben Jahr wurde in **Rossitten** auf der kurischen Nehrung an der Ostsee im Aufwind der Dünen der erste Wettbewerb ‚Deutscher Küstensegelflug‘ ausgetragen. Die **kurische Nehrung** gilt neben der Wasserkuppe und Grunau als eine der drei Geburtstätten des Segelfluges. Rossitten war aufgrund seiner Aufwindbedingungen ideal. Hier flog Ferdinand Schulz mehrere Weltrekorde mit einfachsten Schulgleitern wie der "Besenstielkiste".



Das funktionierte natürlich nur mit einem Gummi-Seil, das macht der Start im Sand deutlich.

1926 kam dann der Durchbruch !

Es wurde der Beweis erbracht, dass es thermische Aufwinde gibt.

und 1928 gelang es **Robert Kronfeld**, in einem Aufwindkamin aufwärts zu kreisen.

Die Problematik, längere Strecken mit dem Segelflugzeug zurück zu legen, war gelöst.

Und genau hier muss ich ergänzen:

Der **Schulgleiter SG 38** ist wahrscheinlich das am weitesten verbreitete Flugzeug der Alleinflug- Ausbildung gewesen.



Dieses Gleitflugzeug wurde ab 1938 entwickelt und ist in großer Stückzahl sowohl im Amateurbau als auch im Industriebau hergestellt und hauptsächlich zur Anfängerschulung eingesetzt worden.

Durch den einfach gehaltenen Aufbau eignete sich die SG 38 zur serienmäßigen Herstellung in Flugzeugwerften, aber auch zum Bau in Fliegergruppen.

Außer **Edmund Schneider** waren noch **Fritz Stamer** und **Alexander Lippisch** als Konstrukteure an der Entwicklung dieses Flugzeugs beteiligt. Gebaut wurde es in **Grunau** in Schlesien. Auch das ‚**Grunau-Baby**‘ und der ‚**Zögling**‘ sind von Edmund Schneider.

In den Anfangsjahren gab es noch keine Doppelsitzer, wo der Lehrer am zweiten Steuerknüppel hinten mit drinnen sitzt und dem Schüler während des Fluges Anweisungen geben und notfalls eingreifen kann.

Bei der sogenannten ‚Alleinflug-Ausbildung‘, wie hier bei der SG-38, musste dieser dem Schüler am Boden erklären, was er zu tun hat und auf was er achten muss (um heil wieder runter zu kommen).



Anfang der 60er Jahre, machten wir in Katzwinkel bereits Flugzeugschlepp und hatten keine Winde mehr.

Da sind wir hin und wieder mit unseren Schülern auf den Westerwald zu der ‚Burbacher Gruppe‘ gefahren (heutiger Flugplatz Siegerland), damit sie auch den „Windenschlepp“ kennen lernten.

Und genau diese ‚Allein-Schulung‘ hab ich damals dort erlebt. Nicht auf dem Schulgleiter SG 38, sondern auf der ‚Fournier RF-4‘, einem kleinen einmotorigen französischen Reise-Motorsegler, der dort stationiert war.

Ich besaß damals bereits den Motorflugschein, nahm Platz, und der Lehrer hockte sich draußen neben mich, um mir alles zu erklären.



Und es hat danach auch alles gut geklappt und ich fühlte mich tatsächlich wie in einem Jagdflugzeug. Haha.

Unsere Segel- und Motorflugzeuge 2

Gleich am Anfang möchte ich erwähnen,

dass unser Club nicht ausschließlich so für sich herumflog, sondern wir vier befreundete Vereine waren (Ailertchen, Marienberg, Montabaur und Betzdorf-Kirchen), die immer wieder miteinander Wettbewerbe abhielten.

Unsere Segelflugzeuge

Edmund Schneider: **SG 38**

(Nicht mehr ganz offener, sondern bereits teilverkleideter Gummistart-Schulgleiter).

Bereits 1938 von Edmund Schneider, Fritz Stamer und Alexander Lippisch in Grunau in Schlesien entwickelt und serienmäßig, aber auch in Fliegergruppen gebaut.

Wahrscheinlich das am weitesten verbreitete Schul-Segelflugzeug.

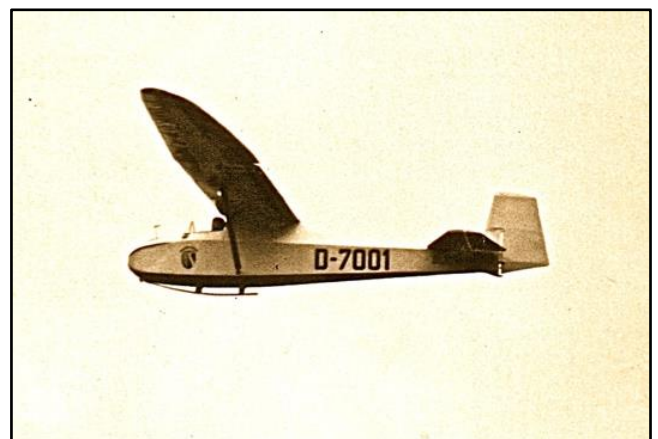


Edmund Schneider: **Zögling ‚Hui Wäller‘**.
(Einsitziger Schulgleiter, Nachfolger der SG 38)



Edmund Schneider:
Grunau Baby ‚Stegskopf‘.
(D-7001, einsitziger Nachfolger vom Zögling)

Es handelte sich um das erste in Rheinland-Pfalz nach der Wiederezulassung des Luftsports im Jahre 1955 zugelassene Segelflugzeug, daher D-7001.



Fritz Raab: **Doppelraab IV**, (D-7004, Doppelsitziges Schulflugzeug, Erstflug 1951) Eine der ersten Neukonstruktionen nach dem zweiten Weltkrieg)

Es gab ihn sogar als Motorsegler, als „Motor-Raab“.

Zu Anfang der 1950er Jahre war ein neues Flugzeug kaum finanzierbar. Eine günstigere Möglichkeit bot der Münchener Gewerbeoberlehrer Fritz Raab. Er konstruierte 1951 den Segelflugzeugtyp Doppelraab als einfaches doppelsitziges Schul- und Übungsflugzeug. Diese vereinfachte Konstruktion aus Holz mit einem Rumpfvorderteil aus Stahl bot die Möglichkeit, den Doppelraab auch als Bausatz zu erwerben und selber fertig zu bauen.

Interessant und kurios war bei diesem Flugzeug die eigenartige Sitzanordnung für Fluglehrer und Schüler.

Der Steuerknüppel war länger und hatte oben eine „Kröpfung“ nach rechts, so dass der Fluglehrer ihn, nach vorne gebeugt, vom Rücksitz aus betätigen und bei Bedarf eingreifen konnte. Das führte öfter zu „kuriosen“ Situationen (unten).



Otto Ruckes macht einen Gastflug



Doppel-Raab in Hayingen

Für den Verein war der Doppel-Raab von größter Bedeutung, da hier die **Schulung mit mehr Sicherheit** möglich war. **Der Fluglehrer flog mit und konnte eingreifen**, im Gegensatz zu den einsitzigen Schulgleitern.

Es war das vierte in Rheinland-Pfalz wieder zugelassene Segelflugzeug, daher das Kennzeichen D-7004.

Lange Zeit war aber nicht bekannt, woher er kam. Allerdings erinnerte ich mich, gehört zu haben: „Es war ein Eigenbau“.

Aber der Club hatte doch noch gar keine eigene Werkstatt !!

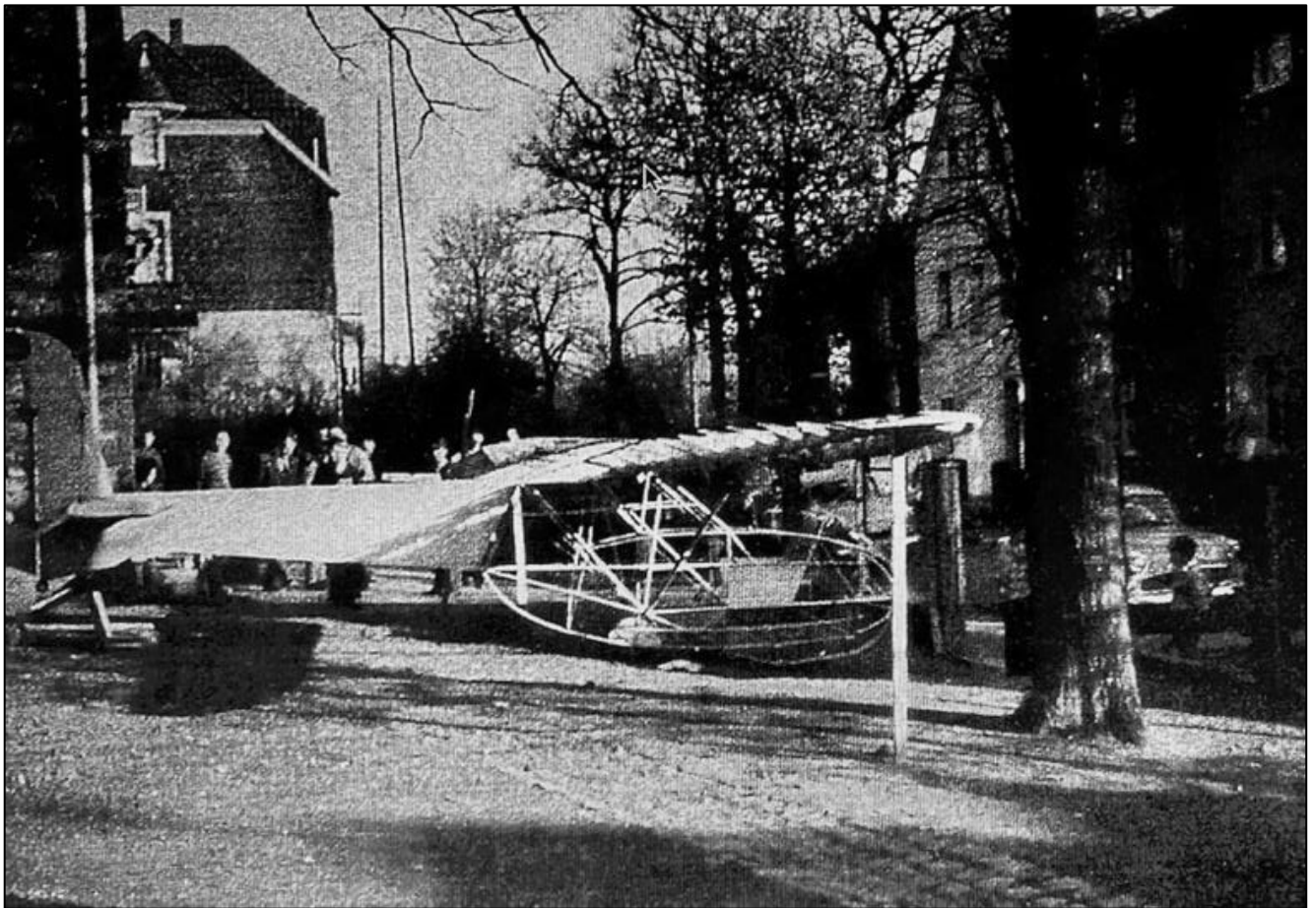
Und ich erinnere mich auch, dass die ‚Fliegergruppe Wissen‘ eine solche hatte. Denn es heißt 1955, am Beginn unseres Fliegens als Gastverein in Ailertchen:

„ Die bis dahin bestehende Verbindung mit der ‚Fliegergruppe Wissen‘ wurde aufgehoben. Die Wissener verfügten über eine gut eingerichtete Werkstatt. Man baute selbst Segelflugzeuge und deren Segmente an der Helling (Großschablone), wie es sonst nur im professionellen Segelflugzeugbau üblich war “.

Also können wir davon ausgehen, dass unser „Doppelraab“, der Vorgänger vom „Bergfalken II - Mü 13“, in Wissen gebaut worden ist.

Er hieß „Flips“ und es gibt diese eindeutigen Fotobeweise.

Der Öffentlichkeit wurde das Flugzeug ca. 1956 als provisorisch aufgebauter Rohbau auf einer Straße in Betzdorf oder Wissen vorgestellt, wahrscheinlich anlässlich eines Stadtfestes, sicher aber auch, um Spenden zu sammeln. Das bezeugt, dass dieser Doppelraab ein Eigenbau war.



Der Rohbau des Doppelraab V

Untergestellt war der Doppelraab später in Katzwinkel beim ‚Alte-Weiher-Bauer‘ Schwenk in der Scheune. Dort stand auch die Winde.

Egon Scheibe: **L-Spatz 55**, Kennzeichen D-5560
(15 m. einsitziges Leistungssegelflugzeug, Erstflug 1952.
Vom L-Spatz wurden nur 40 Stck. gebaut, insgesamt
aber von der ‚Spatz-Baureihe‘ ca. 500)

Dieses Flugzeug hab ich in Katzwinkel am 25.8.1968
mal 15 Minuten geflogen. (Lt. Dieter Schmidt gab es zwei
L-Spatzen. Der erste hat mehrere Brüche gehabt. Fredi
Klößner ist mal bei Landerichtung 26 rechts hinter dem
Wald bruchgelandet.)



Egon Scheibe **Mü 13 e, Bergfalke II**,
Kennzeichen D-7119
(17 m, 2 Sitze, negativ gepfeilten Flügel. Geht
zurück auf die Mü 13 aus dem Jahre 1936. Erstflug 1955.
Bis 1974 wurden 460 Stck. gebaut). Die Mü wurde in
Katzwinkel angeschafft und löste den Doppelraab ab.
Ich hab darauf am 1.9.1963 als 20. Start meinen ersten
Alleinflug gemacht. Danach gab es noch einen anderen
Bergfalken im Club (D-7186, fliegt heute noch).



Egon Scheibe **Olympia-Meise**,
Kennzeichen D-7116
(15 m. 1 Sitz, 625 Stück, Erstflug 1938)
Die Meise der Deutschen Forschungsanstalt
DFS ist ein Segelflugzeug, das für den
olympischen Wettbewerb konstruiert wurde.
Es war ganz aus Holz gebaut. Statt einem
Rad hatte die Meise eine Kufe, weshalb wir
sie besonders gerne bei Ziellandewettbe-
werben eingesetzt haben. Einen solchen
habe ich mal in Montabaur gewonnen.



Alois Rosenbauer hatte die Meise für sich erworben und 1962 in der Werkstatt der Gruppe
Wissen grundüberholt. Später hat der Club die Meise übernommen. Als eines der in Deutsch-
land meistgebauten Segelflugzeuge erreichte sie 625 Stück, und kommt nach der SG 38 (9.500)
dem Grunau Baby (über 4.000), dem Kranich 2 (1.600) und der Ka8 (1.200) auf den 5. Platz.

Rudolf Kaiser: Schleicher **Ka8**, mehrere,
Kennzeichen D-7022, später D-8908, D-9312
(15 m. 1 Sitz. Erstflug 1957. Gebaut wurden
insgesamt über 1.200 Stück.)
Dieses Flugzeug war etliche Jahre Eigentum
von Alois Rosenbauer. Als er sich dann die
Ka6CR kaufte, hat der Club seine Ka8 im
Mai 1964 übernommen, später auch seine
Ka6. Insofern hat der Club dem Alois die
positive Ausweitung seines Flugzeugparks
zu verdanken, aus eigenem Antrieb hätte
man das schwerlich geschafft.



Bei meinem ersten Streckenflug-Versuch mit der Ka8 über 50 km nach Marburg (Silber C -
Bedingung) bin ich am 23.7.1967 leider nur 25 km weit bis nach Wilgersdorf gekommen und
musste dort wegen Mangel an Auftrieb auf einer Wiese direkt neben dem Friedhof landen. Es
war meine erste Außenlandung. Übrigens halte ich auf diesem Flugzeug immer noch den
Ka8-SFC Streckenrekord von 230 km nach Dahlemer Binz am 8. Juni 1969.

Rudolf Kaiser: Schleicher **Ka7** (Rhönadler)

Kennzeichen D-7205

(16 m. 2 Sitze, Erstflug 1957, 511 Stück,)

Als sich herausstellte, dass wir mit dem Bergfalken zu wenig Ausbildungskapazität hatten, wurde kurzerhand im Oktober 1966 eine Ka7 angeschafft. Am 16.4.1967 habe ich übrigens darauf für die Silber-C meinen 5-Stunden-Flug absolviert.



Rudolf Kaiser: Schleicher **Ka6 CR** (Rhönsegler)

Kennzeichen D-7122

(15 m. 1 Sitz, Alle Baureihen mehr als 1.000 Stück)

Die CR wurde im Frühjahr 1959 zugelassen und stellt den Höhepunkt und das Ende der Entwicklung von Segelflugzeugen in reiner Holzbauweise der Firma Schleicher dar. Sie wurde als einsitziges Hochleistungs-Segelflugzeug entwickelt. Der Hamburger Heinz Huth wurde damit 1959 Weltmeister



Ich erinnere mich gerne daran, dass im Sommer 1974 Ecki Schwantes und ich mit Familien **und der Ka6**, diesem wunderbaren Flugzeug, für 2 Wochen nach Locarno in die Südschweiz gereist sind und wir damit, immer einen um den anderen Tag im Wechsel, etliche tolle Alpen-Streckenflüge gemacht haben. Eine weitere Woche waren wir danach noch in Samedan bei St.Moritz im Ober-Engadin.

Ich hatte das Glück, dass dort zur gleichen Zeit ein schweizerischer Pilot mit seiner CR weilte und mir nach zwei Stunden Eigenflug am Morgen diese für den Rest des Tages überließ. Ich habe in Samedan bis zu 7m-Bärte Bergthermik erlebt. (Es war 6 und 7 Stunden lang nicht möglich, wieder runterzukommen).

Bölkow **Phöbus C**, Kennzeichen D-0246

(17 m. 1 Sitz, Erstflug 1964 bis 1970 254 Stück, davon 133 in C-Version)

Der Phöbus war das erste in Groß-Serie gebaute Kunststoff-Segelflugzeug der Welt und die erste ‚Super-Orchidee‘ für den Club, der ihn Mitte 1975 anschaffte. Wow!



Dietrich Schäfer, Günter Schmitz und ich fuhren im Sommer 1975 nach Thurnau in Ost-Österreich. Mit dabei hatten wir die K8 und den Phöbus. In diesen hatte ich vorne meine Film-Kamera aufmontiert und musste, um den Tower des Platzes aufzunehmen, einen ‚Direktangriff‘ fliegen. Das aber hat dem Flugleiter gar nicht gefallen, weshalb er mich noch einmal mit Fluglehrer in den ‚Blanik‘ beorderte.

Zum Glück kamen wir erst einen Tag nach einem Unwetter dort an. Hühnerrei-großer Hagel hatte die Stoff- bzw. Alufolienbespannung aller in großer Anzahl abgestellten Hänger zerstört oder total verbeult.

Weil wir erst nach Anbruch der Dunkelheit dort ankamen, konnten wir uns nur mit der Taschenlampe orientieren, fanden aber schnell ein schönes Stück Rasen, wo wir unser Zelt aufbauten. Eine besondere Überraschung erlebten wir dann aber am nächsten Morgen: Unser Zelt stand genau in der Einflugschneise neben dem Aufsetzpunkt.

Aber wir hatten Glück: Der Flugbetrieb hatte noch nicht begonnen und wir konnten noch früh genug umbauen.

Es gab dort einen Riesen-Segelflugbetrieb und wir hatten Gelegenheit, den berühmten Alpensegelflieger Jochen von Kalckreuth kennen zu lernen und ihm zu helfen, sein Flugzeug an den Start zu schieben.

Etwas Lustiges hatte mit der Farbe unserer neuen Phöbus-Flächenbezüge zu tun: Dietrich hatte sie noch vor unserer Abreise anfertigen lassen. Und ein Pilot nebenan behauptete doch tatsächlich, die seien ja ‚St.Pauli-rot‘, worauf Dietrich antwortete: Nein, das ist doch ‚Kardinalrot‘..... wie man sich doch irren kann!

Akaflieg Braunschweig **SB 5**, Kennzeichen D-1951 (Standardklasse-Flugzeug mit V-Leitwerk, 16 m Schulterdecker, 1 Sitz, 50 Stück. Erstflug 1959). Die hatten wir auch. Solch eine ‚SB5 V1‘ flog am 3.Juni 1959 erstmals und ging zwei Jahre später, am 3.Juni 1961, durch Strukturüberlastung in einer Gewitterwolke verloren. Der Pilot konnte sich mit dem Fallschirm retten.



Grob G103 **Twin Astir II**, Kennzeichen D-2912 (17,5 m. 2 Sitze, 291 Stck, Erstflug Dez.1976) Doppelsitziges Leistungssegelflugzeug. Er ist mit hervorragend wirkenden Klappen ausgestattet.

Ich habe ihn vom 7.9.1980 an bis April 1984 insgesamt 15-mal und 10 Stunden geflogen.



Klaus Holighaus: Schlempp-Hirth **Standard Cirrus**, Kennzeichen D-0706, fliegt heute noch (15 m, 1 Sitz, bis 1977, 700 Stck., Erstflug Febr. 1969) Der "Standard Cirrus" war lange Zeit Schlempp-Hirth's meistgebautes GFK-Segelflugzeug, bis er schließlich vom Nachfolger „Discus“ noch übertroffen wurde. Es erscheint in meinem Flugbuch ab Juni 1983.



Ich erinnere mich, dass wir am 23.April 1984 unter Anführung von Klaus Wedekind mit insgesamt vier Flugzeugen auf südlichen Kurs gingen, um einen von uns auf seinem 50 km-Flug für die Silber-C zu begleiten.

Der 50km-Aspirant kam aber gleich nach dem Start über der Wingertshardt, wo eigentlich immer Auftrieb war, nicht hoch.

O-Ton Klaus: „Du musst es soundso machen!“, aber er schaffte es nicht.

Klaus: „Ich komm mal runter, und dann fliegst Du mir einfach nach“, und das hat dann auch geklappt. Er hat es geschafft und ist dann auf einem Platz im Taunus gelandet.

Klaus und ich blieben zusammen, aber ich musste in Elz bei Limburg runter. Hab mich wieder hochschleppen lassen und Klaus wiedergetroffen. Wir haben dann am Schluss viele Male den Mini-Aufwind mitgenommen, den der Sieg-Südhang von Betzdorf bis Eiserfeld noch hergab. Landung erst nach 20 Uhr bei untergehender Sonne.

Gerhard Waibel: Schleicher **ASW19**,
Kennzeichen D-6712 (fliegt heute
noch)
(15 m. 1 Sitz, von 1975 bis 1986 =
425 Stck. gebaut)



Bei mir im Flugbuch von
Okt.1983 bis April 1985.



Gerhard Waibel: Schleicher **ASW 20L**,
Kennzeichen D-6519
(16,60 m. 1 Sitz, von 1977-1986 = 905 mal gebaut).
Die ASW 20L hatte eine Spannweite von 15 m, sie
konnte mit Ansteckohren auf 16,6 m vergrößert werden.
Bei mir im Flugbuch ab 20.4.1985.



Unsere Motorflugzeuge

Klemm 107C, Kennzeichen D-EFAH
(Tiefdecker-Spornradmaschine, 3 Sitze,
150 PS, Erstflug1939, Indienststellung 1956).

Für unseren Verein ein Meilenstein !

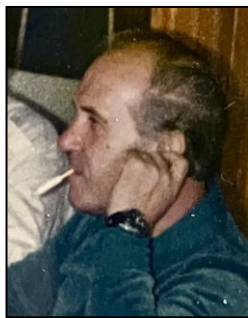
Jupp Utsch, Spediteur von Beruf, kaufte 1960
auf seine eigene Kappe die gerade erst von
Bölkow in Nabern (Teck) auf den Markt
gebrachte dreisitzige ‚Klemm-107C‘ mit der
Kennung D-EFAH und stellte sie dem Club als
Schlepp- und Passagierflugzeug zur Verfügung. Außerdem engagierte er Gerhard Tripke,
Bus-Unternehmer aus Mainz (1 Bus) als Piloten, der am Wochenende zum Schleppen nach
Katzwinkel kam. Sie fliegt heute noch grundüberholt in Originalfarben!



Die ersten drei eigenen Piloten, die auf diesem Flugzeug schulten, waren Otto Ruckes
(im Krieg Ju87-Pilot), Jupp Utsch (im Krieg Ju 88- und Do 217-Bord-Mechaniker) und
Otto Karthaus, unser Haupt-Flugleiter.



Otto Ruckes Ju 87-Stuka-Pilot



Jupp Utsch Do 17- und
Ju 88 - Bord-Mechaniker



und Otto Karthaus, unser Ober-Flugleiter

Jupp mit Goldmündstück-Zigarette. Man konnte immer sehen, wo er hergelaufen war,
.....an den Goldmündstück-Kippen.

Die **Klemm 107** wurde 1939 von Hans Klemm entwickelt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1954 zwischen Ludwig Bölkow und Hansjürgen Klemm eine Wiederaufnahme der Produktion angeregt. Die erste 107A hatte am 4. September 1956 ihren Erstflug. 1959 folgte dann die modifizierte und nun dreisitzige Klemm 107B in Holzbauweise mit 150 PS starkem Lycoming O-320 Motor, die von der neu gegründeten Bölkow Tochter Apparatebau Nabern GmbH in Serie (26 Stück) gefertigt wurde.

Da die Rechte an Bölkow übergegangen waren, entwickelte dieser sie weiter und so kam kurze Zeit später die **Klemm 107C** auf den Markt.

Und dann:

Unsere eigene **Klemm 107C**, Kennzeichen D-ECAB (150 PS, 3 Sitze) Diese war ab 1962 das erste Motorflugzeug unseres Vereins. Darauf wurden, um die Zahl der Schlepp-Piloten zu erhöhen, 1965 Eberhard Mockenhaupt, Willy Klein und Uli Hebel ausgebildet. Der Fluglehrer war Fritze Boes, Polizeimeister aus Braunschweig, er kam im Herbst 1964 und im Frühjahr 1965 je 3 Wochen zu uns ‚in die Ferien‘. Sie diente von 1963 – 1973 als Schlepp-Flugzeug und fliegt heute noch überholt in Leer/Ostfriesland.



Morane MS 885, Kennzeichen D-EMPY (140 PS, 4 Sitze)

Eigentümer war zuerst Gerd Schröter. Als der sich eine ‚Mooney M20‘ kaufte, wurde diese leichte Morane im Frühjahr 1966 vom Club übernommen, um den sich steigernden Gastflügen Rechnung zu tragen.



Cessna 172 (Skyhawk) Kennzeichen D-EFIQ. (Hochdecker, 160 PS, 4 Sitze, Erstflug 1955) Sie wurde bis vor kurzem immer noch von der amerikanischen Cessna Aircraft Company in Wichita/Kansas gebaut und ist das meistgekauft Kleinflugzeug der Welt und wurde in 6 Jahrzehnten über 45.000 mal verkauft.

Durch dieses stärker motorisierte Flugzeug wurde bei uns im Oktober 1966 der Motor-Flugzeugpark erweitert.



Hier packt der Pilot gerade ein ziemlich großes Musikinstrument hinein.

Piper PA18 (Cub) Kennzeichen D-EIGG
(95 PS, 2 Sitze hintereinander)

Die taucht in meinen Flugbüchern am 7.5.1970 auf. Sie wurde mal spontan auf dem Flugplatz Nordenbeck bei Kassel gekauft, um den nachwachsenden Motorflugpiloten gerecht zu werden. Sie war Privatflugzeug des Vereinsmitglieds Rüdiger Hölzemann. Sie wurde jedoch in der Zeit von 1971 bis 1973 zur Motorflugausbildung eingesetzt.



Piper PA-18 Kennzeichen D-EDPA
(Lycoming 150PS)

Bei der D-EDPA handelte es sich um eine PA 18-150 Super Cub mit einem 150 PS Motor. Sie wurde 1975 von der Firma WDL in Essen-Mülheim gekauft, wo sie als Banner-Schleppflugzeug eingesetzt worden war. In 1976 haben wir dann in Betzdorf mit diesem Flugzeug geschleppt.



Ende 1976 wurde eine umfassende Grundüberholung begonnen, die sich das ganze Jahr hinzog. Nachdem die Überholung fast abgeschlossen war, wurde sie an Silvester 1977 bei Rollverursachen so beschädigt, dass sie nicht mehr aufgebaut werden konnte.

Sie steht bei mir zum ersten Mal am 19. April 1975 im Flugbuch. Mit diesem Flugzeug haben wir die Morane als Schleppflugzeug abgelöst.

Scheibe-Motorsegler SF-25B Falke.

Kennzeichen D-KHES. (80 PS Rotax-Motor, 2 Sitze nebeneinander) Scheibe Flugzeugbau Dachau. Er ist zu einem der meistgekauften Motorsegler der Welt geworden.



Der Motor wurde von innen mit Seilzug angerissen.
... OHWEI !

Morane-Saulnier MS 893 (Rallye)

Kennzeichen D-EAHE

Dieses Flugzeug mit 180 PS-Lycoming haben wir Anfang 1972 als stärkeren Nachfolger der Klemm, hauptsächlich für den Segel-Schleppflug gekauft.

Unsere gute D-ECAB ging nach Meschede-Schüren und lebt heute noch, wie ich hörte.



Piper J3C (Grashopper)

Kennzeichen D-EFPE

Auch als ‚L4‘ bezeichnet, zwei Sitze hintereinander, mit Continental-Motor 42-65 PS, seit 1938 – 5.700 mal gebaut)



War so etwas wie das ‚Ur-Sportflugzeug‘ und in der Bedeutung für die Luftfahrt vergleichbar mit dem Automobil, dem T-Modell von Henry Ford. (Tin Lizzie ‚Blechliesel‘. Von 1908 bis 1927 **15 Mio Stück !!**)



Der Grashopper war während des Krieges militärisches Schul- und Verbindungsflugzeug des amerikanischen Herstellers Piper Aircraft Corporation.

Unseren Hopper hab ich mal vom Fliegerclub Aschaffenburg gekauft und am 13.1.1973 dort abgeholt. Wir meinten, ein solches zusätzliches Leichtflugzeug würde ganz gut zu uns passen.

Sie hatte keinen elektrischen Anlasser und musste von draußen, wie auch die folgende PA 18, von Hand angerissen werden.

Es gab nur rechtsseitig eine einzige Tür. Die Zylinder ragten außen aus der Kühlerverkleidung heraus. Vor der Frontscheibe befand sich der Benzin-Einfüllstutzen mit einem Korken innen und oben herausschauendem rotweißen Stängelchen. Eine 100 %ig sichere Füllstandsanzeige. Es gab keine Landeklappen.



Cessna 172 Kennzeichen D-EEVN

(Einmotoriger Ganzmetall-Schulterdecker, 4-Sitzer, Erstflug am 12. Juni 1955, Stückzahl mehr als 45.000) Hersteller Cessna Aircraft Co., Wichita / Kansas, USA Gründung: 1927.

Die Cessna 172 wird immer noch weltweit als Schulungsflugzeug für die Pilotenausbildung eingesetzt. Aufgrund ihrer guten Manövrierbarkeit und Langsamflugeigenschaften in Verbindung mit vergleichsweise geringen Betriebs- und Wartungskosten, wird die C 172 gern als das klassische „Vereinsflugzeug“ angesehen.

Unsere Viktor-November haben wir sehr lange geflogen, hauptsächlich für Gast-Rundflüge und Reiseflüge, aber auch in der Motorflug-Ausbildung.

Es gibt sie nach einer Grundüberholung heute noch, zwar nicht mehr in rot, sondern jetzt in weiß/blau. Sie wurde 2019 an eine Motorflugschule mit gleichen Flugzeugmustern verkauft und fliegt dort weiter.



Nix für Nichtflieger

Wenn er diese Flugkarte ansieht, wird dem Nichtflieger schwindelig.

Man erkennt, dass nicht nur die Handhabung eines Flugzeuges, sondern auch die Navigation wohl nicht so einfach ist.

Dazu kommt dann noch die Wetterberatungs-Vorbereitung vor jedem Reiseflug.

Heute ist computergestützte Navigation Standard und erleichtert dem Piloten vieles. Trotzdem braucht er auch heute noch die Luftfahrtkarten.



Unser Flugplatz Betzdorf-Kirchen (Kennung EDKI) liegt schon im Anflugbereich des Flughafens Köln-Bonn (CGN).

Wir dürfen daher hier nur bis max. 1981m NN steigen.

Auch der Sprechfunk gehört dazu, außerhalb Deutschlands auf Englisch.

Jeder Flug muss zudem ins Flugbuch eingetragen werden.

Das Ganze ist also wohl doch eine sehr viel höhere Hausnummer als Autofahren.

Uli Hebel
Kirchen / Sieg
Im Sommer 2023

Vorwort:

Schon vor 1914 errichteten Soldaten einer Nachrichtenabteilung auf dem damals noch unbewaldeten Rücken des Stegskopfs einen Holzturm, von dem aus mit einer Gegenstelle Auf dem Dünsberg bei Wetzlar Blinksignale ausgetauscht wurden.

Später waren die idealen Bedingungen des Stegskopfes Anlass dafür, dass Volksschullehrer Seifert aus Emmerzhausen dort eine Segelfluggruppe gründete und auf der mit 654 m höchsten Erhebung des Westerwaldes mit dem Gleiter SG38 anfang zu schulen“.

In den 30er Jahren wurde dort ‚am Hang‘ geflogen, und zwar mit dem bereits teilverkleideten Gleiter SG 38.

Dazu aus der Schrift
„Entstehungsgeschichte
des Lagers Stegskopf
und des Truppenübungs-
platzes Daaden“:

Entstehungsgeschichte des Lagers Stegskopf und des Truppenübungsplatzes Daaden

Der 654 m hohe Stegskopf ist erst ziemlich spät militärischen Zwecken nutzbar gemacht worden. Alten und neuen Soldaten ist er jedenfalls nicht so bekannt wie z. B. Munster, Bergen-Hohne, Grafenwöhr u. a., wo schon Angehörige des kaiserlichen Heeres, der Reichswehr und der Wehrmacht geübt haben.

Als Übungsplatz für militärische Einheiten tritt Daaden erst in den letzten Kriegsjahren des 2. Weltkrieges in Erscheinung und als moderner Platz erst seit 1951.

Aber vor 1914 errichteten auf dem damals noch unbewaldeten Rücken des Stegskopfes Soldaten einer Nachrichtenabteilung einen Holzturm, auf dem Blinksignale mit einer Gegenstelle von dem Dünsberg bei Wetzlar ausgetauscht wurden. Die idealen Bedingungen für den damals noch jungen Segelflugsport waren Anlaß dafür, daß 1931 Segelflieger mit Unterstützung des Verkehrsvereines Daaden auf dem Stegskopf einen Stützpunkt einrichteten und an dessen Hängen schulten.

Kurze Zeit später kamen Männer des damaligen Freiwilligen Arbeitsdienstes, die hier Bodenverbesserungen durchführen sollten. Ödland wurde in Weideland umgerodet, die Wälder durch den Bau von Holzabfuhrwegen erschlossen, und auch die Verbindungsstraße vom Stegskopf zu dem Bahnanschluß der Bong'schen Mahlwerke wurde in dieser Zeit gebaut.



Im Jahre 1933 wurde der Freiwillige Arbeitsdienst durch den jetzt gebildeten Reichsarbeitsdienst (RAD) abgelöst. Das Fliegerlager, in dem die Arbeitsmänner zunächst untergebracht waren, erwies sich als zu klein, so daß ein neues Lager gebaut werden mußte. Es erhielt den Namen „York von Wartenburg“.

Am 1. März 1934 konnte dann die RAD-Abteilung 5./240 mit 160 Mann einziehen.

Nach dem Krieg hatten die Alliierten auch das Segelfliegen in Deutschland verboten. Erst 1951 wurde es wieder erlaubt, nachdem sich der Segelflugclub Stegskopf bereits am 16. August 1950, 18 Jahre nach der Erstgründung, erneut formiert hatte.

Der erste Vorsitzende Werner Rübsamen hat es später, bei der Einweihung des Offiziellen ‚Landeplatzes Betzdorf-Kirchen‘ im Jahre 1964, treffend beschrieben: „Was ist ein Turnverein ohne Turnhalle? Ein Fußballclub ohne Fußballplatz und ein Fliegerclub ohne Flugplatz?“

Wahrscheinlich, weil die Hänge des Stegskopfes nicht passend genug waren, zog man viele Jahre lang wie ein Wanderzirkus mal nach Hirzenhain (100 km), dann nach Ailertchen (40 km) und später sogar nach Elkenroth (12 km).

Geflogen wurde in Hirzenhain im Lahn-Dill-Kreis am Hang, sowie mit geliehener Seilwinde, später auch in Ailertchen bei Westerburg mit der Winde. Dort hatte die neu gegründete ‚Fliegergruppe Erzbergbau‘ den früheren Feldflugplatz wieder in Betrieb genommen. Später fanden 1956 und 1957 in Elkenroth die ersten eigenen Flugtage statt.

Geflogen wurde, wie in Ailertchen, ebenfalls von der Winde aus, mit den Flugzeugen ‚Doppel-Raab‘, ‚L-Spatz‘ und dem ‚Kranich III‘-Doppelsitzer (D-7040).

Und dann wurde 1958 unser eigenes Fluggelände oberhalb von Katzwinkel und Wingendorf, von Otto Ruckes ausfindig gemacht.

Der war im Krieg Pilot des legendären Sturzkampfbombers Ju-87, und später unser Segelfluglehrer und ‚Meister aller Klassen‘, wie wir ihn nannten.

Das Gelände sah allerdings zunächst etwas abenteuerlich aus. Es glich eher dem Rücken eines Kamels:

Zwei einigermassen ebene Flächen, dazwischen eine recht tiefe Mulde.

Dank Seilwinde funktionierte jedoch das Fliegen ganz gut. Das Flugzeug hebt ja nach dem Start sofort ab und zur Landung konnte sich der Pilot aussuchen: Vor oder hinter der Mulde. Das Gelände gehörte mehreren Eigentümern und konnte langfristig gepachtet werden. Bereits im nächsten Jahr 1959 wurde unser neues Segelfluggelände zugelassen.

1960 stieß Jupp Utsch zu den Segelfliegern,

die damals das Problem hatten, auf dem Gelände in Katzwinkel mit einer Länge von 600m mit der Seilwinde nur auf knapp 300 m Schlepphöhe zu gelangen. Das war gerade mal Platzrundenhöhe und es musste schnell wieder gelandet werden.

Jupp lag während des Krieges als Mechaniker und Bordschütze in der Bodenwanne eines Langstreckenbombers, zuerst Do-17, später Ju-88).

Er war für unseren Verein gewissermaßen ein ‚Meilenstein‘! Er kaufte auf seine Kappe die gerade erst von Bölkow in Nabern (Teck) auf den Markt gebrachte dreisitzige ‚Klemm-107C‘ mit der Kennung D-EFAH und engagierte Gerhard Tripke aus Mainz als Piloten.

Nun konnte in Katzwinkel mit dem Flugzeugschlepp begonnen werden, der beliebige Schlepphöhen, längere Flüge und vor allem Anschluss an die Thermik ermöglichte.

Um aber ortsansässige Clubmitglieder als Piloten zur Verfügung zu haben, machten Jupp Utsch, Otto Ruckes und Otto Karthaus den ‚Schein‘ (Die Privatflugzeugführer-Lizenz) und lösten sich beim Schleppen ab.

Die nachfolgenden Fotos stammen übrigens mehrheitlich von ‚Sim‘ (Hans Lichtenthäler), dem Schwager von Otto Ruckes, der als Fotoreporter für den Südwestfunk arbeitete. Seine Film-Reportagen haben wir oft am späten Sonntagnachmittag mit der Klemm nach Mainz geflogen und auf einer Wiese neben dem Sendegebäude abgeworfen. Dann konnte man seinen Bericht bereits in den Abendnachrichten sehen!

Jetzt geht's los mit der Chronologie:

1932

Gründung der Segelfluggruppe Stegskopf durch den Emmerzhausener Volksschullehrer Seifert.

1934

Übernahme der Aufgaben von Lehrer Seifert durch Werner Rübsamen aus Kirchen.

1937 Auflösung des Deutschen Luftsportverbandes und Eingliederung in das Nationalsoz. Fliegerkorps(NSFK).

1946

Schon 1946 geht es langsam wieder los. Armin Held, späterer Fluglehrer, fertigt die technische Zeichnung an für benötigte Segelflug-Kuller, Rangierhilfe unter Kufe oder Bugrad.

1949

Helmut Zöllner und Paul Hüscher nehmen in Hachenburg an einer Vortragsveranstaltung des Franzosen **Guy Marchand** teil, einem **Freund von Hanna Reitsch**. Er wirbt dort, kaum glaublich, für die Wiedererstehung des deutschen Segelflugs.

Dieser bescheidene französische Segelflieger ist es wert, ihm in unserer Chronik einen besonderen Platz einzuräumen:

In seinem Buch, voll Abenteuer und Spannung, schildert er seinen mühevollen Weg zur Segelfliegerei, der schließlich seine Krönung in einem Weltrekordflug findet.

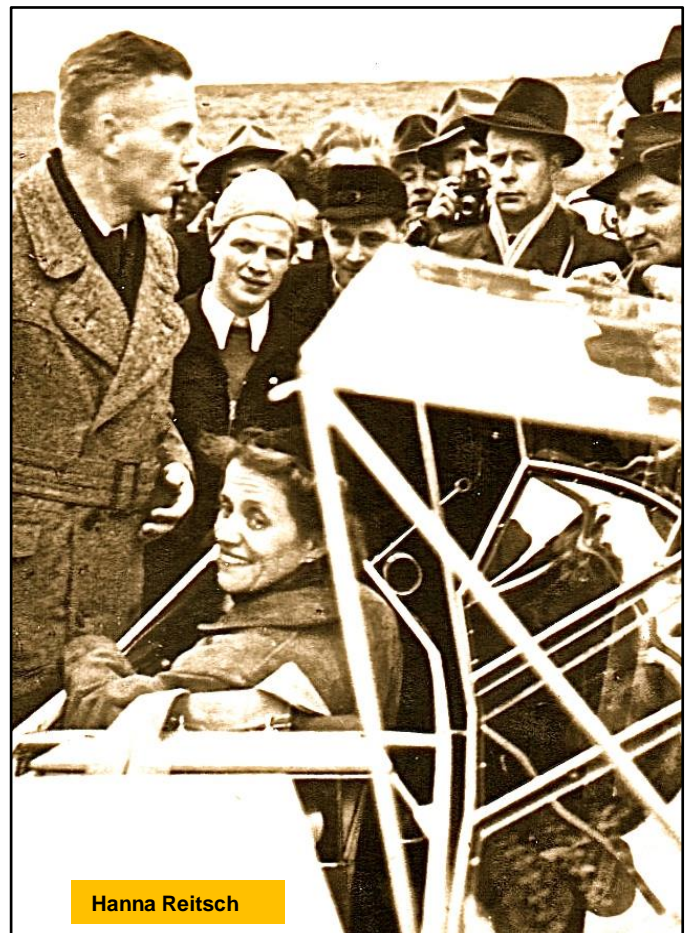
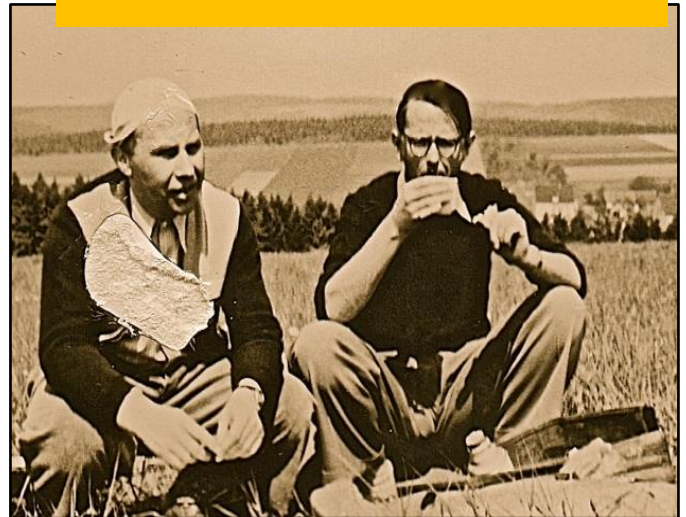
(,Um einen Weltrekord im Segelflug' Katzmann-Verlag, Tübingen, 1952. 200 Seiten mit Abbildungen).

Marchand war aber nicht nur der Mensch mit dem großen fliegerischen Können und der untadeligen sportlichen Haltung, die ihm beide die Hochachtung aller deutschen Segelflieger eingetragen haben.

Sein Einsatz für eine deutsch-französische Verständigung geht so weit, dass er im Sommer 1950 nach London flog, um den dort über das Besatzungsstatut verhandelnden Außenministern eine Liste mit den Unterschriften namhafter Segelflieger aus aller Welt vorzulegen, die sich für die Freigabe des Segelfluges in Deutschland aussprechen.

„Onkel“ Rudi Geiling

und Armin Held



Hanna Reitsch

1950

Am 16. August 1950 wurde auf einer erneuten Gründungsversammlung der erste Vorstand gewählt.

1. Vorsitzender wurde Werner Rübsamen.

Geflogen wurde zunächst auf dem Stegskopf, mit dem teilverkleideten Gleiter ‚SG38‘



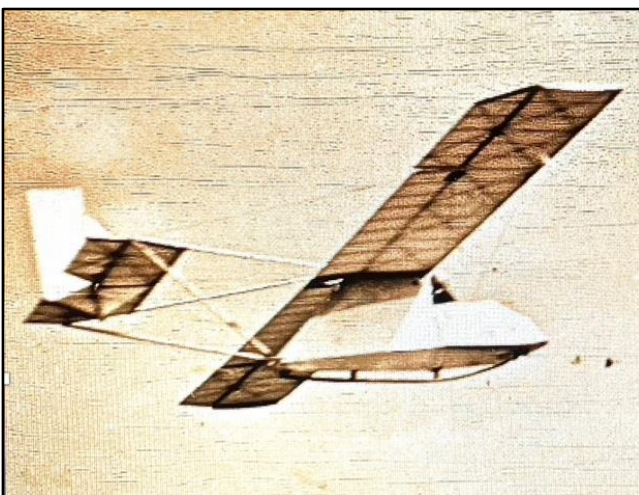
1951

Im Keller der Schule Burgstraße in Betzdorf wurden Modelle gebaut, die man am Nizzaweg startete und die dann z.T. auf Nimmerwiedersehen in Richtung Betzdorf-Bruche verschwanden.

1952

ging dann der ‚Wanderzirkus‘ an:

Als Gast-Verein in Hirzenhain bei Dillenburg. Am Hang und mit geliehener ‚Röder-Seilwinde‘.



Stegskopf-Segelflieger in Hirzenhain

Von links: Eberhard Wickler, Hans Lichtenthäler, Werner Rübsamen, Gisela (Wirtstochter in Hirzenhain) Manfred Kalleicher, Helga (Freundin von Gisela), Armin Held, A. Klein, Paul Hüscher, Fluglehrer Schönefeld, Rudi Banka, unten.



Schulgleiter ‚Zögling- Hui Wäller‘

In Hirzenhain gab es aber das **Problem**, dass quer zur Schlepplinie ein Weidezaun verlief. Das Stahl-Schleppseil rutschte zunächst über den obersten Draht des Zaunes und musste von einem am Boden darunter liegenden Helfer mit einem Knüttel vom Zaunpfahl abgedrückt werden, damit das Seil dort nicht einschneiden konnte.



„Grunau Baby Stegskopf“ D-7001

Leider ging beim Landeanflug das ‚Baby‘ zu Bruch.
Aber der Pilot kam mit zwei blauen Augen davon.



1954

Eigenbau der ersten eigenen Seilwinde auf ‚Horch‘-Wehrmachts-PKW.

Seilrisse waren nicht selten. Helmut Zöller und Eberhard Wickler berichten über Kunstgriffe, um nach einem Seilriss schnell weiterfliegen zu können. Denn dann musste ‚gespleißt‘ werden. Und das war eine erlernte Kunst, die im Verein nur Banka und Schließe beherrschten.

Wenn aber beide nicht am Platz waren, musste getrickst werden: Die beiden Enden wurden einfach ‚zusammengeknötet‘ und mit aller Gewalt gezogen bis man der Meinung war ‚Es rutscht nicht mehr‘.



Aber es gab einen Gefahrenpunkt: Der Knoten musste durch die ‚Kappvorrichtung‘ der Winde hindurch ! Die war vor der Aufwickeltrommel montiert, und konnte im normalen Betrieb vom Windenfahrer wie ein Fallbeil betätigt werden, wenn das Seil oben am Flugzeug nicht automatisch ausgeklinkt worden war. Also saß in solchen Fällen direkt unterhalb der Kappvorrichtung ein Helfer, der mit einem Knüppel das ‚Fallbeil‘ aufdrücken musste, wenn er vom Aufwickel-Geräusch signalisiert bekam, dass JETZT die dicke Stelle kam.

1955
Fliegen in Ailertchen.

Der frühere Militär-Feldflugplatz Ailertchen bei Westerborg wurde von der neugegründeten Werksfluggruppe ‚Erzbergbau Siegerland‘ (später „Glückauf Ailertchen“) wieder in Betrieb genommen und es ergab sich die Möglichkeit, dort als Gastverein mitzufliegen.

Die bis dahin bestehende Verbindung mit der Fliegergruppe Wissen wurde aufgehoben. Die Wissener verfügten über eine gut eingerichtete Werkstatt. Man baute selbst Segelflugzeuge und deren Segmente an der Helling (Großschablone), wie das sonst nur im professionellen Segelflugzeugbau üblich war.

In Ailertchen gab es übrigens eine Schleppseil-Rückholung **per Motorrad**.



Hier Jürgen Schneider im hinteren Sitz des **Kranich III** (D-7040) Doppelsitzer der Bremer Focke-Wulf GmbH Doppelsitzer. Er hatte ihn mit Sponsoren-Gelder für den Club erworben.

1956
ging's nach Elkenroth.

Dort fand auch der erste eigene Flugtag mit dem Bergfalken und dem L-Spatz statt.



Flugleitung auf Rädern

1957
Zweiter Flugtag in Elkenroth mit dem ‚Grunau-Baby‘.



Jubiläum: 1.500-ster Schulstart von Fluglehrer Ruckes.

Er, ganz leger, mit ‚Hochwasser‘ und mit Hut !

Zwischendurch



Wann der Club den ‚Doppel-Raab‘ bekommen hat, ist mir nicht bekannt. **Es war ein Eigenbau!!!**
... davon zeugt ein Bild auf einer Betzdorfer Straße.

Er hieß ‚Flips‘.

Otto Ruckes will einen Gastflug machen.
Ein Helfer setzt gerade die Haube auf.
Ich weiß nicht, wann und wo das war.

Als ich 1963 mit der Segelflugausbildung begonnen habe, gab es den nicht mehr. Unser Schul-Doppelsitzer war die ‚Mü 13e, Bergfalke II‘.

1958

Eigenbau der zweiten „Schleppwinde Opel-Blitz“
mit Klaus Decku, Alfred Klöckner und Wolfgang Reinhard.



Aber dann, auch 1958:

Unser neues Fluggelände auf dem Höhenrücken zwischen Katzwinkel und Wingendorf.

Entdeckung durch Otto Ruckes.
Behelfsmäßiger Ausbau der Zufahrtsstraße und Rodung.



Und dann wird die Halle gebaut !!



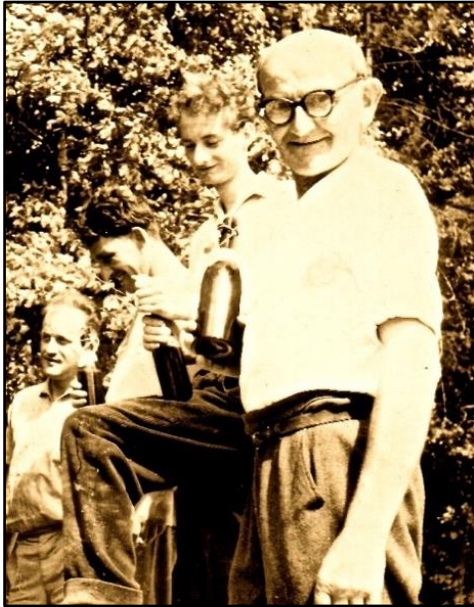
Die erste Ecke der Halle 1 steht schon.
Da ist richtig was los!



Es gab ja kein Wasser da oben, das wurde mit dem
'Bröhfass' herbeigeschafft.

Und zwischendurch musste auch mal was für die
Körperpflege getan werden.





Das ist der ‚Fliegerjupp‘ Josef Wäschenbach, der Altbäckermeister von Wingendorf.

Dem gehörte das Gelände und er sagte:

„Ihr könnt hier eure Halle bauen und sie nutzen, solange Ihr hier fliegt. Ihr müsst mir nur ein kleines Lädchen mit einbauen, wo ich mein Bier und die Würstchen verkaufen kann“.

Das war ein Wort, der Bauplatz hat uns nichts gekostet.

Jupps ‚Klemm 107 C‘ wurde derweil an einem Baum angebunden. Der Wind konnte also höchstens mal ein bisschen dran rütteln.

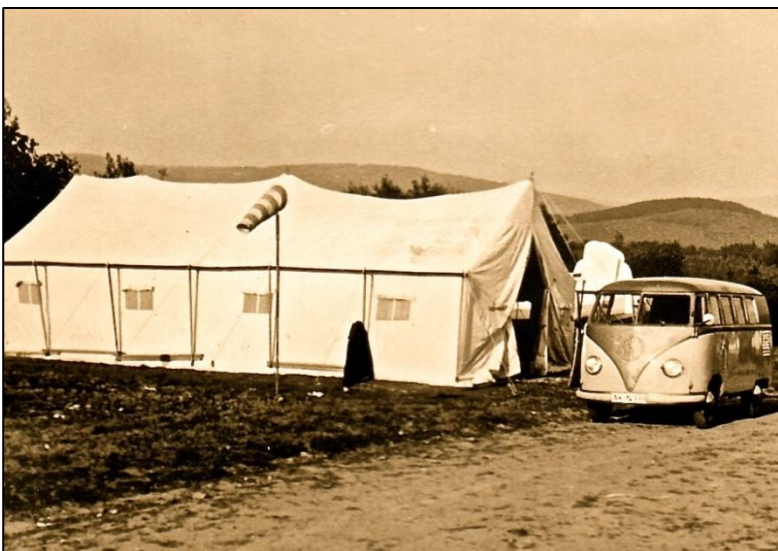


Jetzt ist das Dach drauf. Es ist noch kein besonderer Anblick, aber 1960 war die Halle bezugsfertig.



Und ein Richtbaum durfte natürlich auch nicht fehlen.

Während des Hallenbaus war das die Unterkunft.



Mit Windsack, versteht sich, damit man sah ‚woher der Wind weht‘ (!)



So sah es aus, bevor der Hallenbau fertig war.



Im Hintergrund der Erfrischungsstand vom Flieger-Jupp.

1959

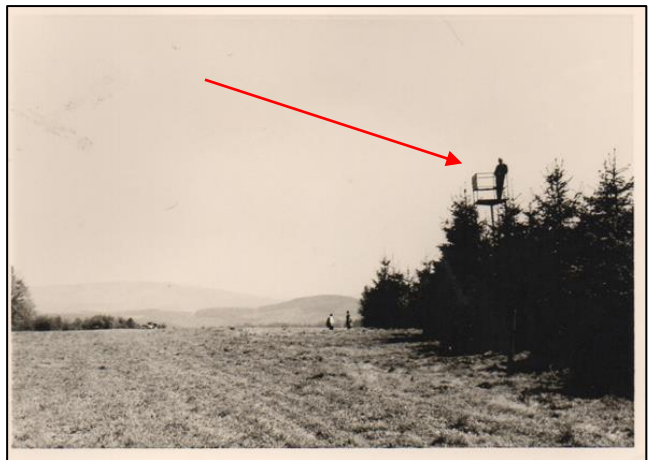
erfolgte die „Zulassung des Platzes als Segelfluggelände“ und es fand „der erste Flugtag in Katzwinkel“ statt.

Gestartet wurde ausschließlich im Windschleppbetrieb. Weil der Windenfahrer den Startplatz nicht sehen konnte, war in der Mitte ein Turm für den ‚Signalgeber‘ gebaut worden. Dieser leitete die Signale vom Startplatz an den Windenfahrer weiter:

Fahne hoch Achtung !
 Fahne quer Seil anziehen !
 Fahne nach unten Seil straff !

Er musste auch auf Spaziergänger achten, die manchmal die Schleppstrecke kreuzten.

Solange die Halle noch nicht bezogen werden konnte, standen die Segelflugzeuge und die Winde beim Bauern Schwenk vorn an der Ecke.



1960

Beginn des Ausbaus zum Motorflugplatz.

Dort, wo die Halle zu stehen gekommen ist, mussten über 5.000 qm Waldfläche gerodet werden. Das waren fast 200 Bäume und die dazugehörigen Wurzelstöcke. 18.000 cbm Erdmassen wurden gelöst und in die große Einbuchtung zwischen den beiden ‚Kamelhöckern‘ eingefüllt. 12.000 cbm Mutterboden wurde abgetragen und per LKW verlagert. Aus Norddeutschland rollten 300 cbm Torf an, der mit 2.000 kg Grassamen vermischt wurde.

- Die Flugzeughalle, noch ohne Werkstatt und Flugleitung, aber mit Getränke-Verkaufsraum für den ‚Fliegerjupp‘, hatte noch keine Tore. Stattdessen wurden alte LKW-Planen vom Spediteur Jupp Utsch verwendet.
- In der Folgezeit wurde an der Straßenseite der Halle 1 eine kleine Gastwirtschaft angebaut und von Bernhard Wäschenbach, dem Sohn vom Flieger-Jupp und dessen Frau Margret, betrieben. Diese einfache Gastronomie war ganz wichtig für unseren Verein. Der Flugbetrieb lockte zwar viele Leute an, aber das Ganze wäre ohne diese nicht komplett gewesen. Übrigens bot Margret am Sonntag einen hervorragenden bürgerlichen Mittagstisch an mit Rindfleischsuppe, schmal geschnittenen hellen und dunklen Fleischscheiben und selbstverständlich mit Nachtisch.

Auch das hat natürlich zur positiven Entwicklung unseres Flugplatzes nicht unwesentlich beigetragen.

- Josef Utsch erwarb auf eigene Kosten die ‚Klemm 107C mit der Kennung D-EFAH und verpflichtet auch den ersten Piloten Gerhard Tripke aus Mainz als Piloten.
 Die EFAH stand zunächst in Mainz-Finthen und Gerhard kam am Wochenende mit ihr nach Katzwinkel. Über Nacht wurde sie sicherheitshalber an einem Baum angebunden.

1963

waren die umfangreichen Arbeiten zur Verbreiterung und Einebnung der Landebahn abgeschlossen. Der Schleppflugbetrieb konnte bereits auf dem grob geschobenen Platz aufgenommen werden.

1964

Am 22. und 23. August 1964 wurde unser Segelfluggelände als ‚**Öffentlicher Landeplatz Betzdorf-Kirchen**‘ eingeweiht, mit internationalem Sternflug und Großflugtag.



Eine besondere Attraktion war die Mitwirkung von Deutschlands erfolgreichster Kunstfliegerin **Liesel Bach** mit ihrer **Klemm 35**.



So sieht bei der ‚Klemm 35‘ das Cockpit aus.



Urig: Statt Seitenruderpedalen hat die Klemm 35 eine durchgehende Pedalbrücke. Links (gelb) die Benzin-Handpumpe zur Versorgung des Fronttanks. Motor 60 PS.

1951 wurde Liesel Bach von der indischen Regierung eingeladen, an dem internationalen Kunstflugwettbewerb in **Kanpur** teilzunehmen. Da ist sie auch hingereist und hat prompt den ersten Platz gewonnen.

Sie war übrigens die erste Frau, die über den **Mount Everest** geflogen ist, ich glaube mit einer **Tiger Moth**.



Ein besonderer Besucher, hier auf unserer Terrasse, war auch General a.D. **Adolf Galland**, der erfolgreichste Jagdflieger des zweiten Weltkriegs. Er kam mit seiner **Beechcraft-Bonanza** von Bonn-Hangelar.

Die Bonanza ist komplett aus Metall gebaut, Sechszylinder Continental Boxermotor, 285 PS ! Aufgrund der Auslegung mit V-Leitwerk, das die Beech mit einer Aura der Einzigartigkeit umgibt, entfällt das sonst übliche Seitenleitwerk.

Sie wurde auch als Besonderheit mit einem am Heck angebrachten **Schubpropeller** geliefert, der für ein besseres Flugverhalten sorgte. **Bis 2007 wurden über 17.000 gebaut**. Wer will, kann noch heute eine fabrikneue Bonanza haben, mit 300 PS.

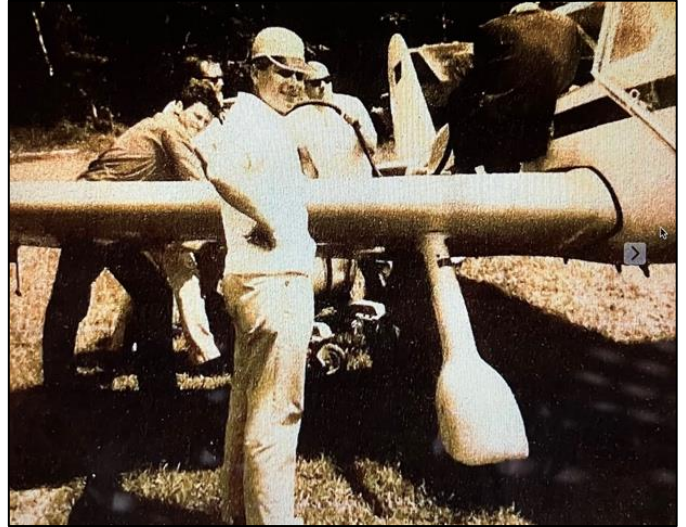
1965

gab es bei uns noch keine Tankstelle. Die Betankung unseres Schleppflugzeugs erfolgte aus einem 200 Ltr.-Fass, das auf einem speziell gebauten Fass-Kuller ans Flugzeug herangerollt wurde.

Wie man sieht, sind 3 Leute erforderlich. Mit der Handpumpe wurde der Sprit über einen breiten Trichter von der Seite her eingepumpt.

Die Klemm 107C war ein Dreisitzer. Anstelle des vierten Sitzes befand sich hinten rechts der Tank.

Der Trichter wurde mit einem pick-sauberen Fensterleder ausgelegt. Dadurch dauerte es zwar etwas länger, garantierte aber, dass keine Schmutz- oder Wassertröpfchen in den Tank gelangen konnten.



Noch ein paar Daten

1970

hatten wir gegen Ende des Flugtages leider den **tödlichen Absturz eines Motorkunstfliegers** aus Stolberg bei Aachen zu beklagen, es war mein Kunstfluglehrer auf der 'ZLIN 526'. Und er war ein Profi, konnte alles und ‚trudelte‘ 4 x aus nur 300 Metern (!)

Es war gegen Abend gewittrig und der Luftdruck war gesunken. Er hätte den Höhenmesser auf 0 Meter Platzhöhe nachstellen müssen, hatte oben tatsächlich nur 290m, da fehlten unten dann 10m.

Insbesondere aufgrund der Nähe der Zuschauerplätze zur Landebahn, beschloss der Vorstand, **anstatt eines Flugtags** in Zukunft nur noch einen ‚**Tag der offenen Tür**‘ mit Flugplatzfest stattfinden zu lassen. Dieses Flugplatzfest findet nun alljährlich am 2. Samstag/Sonntag im September statt.

1988

Die **Vereinspilotinnen** veranstalten ihr traditionelles "Hexentreffen" wieder auf der Freusburg. Wir freuen uns über einen im Verhältnis zu anderen Luftsportvereinen überdurchschnittlich hohen Anteil an **Pilotinnen**.

Auch sind wir stolz auf unsere **große und sehr aktive Jugendgruppe**.

1992

erfolgte die **Namensänderung des ‚Segelflugclubs Stegskopf‘** in „**Segelflugclub Betzdorf-Kirchen e.V.**“

2000

war das **50. Jubiläumsjahr nach der Neugründung des Clubs**.

Schon im Jahr **2000 hatte er 140 Mitglieder**. Das ist für einen Luftsportverein eine beachtliche Größe.

2005

fand auf unserem Platz der „**Landes-Segelfliegertag Rheinland-Pfalz**“ statt. Zu Gast war auch der ehemalige Weltraumpilot **Ulf Merbold**.

2014

wurde die neu aufgebaute und generalüberholte ASK13, D-8484 (ehem. D-0284) feierlich auf den Namen "Wingendorf" getauft. Jetzt konnten wir mit der „Wingendorf“ über Wingendorf fliegen!

Soweit meine Chronologie.

Für die Fortsetzung wird sich nach mir bestimmt ein **Nachfolger finden**.

Ganz wichtig ist: Es müssen laufend Daten- und Bildmaterial gesammelt werden.

Ich sagte schon, dass wir mit unseren Flugzeugen, nicht einfach so um uns herum geflogen sind. Nein, wir haben uns immer mal wieder zusammengetan, zum Beispiel um Ziellandewettbewerbe abzuhalten mit unseren Nachbarvereinen

Ailertchen, Marienberg und Montabaur.

Hier ist der Bericht eines unserer Piloten über einen ausgeschriebenen **Streckenflug nach ‚Dahlemer Binz‘** an der belgischen Grenze, **Entfernung 230 km** Luftlinie:

„Beginn um 12:00 Uhr. Ich war Startnummer 1, Schlepphöhe 600 m. Aber wo in Flugrichtung hinter Katzwinkel fast immer ein Auftrieb war aus dem Siegtal, kam an diesem Tag absolut ‚nix‘.

Als ich das endlich nach etlichem Suchen begriffen hatte und mich umdrehte, hatte jemand den Platz so hochgedreht, dass eine Rückkehr nicht mehr möglich war. Ich musste meine erste Außenlandung versuchen.

Von mir aus in Richtung zurück vor den ersten Häusern von Katzwinkel lag ein Feld mit kleinen Rüben (wie sich später herausstellte). Das war ausreichend groß.

Also normaler Anflug, aber ich hatte nicht berücksichtigt und konnte es ja auch von oben nicht sehen, dass das Feld nicht eben war wie der Flugplatz, sondern leicht nach rechts abfiel.

Das merkte ich erst, als ich nach dem Aufsetzen mit dem linken Tragflächenende Bodenberührung bekam und mit Landgeschwindigkeit um 180 Grad herumgewirbelt wurde. Es war aber alles heil geblieben, bis auf ein paar Rübchen.

Die Kameraden auf dem Platz hatten das wohl mitbekommen, denn sie kamen ganz schnell mit dem Anhänger.

Sieben oder acht meiner Mitbewerber waren längst auf und davon. Nach zwei Stunden bin ich erneut gestartet. Es lief alles glatt, ich bekam immer wieder Aufwind und landete zwei Stunden später als Nummer zwei auf der Dahlemer Binz. Die anderen sechs waren irgendwo anders niedergegangen.

Gerd Schröter hat mich dann mit der Klemm abgeholt“.



230 km ? Das war damals schon was.
Es ist übrigens (auch 2023 noch) der
‚Streckenflugrekord‘ unserer Ka-8 !!

Das fliegende Fahrrad - der erste Flieger in Katzwinkel.

Unterhalb des Startplatzes Richtung 08 gab es mitten in Katzwinkel, von 1824 an, die „Erzgrube Vereinigung“. Gefördert wurde 26 Jahre lang im Tagebau, man sieht es auf dem Foto von 1933 an dem riesigen Steinbruch. Ab 1860 gab es den Tiefbau mit Förderturm und Schachtanlage.

Es handelte sich, was heute niemand vermutet, um eine besonders große Grube, in der bis zum 30. September 1963, einschließlich der inwendig verbundenen Gruben Wingertshardt und Reutersbruch, insgesamt 9,3 Millionen Tonnen Eisenerz gefördert worden sind.

Die Teufe ging bis 1.023 Meter, 1911 betrug die Belegschaft 820 Personen. Der Transport des Erzes erfolgte zuerst mit einer ‚Pferdebahn‘, später mit ‚Lockomotiv-Schmalspurbahn‘ durchs ‚Mühlental‘ zur ‚Alten Hütte‘ nach Wissen.



Und jetzt die ‚Fliegerische Verbindung‘:

In der Fotoausstellung des Katzwinkler Heimatmuseums gibt es eine alte Postkarte mit dem Bild eines wagemutigen Fliegers, der vor einem Hängegleiter-ähnlichen Flugapparat mit Fahrradrädern und Motor steht!

Es ist der Katzwinkler Bergmann **Willy Lang**. Er hatte von der Fliegerei gehört und das wurde sein Traum! Anfang der 1930er-Jahre entwarf und baute sich dieser Autodidakt in seiner Freizeit innerhalb von zwei Jahren seine eigene Flugmaschine.



Es war ein Hochdecker mit über einen Mittelsteg abgespanntem Flügel, ähnlich der SG-38, wenn auch etwas simpler.

Als Fahrwerk dienten vorne zwei gefederte(!) Räder eines Fahrrads, hinten ein weiteres Rad.

Vorne war ein Verbrennungsmotor mit Zweiblatt-Zugpropeller eingebaut.

Zwischen vorderer und hinterer Vertikalstrebe saß der Pilot. Nach hinten war auf einem Einzelträger ein einfaches Leitwerk montiert.

Die Postkarte zeigt Willy Lang vor seinem Flieger, aufgenommen im Jahre 1933. Sie wurde für einen Groschen am Startplatz verkauft.

Er soll wirklich geflogen sein, wenn auch nur eine kurze Strecke. Er war von seinem Flugzeug so überzeugt, dass er eine längere Flugzeit einkalkuliert und sich deshalb mit Proviant eingedeckt und ihn in seinem Rucksack verstaut hatte (!)

Besonderheiten

6

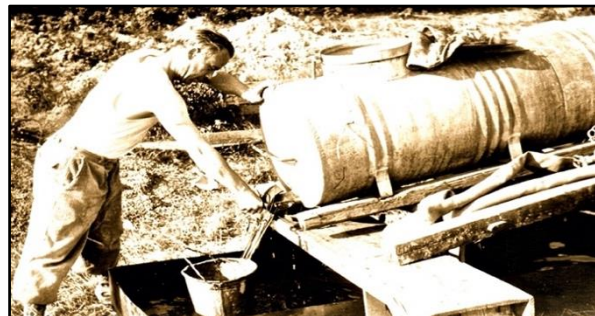
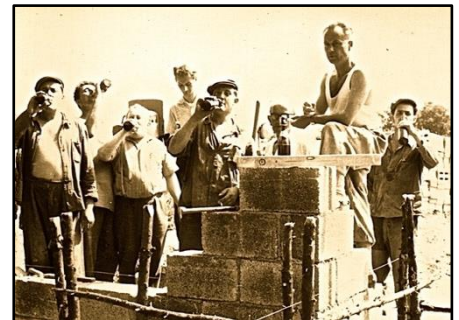
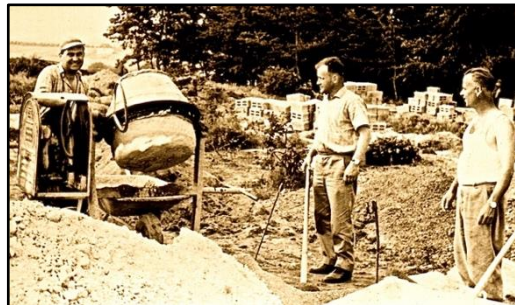
Wer ist am meisten umtriebig und mitreißend, ‚der Motor‘ gewesen in unserem Club?

Das frage ich mich nach der Erstellung dieser Broschüre. Ich hatte ja Gelegenheit, mich nochmal mit vielen Ehemaligen zu befassen.

Otto Ruckes war das, meine ich.



Er war es, der mich animierte, mit 34 noch Segelflieger zu werden.



Und er hat mir manch lustige Geschichte erzählt von Jürgen Schneider:

..... der ein Auto besaß und ihn immer zum Fliegen abholte, egal wo der Club gerade als ‚Wanderzirkus‘ flog.

..... der die Marotte hatte, einerlei wo sie gerade unterwegs waren, punkt halb 10 anhielt und sein Butterbrot herausholte.

..... und, wenn Otto in der ‚Villa Schneider‘ war von Jürgens Onkel, den man ‚Herr Major‘ nannte, und der immer telefonierend mit langer Schnur von einem Zimmer ins andere gelaufen sei.



1.500-ster Schulstart, er, ganz leger mit ‚Hochwasser‘ und Hut

Aber was mich heute noch wundert: Er hat mir nie von seiner Zeit im ‚Sturzkampfbomber Ju 87‘ erzählt, bei dem der Pilot, steil nach unten, die luftbetriebene Sirene heulen ließ.

Unser Autor und Ehrenmitglied Ulrich Hebel



Uli Hebel (vorne) 1965

drei Mann waren erforderlich, um unsere Klemm aus dem 200 Liter-Fass manuell zu betanken.



1970
mein erstes Flugzeug, eine „Zlin 226“, frisch gewaschen



Unser Autor Uli Hebel 2022
Heute..... schon 94

Uli´s Flugzeuge und seine Fliegerei

Meine Flugzeuge

Meine Fliegerei hab ich vor über 10 Jahren mit 80 beendet. Bin aber gar nicht traurig gewesen. Jede Sache hat ihre Zeit.

„Fliegen“, 46 Jahre lang eine sooo tolle Zeit. Hier ein Rückblick:

Mein erstes Flugzeug

die Zlin 226 D-EBWY

Die Zlin-Flugzeuge wurden ab 1956 von der ‚Zlin Aircraft a.s.‘ in der kleinen Stadt Otrokovice, 10 km westlich von der tschechischen Bezirkshauptstadt ‚Zlin‘ als militärischer Trainer hergestellt.

Erworben hab ich sie im Februar 1976 von Paul Hoffmann, Fahrlehrer in Marl.

Paul hatte sich das Kunstfliegen selbst beigebracht auf dem Vorgängermodell Zlin 126, der ersten Zlin von 1935 mit nur 105 PS. Damit ist er nach einem tiefen Looping am Platzanfang von Marl auf dem Rücken gelandet. Ihm ist, oh Wunder, nichts Ernsthaftes passiert, aber er brauchte eine neue Maschine. Und das wurde dann meine Z-226 T. Sie war ein Spornrad-Flugzeug mit Schiebehaube, 2 Sitze hintereinander. Mit Sechszylinder-Reihenmotor Typ Walter-Minor-Motor 6-III mit 160PS. Sie hatte einen sehr „sonoren“ Klang, der bei Vollgas so laut war, dass fast die Pfannen vom Dach fielen. Also Musik in den Ohren des Luftfahrt-Liebhabers.

Als ich die Maschine erworben hatte, war noch kein Anlasser eingebaut. Das hat mal dazu geführt, dass ich in Koblenz niemanden fand zum ‚Anreißen‘. Das war nicht ungefährlich, denn der Propeller war 2 m im Durchmesser und kam, weil Spornradflugzeug, unten ziemlich nah an den Anreißer heran. Ich musste tatsächlich einen Kameraden aus Betzdorf mit der 172 einfliegen lassen (!)

Ich hab dann eine längliche Kiste aus 10 mm dickem Kunststoff gebaut, in die genau zwei 12V-Batterien hineinpassten. Sie lieferten die notwendigen 24 Volt. Die Kiste wurde vorn zwischen den Füßen des Fluggastes platziert. Jetzt brauchte ich keinen Anreißer mehr.

Wichtig war, mit dem Mixer genau die richtige Dosis Benzin einzuspritzen. Das hatte ich so gut raus, dass der Motor immer sofort beim ersten Mal ansprang. Schön anzusehen, wenn dann eine blaue Rauchwolke aus den 6 Rohren vorne rechts aufstieg. Aber dort kam während des Fluges auch eine Menge Öl raus, das ich dann nachher von der rechten Tragfläche wischen musste. Die Maschine brauchte 1,2 Liter Öl die Stunde (!)

Auf dem Flug nach Hamburg-Fuhlsbüttel musste ich in Bielefeld zwischenlanden, um Öl (!) nachzutanken. Beim Endanflug hab ich dann meinen vorn sitzenden Gast gebeten, den Kopf etwas zur Seite zu nehmen.

Ein Funkgerät hatte das Flugzeug auch noch nicht, es war auch kein Platz dafür da auf dem kleinen Panel. Ich hab dann aus schwarz-beschichtetem Blech eine kniehohe Konsole angefertigt und da hinein auf der mir schräg zugeneigten Fläche das Gerät eingebaut. Die Konsole wurde zwischen den Seitenruder-Pedalen montiert und sah ganz gut aus. Auf dem Boden vor dem hinteren Sitz hatte Paul einen kleinen Perserteppich platziert, der eine dort eingelassene Plexiglas-Scheibe verdeckte. Beim Kunstflug wurde der Teppich entfernt und der Pilot konnte sich exakt über 'Mitte Platz' positionieren.

Jetzt wollte ich mir aber das Kunstfliegen nicht selbst beibringen. Deshalb hatte ich als Lehrer den Klaus Schütte gewonnen. Er kam aus Aachen, war Betriebsleiter bei einer Braunkohlengrube und besaß das Nachfolgemodell Z-526. Er kam im Herbst 1969 am Wochenende von Merzbrück nach Betzdorf. Weil die Zlin keinen Gepäckraum besitzt, hatte er seinen Koffer auf den vorderen Sitz geschnallt.

- Die 526 hatte einen außergewöhnlich hochragenden Knüppel. Die Hand war fast in Brusthöhe.
- Mit 180 PS zog sie bei Vollgas rasant an und das Spornrad kam ruck-zuck hoch.
- Sie hatte ein Einziehfahrwerk und flog wie auf Schienen.
- Die Fahrwerks-Anzeige ganz ohne Elektronik, beim Einfahren kamen zwei rot-weiß geringelte Stängelchen aus den Tragflächen zum Vorschein. Klare Anzeige.



Paul Hoffmann bei der Übergabe



Das „Fliegende Personal“ in Katzwinkel muss natürlich alles genau in Augenschein nehmen



Na?



Das ist doch was !

Nach der Vorführung, wenn die Zuschauer klatschen, zieht der Künstler die Radbremse an, gibt Gas und verbeugt sich (!)

Übrigens, etwas was ich mal gelesen habe: ***"Life is too short to fly Cessna!"***

Meine weiteren Maschinen

Anschließend kam meine kleine **3-sitzige und nur 108 PS-starke französische 'ROBIN'**, mit der ich sogar schon in Gibraltar gelandet bin.



Hier, nach dem Flug über den Ärmelkanal, zum Nachtanken auf dem Flugplatz Lydd in Süd-England.

Die wurde abgelöst von der **4-sitzigen 160 PS ROBIN** mit dem schönen Namen **EEVA**.



1978

Hier vor dem Start zum 1-Stunden-Keuchhustenflug in 3.000 m Höhe, mit meinen beiden Enkeltöchtern.

Und dann kam für die letzten 10 Jahre meiner fliegerischen Laufbahn die amerikanische **200 PS „Cirrus SR20“** mit dem Kennzeichen **„N100UH“**, ein eleganter kleiner Privat-Airliner mit Autopilot und fast 300 km/h Reisegeschwindigkeit.

Sie wurde in Duluth/Minnesota gebaut und kurz vor Ostern 2002 von einem Ferry-Piloten nach St.Johns/Neufundland und von dort, mit Zusatztank ausgerüstet, in 13 1/2 Stunden nonstop nach Groningen in Holland geflogen.



Sie war ausgerüstet mit einem Fallschirm-Rettungssystem, mit welchem Flugzeug und Besatzung im Notfall sicher zu Boden gebracht werden konnten. Der Rettungsschirm samt Feststoffrakete ist hinter dem Gepäckraum eingebaut und durchschlägt im Ernstfall die dort ganz dünn gehaltene Bordwand.

Ich hab dieses System nicht gebrauchen müssen. Mein bester Fliegerkamerad Jupp Utsch, der schon im Krieg Do-217 und Ju-88 geflogen ist, sagte:

„Beim Fliegen darf man keinen Krampf machen!“

Und daran haben wir uns immer gehalten.

Wir haben 14 große Reisen mit 2 oder 3 Kleinflugzeugen gemacht. Sind bis nach Kirkenes am Eismeer und bis nach Nordafrika gekommen.



So sieht das Armaturenbrett in der Cirrus aus. In der Mitte ein großer Bildschirm, wo Flugplätze, Funkfeuer und die Kurslinie sichtbar sind.

Gesteuert wird nicht mit einem Mittel-Knüppel oder Steuerhorn, sondern mit rechts und links befindlichen „Side-Sticks“, wie beim Airbus.



Hier machten wir zwei Vollkreise in 3.000 m Höhe über der Zugspitze.

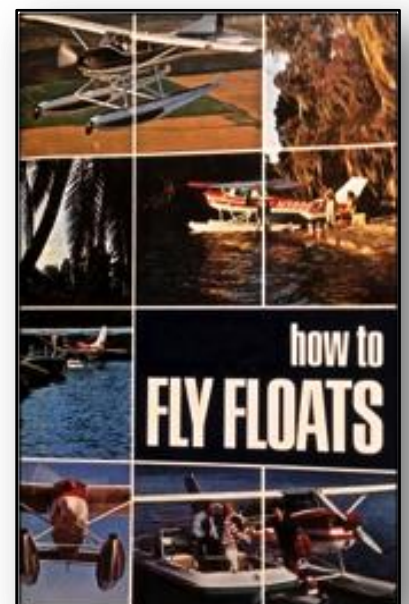
In einer Pappschachtel fand ich vor ein paar Tagen diesen Schnappschuss aus dem Jahre 1965. Vom Betanken unserer vereinseigenen Segelflug-Schleppmaschine, einer 150 PS ‚Klemm 107 C‘. (Die ließ sich ganz leicht mit zwei Fingern steuern)



Darauf hatte ich gerade meine Motorflugschulung erfolgreich absolviert. Damals hatten wir noch keine Tankstelle und es musste das Benzin mit einer Handpumpe ‚durchs Leder‘ von einem 200 Ltr.-Fass aus eingefüllt werden. In den Tankstutzen am Flugzeug wurde ein großer abgewinkelter Trichter gehalten, der mit einem Fensterleder ausgelegt war, um möglichen Schmutz und Kondenswasser abzuhalten.

Und in Norwegen waren meine Frau und ich mal mit dem Wohnwagen unterwegs und ich hab nebenbei in ‚Glafsfjorden‘ und in Oslo meine **Wasserflugberechtigung** gemacht.

„Flying by Floats“, das ist ‚flying and boating together‘.



Uli Hebel heute

Nach seiner fliegerischen Laufbahn ist Uli bis heute dem Verein treu geblieben und hat sich stets um das Wohl dieser wundervollen Gemeinschaft verdient gemacht und ihre Entwicklung über viele Jahre und an vielen Stellen nicht nur begleitet sondern auch aktiv mitgestaltet. Er war auch um 1973 für 4 Jahre 1. Vorsitzender des Vereins.

Auch heute noch nimmt er aktiv an unseren Jahreshauptversammlungen teil und bringt sich mit seiner langjährigen Erfahrung gerne ein. Jedes Gespräch mit ihm ist eine echte Bereicherung.



Ehrenmitglied Uli Hebel (Mitte) im Kreis des SFC-Vorstands auf der JHV April 2023

Am 10.6.2023 war er nach längerer Zeit wieder einmal auf unserem Flugplatz und ließ sich bei strahlendem Sonnenschein den frischen Wind um die Nase und durch die Haare wehen.



Uli Hebel und Armin Brast auf der inzwischen gut eingewachsenen neuen Piste 26

Unser 1. Vorsitzender Armin Brast hatte ihn zuhause abgeholt und zeigte ihm, wie weit unser Flugplatzausbau schon gediehen ist, aber auch, was an Wegstrecke noch vor uns liegt und was wir planen, um die Zukunft des Vereins langfristig zu sichern.

Auch unseren „runderneuertem“ attraktiven Flugzeugpark konnte er da begutachten, aber ebenso die „alten Schätzchen“ wie unsere Ka-8, die ASK-13, die Lo-100 oder die im Wiederaufbau befindliche Ka-6 CR.

Ich glaube, er hat mit Freude gespürt, dass auch heute Begeisterung und der Wille zur Weiterentwicklung und Verbesserung das tragende Element in unserem Verein sind und bleiben werden.

Wir freuen uns, ihn an unserer Seite zu wissen und in seinen Gedanken und Erinnerungen einen festen Platz zu haben.

Vor allem aber danken wir ihm heute für die viele mühselige Arbeit, alle verfügbaren Informationen zu suchen, zu finden, zusammenzutragen und zu ordnen, sodass mit dieser sehr persönlichen Chronik die nachfolgenden Generationen nachvollziehen können, wieso und auf welche Art, mit welchem Einsatz, und, vor allem durch welche Persönlichkeiten, sich der SFC Betzdorf-Kirchen in seiner Zeit entwickelt hat.

Markus Schmidt, Oktober 2023

