Lothar Franz

Geschichte des Luftsportverein Bonn Rhein-Sieg

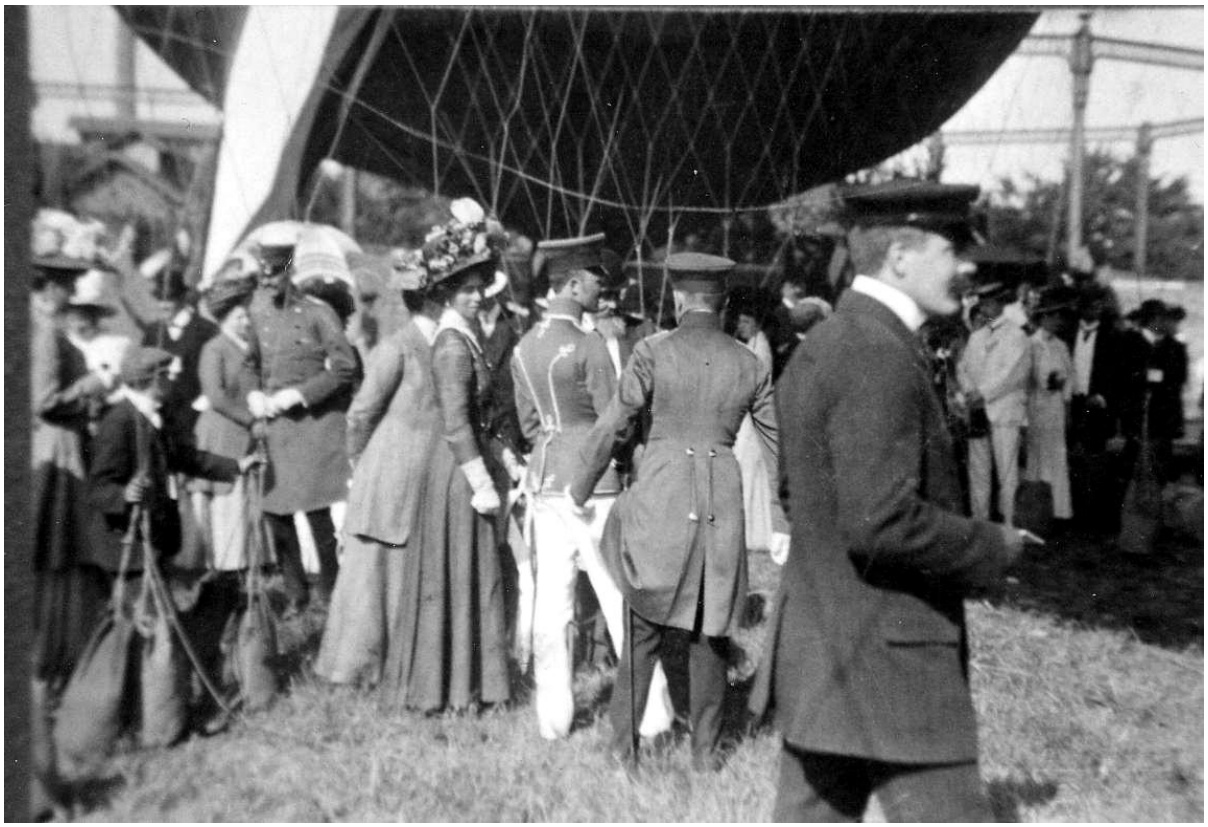
Die Vereinsgründung 1906

Gründungsversammlung der „Sektion Bonn des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt“ am 2.12. 1906 in der „Lese“ zu Bonn
Untere Reihe von links: Hellekessel, Kelch, Kalthoff, Janssen. Auf den Stühlen sitzend von links: zwei Unbekannte, Prof. Dr. Bamler, Prof. Milarch, Wassermeyer, A. W. Andernach und Neusser. Stehend: der Offizier ist Hptm. V. Tümpling, daneben links sein Bruder und Küpper, rechts Oskar Reich.

Es ist erstaunlich, wie früh die Fliegekunst die Menschen in Bonn begeisterte. Bereits acht Monate nach dem Aufstieg der Montgolfiere in Paris startete am 17. Februar 1784 in Bonn ein Warmluftballon. Aber erst nach der Gründung des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt, Sektion Bonn, später Luftsportverein Bonn, erlebte die Fliegerei einen stürmischen Aufschwung.
Als am 2. Dezember 1906 auf Initiative von Prof. Bamler die Sektion Bonn des „Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt“ in der Bonner Lese- und Erholungsgesellschaft gegründet wurde, steckte die Fliegerei noch ganz in den Kinderschuhen. Otto Lilienthals Gleitflüge lagen gut 10 Jahre zurück; erst drei Jahre zuvor war den Gebrüder Wright ihr erster Motorflug gelungen. Niemand konnte die Entwicklung der Fliegerei voraussehen oder auch nur ahnen,

dass die Benutzung eines Flugzeuges einmal selbstverständlicher und unverzichtbarer Bestandteil modernen Lebens sein würde.
Prof. Dr. Bamler ernannte in der Gründungsversammlung den Oberlehrer Prof. Dr. Ernst Milarch zum Vorsitzenden. Der „Luftschifferclub“, wie die Sektion Bonn des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt damals in Bürgerkreisen genannt wurde, beschäftigte sich zunächst mit dem Freiballonsport. Die ersten Ballonführer waren Ernst Milarch (1869-1932) und Oskar Reich(1873-1957). Die Leistungen von Prof. Milarch wurden von der Stadt Bonn dadurch gewürdigt, dass er in einem Ehrengrab auf dem Poppelsdorfer Friedhof am Kreuzberg beigesetzt wurde.

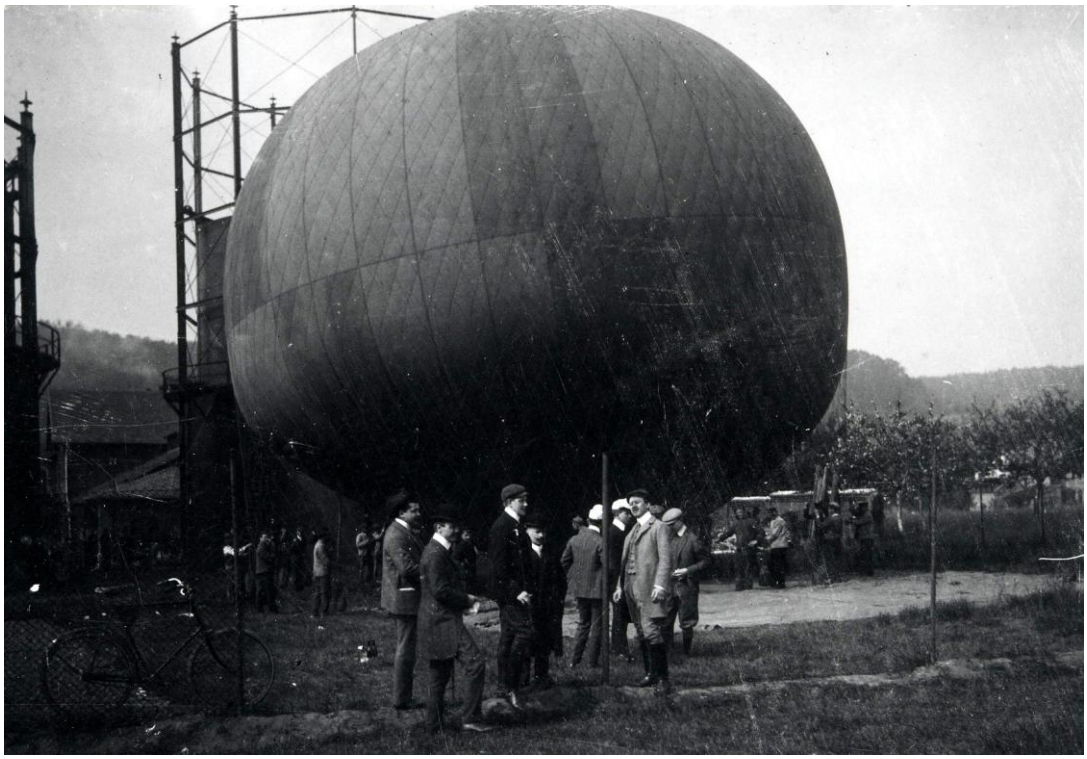
Taufe des Ballons„Prinzeß Viktoria“



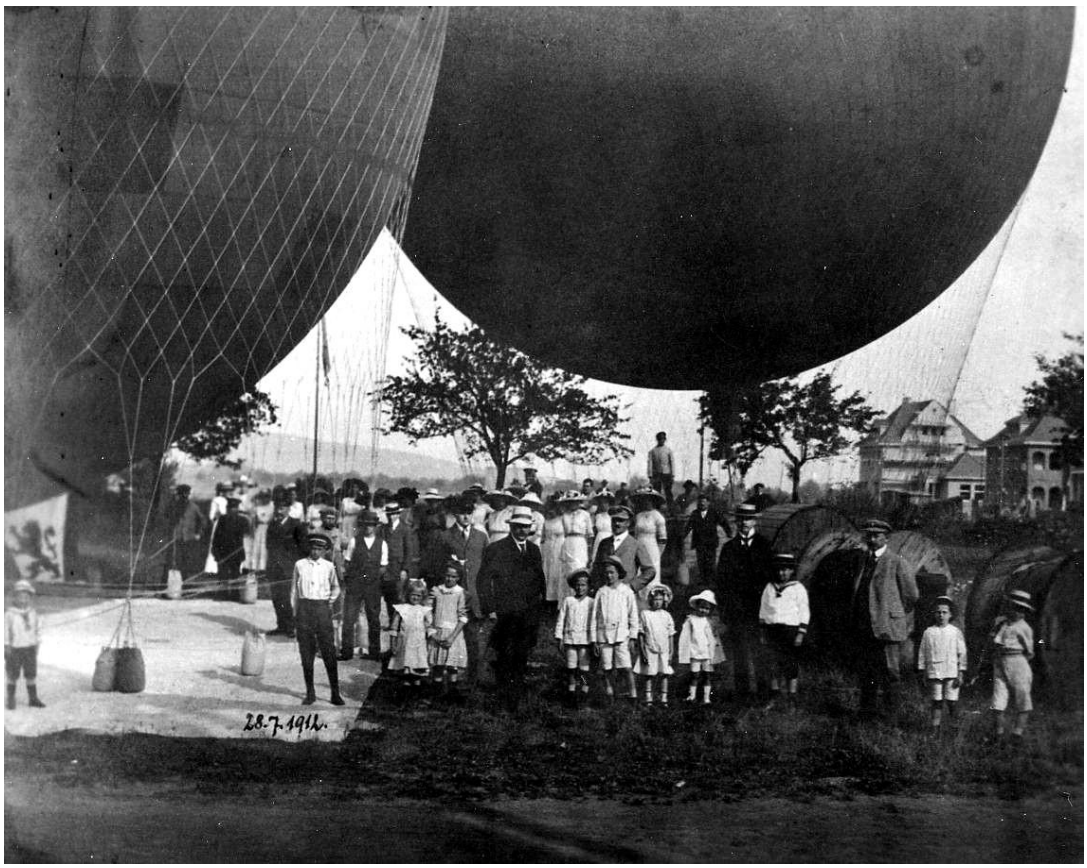
Bildmitte Prinzessin Viktoria von Preußen, rechts von ihr Prinz Adolf zu Schaumburg-Lippe.

Der erste vereinseigene Ballon wurde am 22. Mai 1908 von der in Bonn wohnenden Prinzessin Viktoria zu Schaumburg-Lippe, der Schwester von Kaiser Wilhelm II., auf ihren Namen getauft. Die Tauffahrt leitete Prof. Milarch, während Prinz Adolf zu Schaumburg-Lippe in dem mit Blumen geschmückten Korb die Fahrt miterlebte. Die Fahrt musste man wegen eines Gewitters vorzeitig beenden. Am Abend jenes Tages trafen der Prinz und Milarch froh gestimmt, aber durchnässt, in Bonn ein.

Die Öffentlichkeit war durch die ersten Ballonfahrten interessiert und beeindruckt worden, weitere Mitglieder meldeten sich an bei der „Sektion Bonn“, und immer zahlreicher erschienen die Menschen zu den vielen Ballonaufstiegen ab Bonner Gaswerk, aber auch ab Godesberg.



Am Gaswerk



Tauffahrt des Ballons „Godesberg“ am 28. Juli 1912
in Begleitung des Ballons „Hardefust“

Der Freiballonsport hatte in Bonn Fuß gefasst und florierte, obwohl er auch damals kein „billiger“ Sport war.

In den folgenden Jahren starteten die Mitglieder der Sektion Bonn immer öfter zu Ballonfahrten und beteiligten sich darüber hinaus an groß aufgezogenen, internationalen Freiballonkonkurrenzen. Ballonfahrten ins Ausland waren keine Seltenheit. Massenaufstiege begeisterten zu jener Zeit Tausende Bonner Bürger. Man verzeichnete bald nicht nur Ballonfahrten des beliebten und humorvollen Prof. Milarch, sondern auch Fahrten anderer Bonner, wie Küpper, Wassermeyer (1911 Vorsitzender des Vereins), Reich, A.W. Andernach, Neusser, Miesen, Kalthoff, Hellekessel, Th.I.B. Jansen, v. Rappard und v. Tümpling.

Die beiden letzten Ballonaufstiege von der Bonner „Ballonwiese“ aus vor Beginn des Ersten Weltkrieges verzeichnete man am 26. Juli 1914, genau acht Tage vor Ausbruch des Krieges. Ballon „Prinz Adolf“ führte Referendar Keltsch; zwei Studenten fuhren mit. Nach dem Start des „Aerostaten“, wie man einst Freiballone nannte, stieg auch „Prinzeß Viktoria“ hoch; Pilot war B. Dickmann. Auch er hatte zwei Bonner Studenten im Korb. Die prächtige Fahrt beider Bonner Gaskugeln bei sehr veränderlichem Wetter führte über Siegen i.W. nach Kassel. Recht unsanft landeten die beiden Ballone bei hoher Bodenwindgeschwindigkeit südöstlich von Kassel. Die Landungen mussten bei stürmischem Wind und Regen gemeistert werden. Die Gipfelhöhe auf diesen beiden Fahrten betrug aufgrund der Bordbuchnotizen 3.150 Meter.

Im Zuge der Mobilmachung ab 1. August 1914 wurde der gesamte Besitz der „Sektion Bonn“, die 4 Ballone und das dazugehörige Gerät, von der „Fortifikation Cöln“, der damaligen Militärverwaltung, kurzerhand beschlagnahmt. Damit war die erste Blütezeit des deutschen Freiballonsports in unserem Lande beendet. Wie anderswo auch, zog es die jungen Bonner Luftsportinteressenten weit mehr zum Flugsport als zum Ballonsport.

Die ersten Flüge von Fritz Pullig in Hangelar

Der Verein förderte aber auch schon früh das Fliegen mit „Flugapparaten“. Die ersten Flüge führte Fritz Pullig aus Altenkirchen mit einem Gleitflugzeug in der Hangelarer Heide durch. Unterstützt wurde Pullig ebenfalls vom Bonner Infanterieregiment 160, das die Hangelarer Heide seit der Fertigstellung der Rheinbrücke im Jahr 1901 als zusätzliches Übungsgelände nutzte und dem Fabrikanten Linden jr. Über seine fliegerische Laufbahn berichtet Pullig:
„Im Jahre 1909 begab ich mich auf die französischen Flugfelder. Hier lernte ich Santos Dumont, Europas ersten Flieger mit seiner kleinen Demoiselle, einer Eindeckermaschine mit 5,20 m Spannweite, kennen, mit der er den ersten Überlandflug ausführte. Mit Voisin Farman, Delagrange und Latham, Blériot und Breguet, ferner mit den Brüdern Wrigth konnte ich mich reichlich über Flugzeugentwicklungsmöglichkeiten unterhalten“.

Obwohl Otto Lilienthal schon 1891 erste Gleitflüge durchgeführt hatte, lag Deutschland in der Entwicklung von Flugzeugen gegenüber Frankreich und Amerika weit zurück. Allerdings beschäftigten sich zu dieser Zeit auch in Deutschland einige Konstrukteure mit der Entwicklung von Flugapparaten. Pulligs erster Flugversuch 1909 mit einem selbst gebauten Gleitflugzeug endete mit einem Bruch.

Gleiter von Fritz Pullig

Die zweite Maschine wurde in Bonn gebaut. Fritz Pullig wandte sich an die Sektion Bonn des NVfL. Er fand in Oberlehrer Milarch und sicherlich auch in Dr. Bamler Gesprächspartner, die seinen fortschrittlichen Ideen aufgeschlossen gegenüberstanden. Die Sektion Bonn beauftragte Pullig, seinen Plan zu verwirklichen.

Pullig berichtet weiter:
„Am 17. Juli 1909 ging es los. Die Maschine war auf dem Platz Hangelar in 3 Stunden montiert und startbereit. Trotzdem der Himmel nicht ganz so einladend war, beschloß ich doch zu starten. Nach 100 m versuchte ich vom Boden weg zu kommen, aber das Höhenruder reagierte noch nicht. Nach weiteren 200 m klappte es, es klappte sogar wunderbar! Das Flugzeug schwebte, der Boden versank unter mir, mir war, als flöge ich in den Himmel hinauf! Ich hörte die Leute rufen: „Sie fliegt - sie fliegt!“ Mir kam es vor, als sei ich 50 m hoch, aber es waren nur sechs!
Als ich gelandet war (400 m in 40 Sekunden) wurde ich beglückwünscht, als hätte ich die Welt erobert!
Nach 6 Wochen, in denen ich den ersten Rumpfdoppeldecker der Welt erbaut hatte, stürzte ich ab und brach einige Rippen. Im Westerwald war ich zur Ausheilung. Dort erhielt ich einen Brief meines Gönners Linden jr., in dem er mir mitteilte, dass sein Vater ihm bei schärfster Androhung untersagte, noch weiter meine angesichts des Zeppelins doch nur sinnlosen Flugversuche zu unterstützen. Damit endete meine Hangelarer Maschine unter der Axt des Schäfers Bier als Brennholz!“

Diese Flüge von Fritz Pullig gelten als die Geburtsstunde des Flugplatzes Hangelar.

Das Schaufliegen 1911

Im Jahre 1911 organisierte der Verein ein Schaufliegen in der Hangelarer Heide.

Niederrheinischer Verein für Luftschiffahrt

Section Bonn.

Sonntag den 15. Oktober 1911, nachmittags 3 Uhr, auf der Hangelarer Heide bei Beuel:

Großes Schaufliegen

Passagierflüge. ❁ Konzert.

Es fliegen:

Hoos-Eindecker, Rennmaschine, Herr Dr. jur. Hoos.

Dorner-Eindecker, Herr Bruno Werntgen.

Ständige Fahrgelegenheiten: Elektrische Bahn Bonn-Siegburg und Brölthalbahn.
Haltestelle für den I. und II. Platz: Station Niederpleis-Menden.
" " " III. Platz: Station Hangelar.
Bei ungünstigem Wetter findet das Fliegen an einem späteren Tage statt, es erfolgt jedoch keine Zurückerstattung der Eintrittsgelder.
Den Anordnungen der Aufsichtsbeamten ist unbedingt Folge zu leisten.

Preise der Plätze: I. Platz im Vorverkauf Mk. 2.— an der Kasse 3.—
II. " " " " 1.50 " " " 2.—
III. " " " " 0.50 " " " 0.50
Auto- und Wagenkarte Mk. 2.—. Kinder auf allen Plätzen Kassapreis die Hälfte.
Vorverkauf in den Cigarren-Handlungen in Bonn: Heinr. Brinck, Am Hof 9, Ernst Weiter, Neutor 2, H. Faßbender, Kölnstraße 71, in allen Geschäften d. Herrn Peter Linden u. in der Kaiserhalle. In Beuel: Restaur. Coutelier (Rheinlust). In Siegburg: Cigarrenhandl. Wintgen.

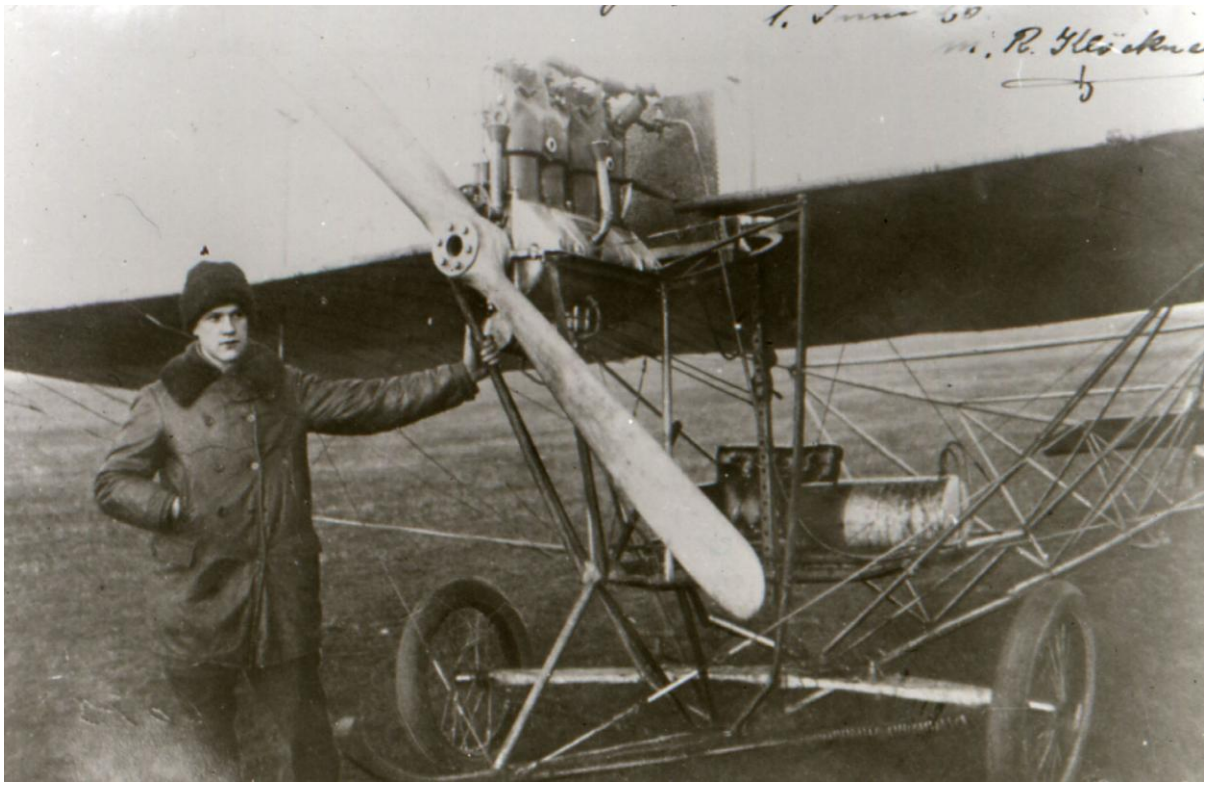
Auf allen Plätzen Restauration.

U. a. berichtete der Generalanzeiger am 16. Okt. 1911:
Herr Dr. Hoos ist mit seiner Maschine viermal aufgestiegen. Seine Flüge dauerten 7, 19, 14 und 16 Minuten. Nach der ersten Fahrt wechselten die Monteure seinen Propeller aus irgendeinem Grunde aus. Die 16-Minutenfahrt machte als Passagier Leutnant Tracht vom Inf.-Regiment 68 in Koblenz mit.

Herr Werntgen stieg fünfmal auf mit Fahrzeiten von 4, 4, 2, 8 und 12 Minuten. Nach dem dritten Fluge wechselte er die Maschine, probierte die Reservemaschine längere Zeit aus und machte dann zwei schöne Flüge kurz vor Eintritt der Dunkelheit, wieder mit einem Passagier.
Beide Flieger wurden vom Publikum enthusiastisch gefeiert; ganz besonders Dr. Hoos nach dem langen Passagierflug.
Die Flieger beschrieben bei ihren Flügen große Kreise, die weit über die Heide hinausreichten. Bei hellerer Luft hätten sie weithin gesehen werden müssen.
Gegen den Schluß des Schaufliegens war der Andrang des Publikums so groß, dass die Ordnungsmannschaften die Menschenmassen nicht mehr zurückhalten konnten. Und als bei eintretender Dunkelheit die Menge heim strebte, wußte die neue Elektrische trotz eingelegter Sonderzüge und Vierwagenzüge diese nicht zu fassen. Da bot sich denn auf den vielen Wagen wieder mal das altbekannte Bild von Pützchensmarkt: alles schwarz voll Menschen. Auf der Rheinbrücke mußten die Beamten es aufgeben, Kontrollzettel auszuteilen; sie ließen die Passanten ihre halben Nickel in eine große Ledertasche werfen.
Die Sektion Bonn des Niederrheinischen Vereins aber gebührt lebhafter Dank, daß sie auch uns Bonnern und der Umgebung es möglich gemacht, die neuesten Bezwinger der Lüfte in ihrem Element zu sehen. Wie das Fliegen die Zuschauer ergriffen, davon zeugten die Reden auf dem Heimwege. Alles sprach von den Fliegern und ihren herrlichen Leistungen."

Bruno Werntgen

Bruno Werntgen erhielt am 13. Dezember 1910 den Deutsche Pilotenschein Nr. 40. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der Bruder des Deutschen Kaisers, Prinz Heinrich von Preußen, im vergleichsweise hohem Alter von 40 Jahren, am 28. November 1910 das Flugzeugführerpatent Nr. 38 erworben hatte.
1912 eröffnete Werntgen in Hangelar eine Flugschule, in der Zivil- und Militärpiloten ausgebildet wurden.
Am 25. Februar 1913 stürzte Bruno Werntgen vor den Augen seiner Mutter tödlich ab. Er hatte eine Neukonstruktion erproben wollen. So wurde Bruno Werntgen das erste Opfer der „Fliegekunst“ auf der „Hangelarer Heide“.



Bruno Werntgen

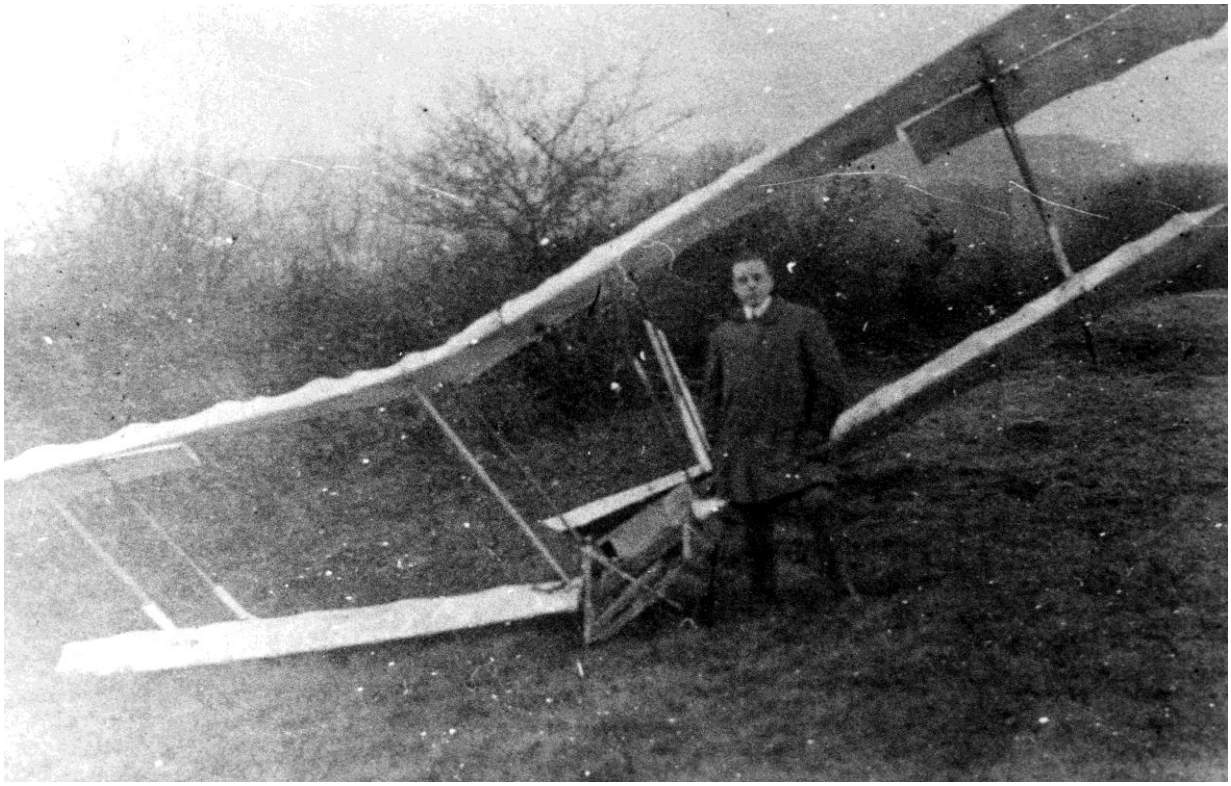
Modellfluggruppe

Der später berühmt gewordene Gerhard Fieseler und Erich Paffrath wollten schon vor dem Ersten Weltkrieg eine Modellbaugruppe gründen.
Die von Fieseler und seinen Freunden gebauten Flugmodelle wurden zur Freude bzw. zum Ärger mancher Passanten auch in den engen Bonner Altstadtstraßen zum Fliegen gebracht.

Erich Paffrath 1913

Gleitflüge von Wisskirchen und Nowack

Im Sommer 1914, noch ehe der erste Weltkrieg ausgebrochen war, hatte der damals 15jährige Lehrling Hans Wisskirchen (kurz „Wißki“ genannt) im Hof des väterlichen Anwesens in der Bornheimer Straße einen sehr primitiven Flugapparat gebaut, der aber schon auf dem Weg zum Exerzierplatz im Tannenbusch zerbrach. Ein Jahr später führte er zusammen mit Hans Nowack Flugversuche von einem Sandhügel im Tannenbusch durch. Einige Male vermeinten Wisskirchen und sein Freund wirklich zu fliegen, aber mehr als zwei Meter dürfte ihre Flughöhe nicht betragen haben!
Ausgerechnet am heißesten Tage des Jahres 1917 brachte Wißki seinen dritten Apparat (einen Doppeldecker) auf die Spitze des Kreuzberges, von der aus er bescheidene Luftsprünge unternahm. Selbstverständlich lag auch bald dieses Flugzeug zertrümmert im Grase in der Nähe der „Mordkapelle“
Im Herbst des gleichen Jahres 1917 versuchte Wißki es gar mit einem Dreidecker, einer primitiven Kopie des berühmten Richthofenschen Jagdeinsitzers.
So also sahen die Anfänge des Bonner Flugsports damals aus!



Hans Nowack 1917 am Kreuzberghang

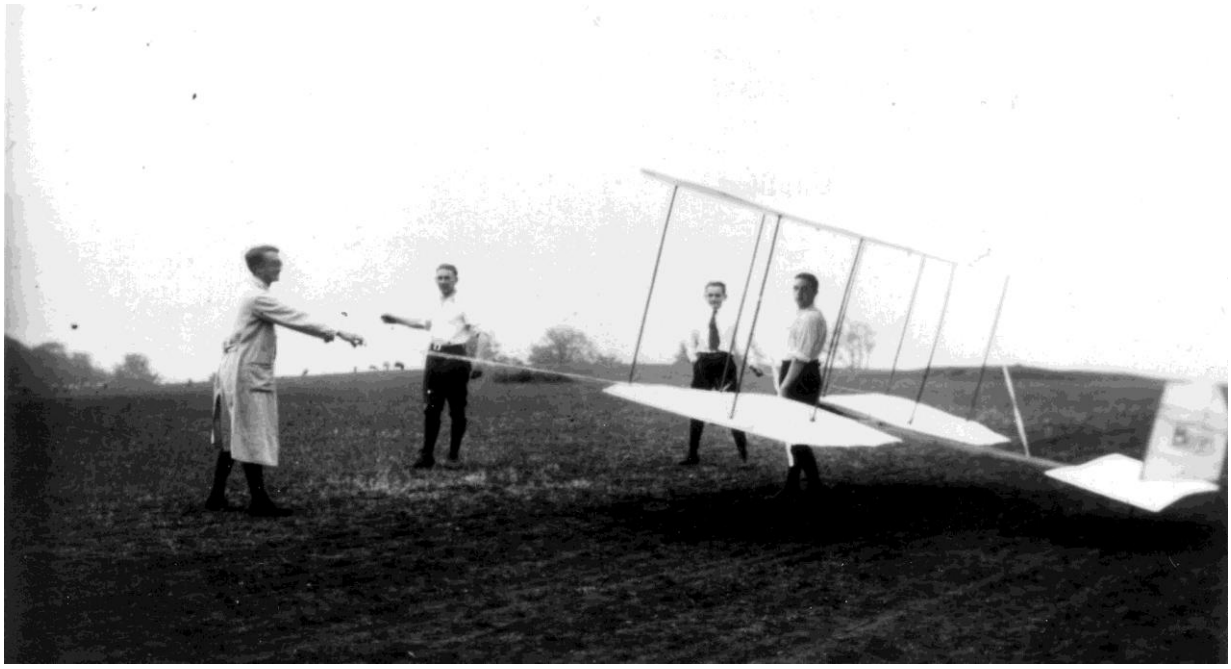
Die Zeit nach dem 1. Weltkrieg

Nach dem 1. Weltkrieg im Jahre 1918 hielten Mitglieder der „Sektion Bonn des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt sowie freiwillige Helfer die Ordnung in Hangelar aufrecht.
200 in Hangelar stationierte Flugzeuge vom Typ Focker D VII wurden von den Siegermächten konfisziert. Merkwürdigerweise war aber keine der zwangsweise übergebenen Maschinen flugklar. Aus allen Motoren waren die Zündmagnete „abhanden gekommen".
Nach dem Bericht der Zeitschrift „Start" vom November 1919 war es bereits in jenem Jahr zur Gründung des Flugsportvereins Bonn gekommen:
Am 30. September hielt der neugegründete Flugsportverein Bonn seine erste Versammlung ab, die äußerst zahlreich besucht war. Der Verein hat es sich zum Ziel gesetzt, den Modell-, Gleit- und Motorflugsport tatkräftig zu fördern. Eine größere Anzahl sehr gut durchgearbeiteter Modelle sowie ein Gleitflieger sind bereits vorhanden und soll schon in der nächsten Zeit ein größeres Fliegen veranstaltet werden. Ebenfalls soll durch interessante Vorträge technischer sowie populärer Art den angehenden Flugtechnikern die Schönheiten des Flugwesens vorgeführt werden. Die Geschäftsstelle befindet sich in Bonn, Koblenzerstraße 74, bei Herrn Schriftführer H. Niesen.
Vermutlich durfte sich der Verein aber wegen des Flugverbotes der Siegermächte nicht bestätigen. Von 1918 - 1926 waren es englische und französische Einheiten, die in Hangelar flogen.
Die eigentliche Bonner Fliegerei begann erst im Jahre 1921, als sich durch einen Zeitungsaufruf einige der unsern, die entweder als Flugzeugführer, Ballöner, Luftschiffer oder solche, die wegen ihres jugendlichen Alters als Hilfsdienstpflichtige auf dem Flughafen tätig waren, sich zusammenfanden zur Gründung eines Luftfahrtvereines. Sie hatten im Laufe der Kriegsjahre die Entwicklung des Flugwesens erlebt, waren mit der Fliegerei in Berührung gekommen und ihr verfallen.

Die ersten Nachkriegsflieger waren neben Albert Sonntag, Hans Wisskirchen, Hermann Landmann, Carl Virneburg, Erich Paffrath, Hans Nowack, Josef Schiller, Nagel, Stoffel und Niesen

Immer größer wurde die Gruppe, denn der Ausspruch des Rhönvaters O. Ursinus: „Wenn wir nicht mit Motoren fliegen dürfen, dann fliegen wir eben ohne Motor“, war auch in Bonn vernommen worden. Zu Zeiten der fremden Besatzung Flugzeuge zu bauen, war ein kühnes Unterfangen, denn die Siegermächte hatten es verboten, Flugzeuge herzustellen und zu fliegen.

Über die Zeit nach dem 1. Weltkrieg schreibt der spätere ehrenamtliche Geschäftsführer der Flugsport-Vereinigung Bonn Albert Sonntag: „Inzwischen hatten wir alten Flieger und Luftschiffer uns wieder zusammengefunden: rasch aber wurden unsere Zusammenkünfte im „Kieffer“ von der Besatzungsbehörde verboten. Man duldete nicht diese „kameradschaftlichen Zusammenkünfte“. Als ich dann später mit mehreren Kameraden die „Flugsportvereinigung Bonn“ gründete und man uns auch jetzt wieder Schwierigkeiten machen wollte, da betonte ich den rein wissenschaftlichen Charakter unserer Vereinigung, die sich nur mit dem Problem des Segelflugs befassen wolle und nun auch mit dem Bau eines Hängeleiters in meiner Waschküche begann. Die praktischen Versuche fanden auf dem Rodderberg statt und gelangen teilweise. Die Franzosen beobachteten uns immer argwöhnischer, und schließlich kam das Versammlungsverbot. Da trafen wir uns zu einem „Ausflug nach dem Venusberg“ und über den Berg gehend wurde dann marschierender Weise eine Vereins-Versammlung abgehalten. Die Luftfahrtzeitschriften der Bremer Zentrale kamen nicht mehr durch die Post an; sie wurden durch die Zensur zurückgehalten. Da bekam ich eine zugeschmuggelt und meine hochschwangere Frau trug diese 40 - 50 Zeitschriften in der Stadt persönlich rund, da ich mich dabei nicht wollte erwischen lassen, wir aber damit rechneten, daß man einer Frau in ihrem Zustand nichts anhaben würde! So wurde der Luftfahrtgedanke immer wach gehalten.“



Erster Versuch auf dem Rodderberg 1922, links: Albert Sonntag

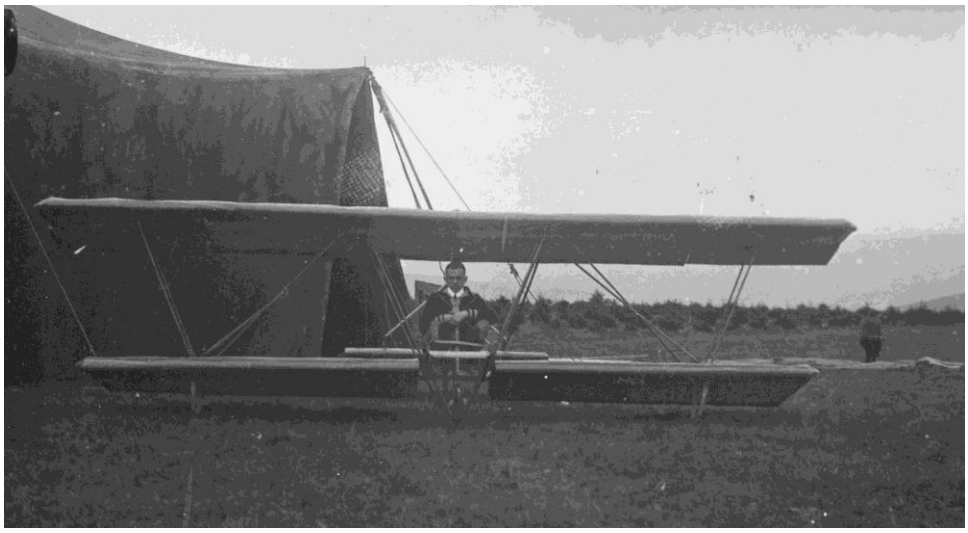
ALBERT SONNTAG

Der am 19. September 1894 in Bonn geborene Albert Sonntag war Schüler des Bonner Hochherzigen Gymnasiums gewesen, studierte zwei Semester Jura und begann dann seine berufliche Laufbahn im Verwaltungsdienst des Bürgermeistersamtes Wesseling. Danach arbeitete er im Kreisverwaltungsdienst des Landkreises Bonn und anschließend als Stadtobersekretär bei den Bahnen der Stadt Bonn, des Landkreises Bonn und des Siegkreises. Als Mitarbeiter von Generaldirektor Kotschenreuther legte er bereits damals den Grundstein für den Sportflugplatz Hangelar. Den Ersten Weltkrieg machte er als Kriegsfreiwilliger von 1914 bis 1918 an der Westfront mit. Er war als Beobachter im Korb eines Fesselballons eingesetzt.
Im Frühjahr 1921 war er maßgebend an der Wiedergründung des Luftsportvereins Bonn beteiligt. Viele Jahre führte er die Geschäfte des Vereins ehrenamtlich.
Heimlich baute man während der Besatzungszeit im Keller seines Hauses in der Clemensstraße nach den Plänen von Hermann Landmann ein Gleitflugzeug, das am Rodderberg eingeflogen wurde und anschließend am Rhönwettbewerb 1922 teilnahm.1926 wurde er zum Hangelarer Flughafenleiter bestellt. Es gelang ihm, den Flugbetrieb auf dem Hangelarer Sportflugplatz zu organisieren und zu intensivieren. Dank seiner fliegerischen Fähigkeiten (er war Freiballonfahrer, Segel- und Motorflieger) konnte er viele Flugtage aufziehen. Die bekannteste Veranstaltung war die Deutsche Damen-Kunstflugmeisterschaft am 29. Mai 1930. Er organisierte die Treffen von Fieseler und dem französischen Kunstflugmeister Doret, Flugtage mit Ernst Udet und den Besuch des Luftschiffes LZ 127 „Graf Zeppelin“ in Hangelar am Osterdienstag 1930. Auch war er 1932 Initiator der Landung des legendären Riesenflugbootes „Do-X“ auf dem Rhein.
Im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung Bonn, dem Landkreis Bonn und dem Siegkreis, vor allem unterstützt durch den rührigen Generaldirektor Kotschenreuther der „Elektrischen

Bahnen Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises“ (heute SSB), schuf er die „Luftverkehr Siebengebirgsflug“. Mit der Mercedes-Klemm „Siebengebirge“ wurden besonders Rundflüge im Bonner Raum durchgeführt.
Am 16. März 1933 enthoben die Nationalsozialisten Albert Sonntag seines Amtes als Leiter des Flugplatzes Hangelar und leiteten gegen ihn ein Dienststrafverfahren ein. Die gegen ihn erhobenen Vorwürfe erwiesen sich als unhaltbar, so dass das Verfahren eingestellt werden musste. Trotzdem wurde er nicht wieder als Flughafenleiter eingesetzt. Ende 1933 trat er durch die Fürsprache einflussreicher Gönner eine neue Stellung als Segelflug-Referent in Danzig an.
Am 31. Januar 1935 kam er als Passagier bei dem Absturz einer JU 52 ums Leben. Die Nationalsozialisten scheuten nicht davor zurück, dieses traurige Ereignis für sich propagandistisch auszuschlachten. Die SA war in 100 Mann-Stärke vertreten. Der Sarg wurde am Bonner Hauptbahnhof aufgebahrt und dann in Begleitung von SS und SA durch die Stadt zum Nordfriedhof geführt.

Auf zur Rhön

Nach dem Ersten Weltkrieg verboten die Siegermächte jede fliegerische Betätigung. Die Bonner Flugpioniere ließen sich durch die Verbote der Besatzungsmächte jedoch nicht einschüchtern. Nachdem der mit Ölpapier bespannte erste Hängegleiter schon nach einigen Sprüngen auf dem Rodderberg 1922 Bruch machte, wurde schnell ein bereits im Bau befindliches Doppeldecker-Gleitflugzeug mit Kufen für den Segelflugwettbewerb in der Rhön fertig gestellt.
1920 war in Deutschland eine neue Epoche der Fliegerei angebrochen. In den Bergen der Rhön waren die ersten motorlosen Flüge gelungen. Dort galt das Flugverbot nicht für den motorlosen Flug. Die Bonner Gruppe war die einzige aus dem Rheinland, die an dem Wettbewerb 1922 teilnahm.

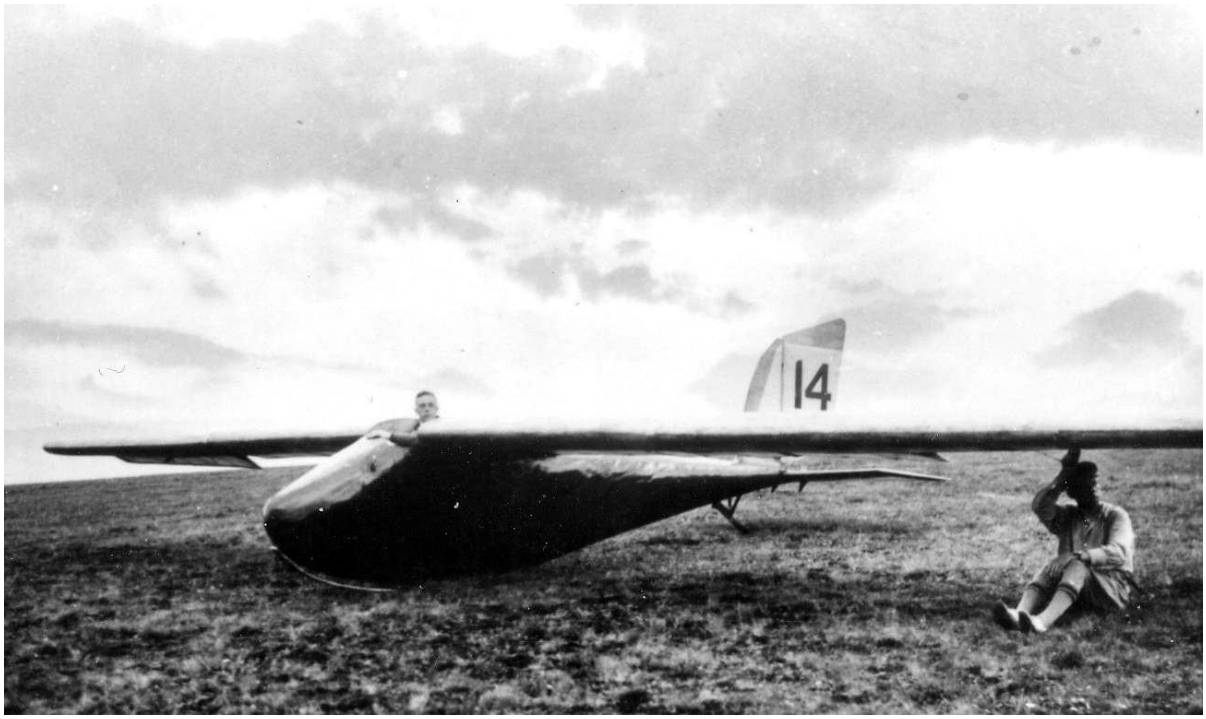


Wisskirchen mit seinem Schlittengleiter 1922 auf der Rhön

Nach wenigen Tagen in der Rhön ging auch dieses Flugzeug zu Bruch und man kam ohne Maschine zurück nach Hause. Unter besonders schwierigen Umständen wurde dann die erste Rumpfmaschine in der Werkstatt des Schreiners Josef Stoffel in Endenich gebaut, mehrmals musste die Werkstatt der Besatzung wegen gewechselt werden.
Um an dem Rhönwettbewerb 1923 teilzunehmen, wurde das Flugzeug auf einem Leiterwagen versteckt heimlich über die Besatzungszonengrenze bei Altenkirchen geschafft.

Ein Passant fragte den Fuhrmann, was er da geladen hätte. Die Antwort war: „En Maschien för Prumme ze drücke!“, (Eine Maschine, um Pflaumen zu pressen) womit sich der Frager zufrieden gab. Unsere Maschine, die übrigens den Namen „Schlägel und Eisen“ führte, blieb in der Rhön und wurde später verkauft.“

Das Segelflugzeug „Schlägel und Eisen“ hatte eine Spannweite von 13 Metern, war 6,60 Meter lang und 1,20 Meter hoch. Mit der Wettbewerbsnummer 14 gewann cand. ing. Hans Nowack den silbernen Ehrenbecher des „Deutschen Modell- und Segelflugverbandes“, den 2. Preis für den längsten Einzelflug, den 3. Preis für die größte Gesamtflugdauer in seiner Klasse. Aus der Meldeliste wird ersichtlich, dass die Bonner auch beim Rhön-Wettbewerb 1924 mit ihrem Flugzeug „Schlägel und Eisen“ an den Start gingen.



„Schlägel und Eisen“ 1923 auf der Wasserkuppe

Die Besatzungszeit

Mit den auf der Wasserkuppe gewonnenen neuen Erkenntnissen wurde in Bonn der Bau eines neuen Flugzeuges in Angriff genommen. Da die Waschküche in der Clemensstraße wie auch die Räumlichkeiten im Hause der Familie Wisskirchen nicht mehr ausreichten, zog die Gruppe in die Bonner Berufsschule, die aber bald wieder geräumt werden musste, da von Seiten der Direktion der Schule Befürchtungen wegen der französischen Besatzung geäußert wurden. Schulrat Bädorf stellte eine von marokkanischen Truppen geräumte Halle in der Gronau zur Verfügung. Da auch hier mit Schwierigkeiten zu rechnen war, entschloss man sich zu warten, bis der nunmehr bevorstehende Abzug der fremden Truppen vollzogen war.
Während der Besatzungszeit hielt Albert Sonntag Vorträge über die Luftfahrt: „die mir auch von Seiten der Besatzung sehr übel genommen wurden. Bei einem ersten Vortrag im hiesigen Lichtspieltheater war die Besatzung vertreten; bei einem Vortrag in Bad Ems folgten mir in dem übervollen Lokal nach dem Vortrag zwei MP (Militärpolizisten) in eine Wirtschaft, wo ich zu Abend aß, um eine passende Gelegenheit zur Verhaftung zu erwischen. Währenddessen

verließ mein Schwager mit einem wertvollen Bilderkoffer das Lokal und fuhr einige Stationen mit einem Mietauto voraus. Ich ließ Hut und Mantel hängen und ging „für Herren", um nicht wieder zurückzukehren. Diese „Werbung" kostete mich allein 80 RM Zuschuß meinerseits, ich entkam in das schon damals freie Bonn."

Bereits am 21. November 1925 nahmen die Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und der Siegkreis die gemeinsame Behandlung aller Luftverkehrsfragen für ihre Gebiete unter der Direktion der elektrischen Bahnen (heute SSB) der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises (Arbeitsgemeinschaft) auf. Auf Vorschlag von Albert Sonntag ersetzte man „Arbeitsgemeinschaft" durch „Siebengebirgsflug".
In zwei fast gleichlautenden Schreiben vom 28.12.1925 an den Landrat in Siegburg und den Oberbürgermeister der Stadt Bonn teilte die „Flugsport-Vereinigung Bonn am Rhein" mit, dass nach Auskunft des Reichsvermögensamtes „...die abziehenden Besatzungstruppen die große Halle auf dem Flugplatz Hangelar abzubrechen und nach Düren abzutransportieren beabsichtigen. Dem schriftlichen Protest des Reichsvermögensamtes haben wir uns durch die in der Anlage abschriftlich beigefügten Telegramme angeschlossen. Inzwischen ist auf den Abbruch verzichtet worden."
Unterschrieben wurden diese Briefe von Albert Sonntag, dem damaligen Geschäftsführer der Flugsportvereinigung.
Die Telegramme hatten für Albert Sonntag noch ein Nachspiel. „Nie im Leben werde ich die Stunden vergessen, als ich von den Franzosen stundelang vernommen wurde, weil ich auf eigene Faust ein Protesttelegramm wegen des beabsichtigten Abbruchs der Hangelarer Flugzeughallen an Ministerpräsident Briand gesandt habe".

Abzug der Besatzungstruppen

Am 1. Februar 1926 wurde die Räumung des Rheinlandes durch die Besatzungsmächte eingeleitet. Am 2. Februar, gegen 11.00 Uhr, landeten die ersten deutschen Flugzeuge in Hangelar. Unter ihnen befanden sich die Bonner Wisskirchen und Paffrath.

Aufstellung der gelandeten Sportflugzeuge nach Abzug der Besatzungstruppen

Ein neuer Anfang

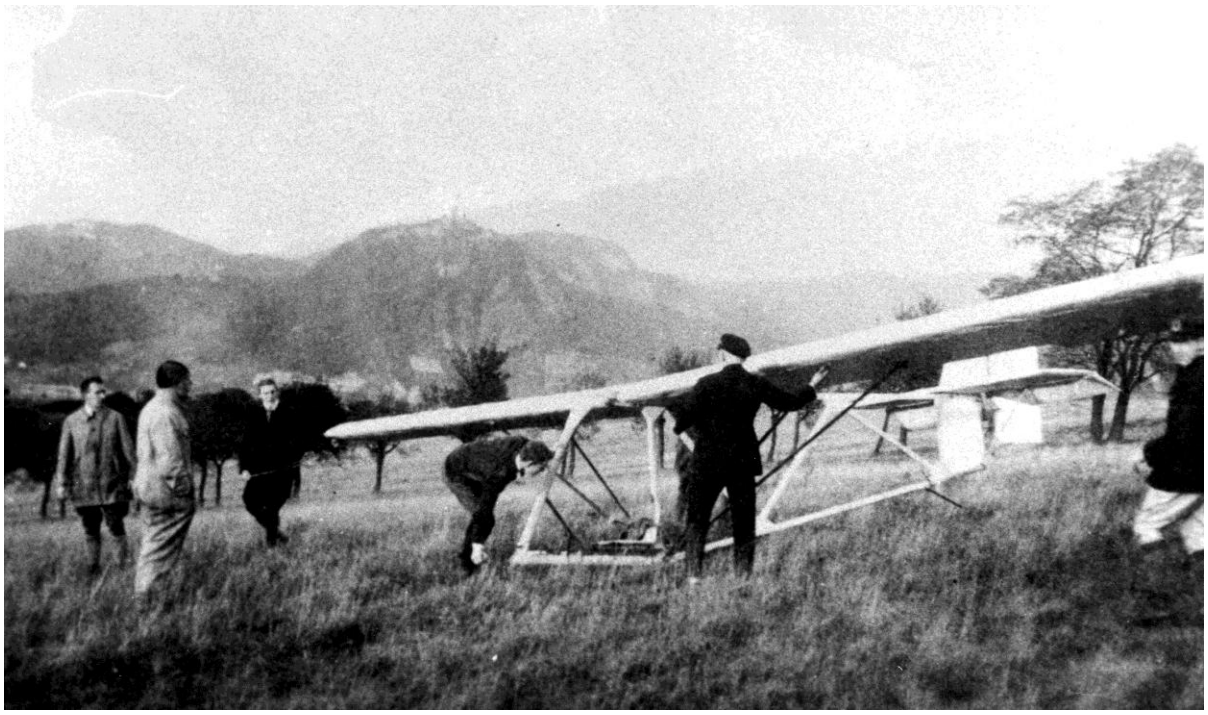
Ballon „Richthofen“; im Ballonkorb
links Prof. Milarch, rechts Major Niemöller

Seit Februar 1926 gab es auch wieder gelegentliche Aufstiege von der Bonner Ballonwiese aus, aber es fehlte der Elan, der Schwung früherer Jahre. Bestand die an Zahl geringe Mannschaft der Ballonführer der „Sektion Bonn“ vor dem Ersten Weltkriege aus Männern im fortgeschrittenen Alter, so drängten ab 1926 jüngere Luftfahrtbegeisterte zum Flugsport nach. Vor allem fehlte der Initiator des „Bonner Luftsports“, Prof. Milarch, der schon Ostern 1913 nach Löwenberg in Schlesien verzogen war. Anno 1926 kehrte Milarch wieder ins Rheinland zurück, wohnte in Godesberg, wo er im Pädagogium wirkte. Er unternahm einige wenige Ballonfahrten und verzog dann erneut, diesmal (Frühjahr 1928) nach Friedrichshafen am Bodensee. So kann denn von den Ballonsportjahren 1926 bis 1939 (Beginn des Zweiten Weltkrieges), soweit es den Bonner Raum angeht, nicht all zuviel gesagt werden.
Die letzte Freiballonfahrt ab Godesberger Gaswerk fand statt am 9. Dezember 1928. Im Korb stand nur der bekannte Kölner Luftfahrer Hiedemann. Vor dem Aufstieg hatten der Bonner Flughafenleiter Albert Sonntag und Christian Geusgen, Ballonsportler und Fabrikant aus Kalscheuren, und noch ein Mitfahrer den Korb wieder verlassen müssen, weil der Ballon infolge schlechter Gasqualität nicht hochsteigen konnte.
Mit dem Vereinsballon „Richthofen“ starteten zumeist Albert Sonntag, Peter Kalt und Rudolf Körfgen .

Aufschwung des Segelfluges

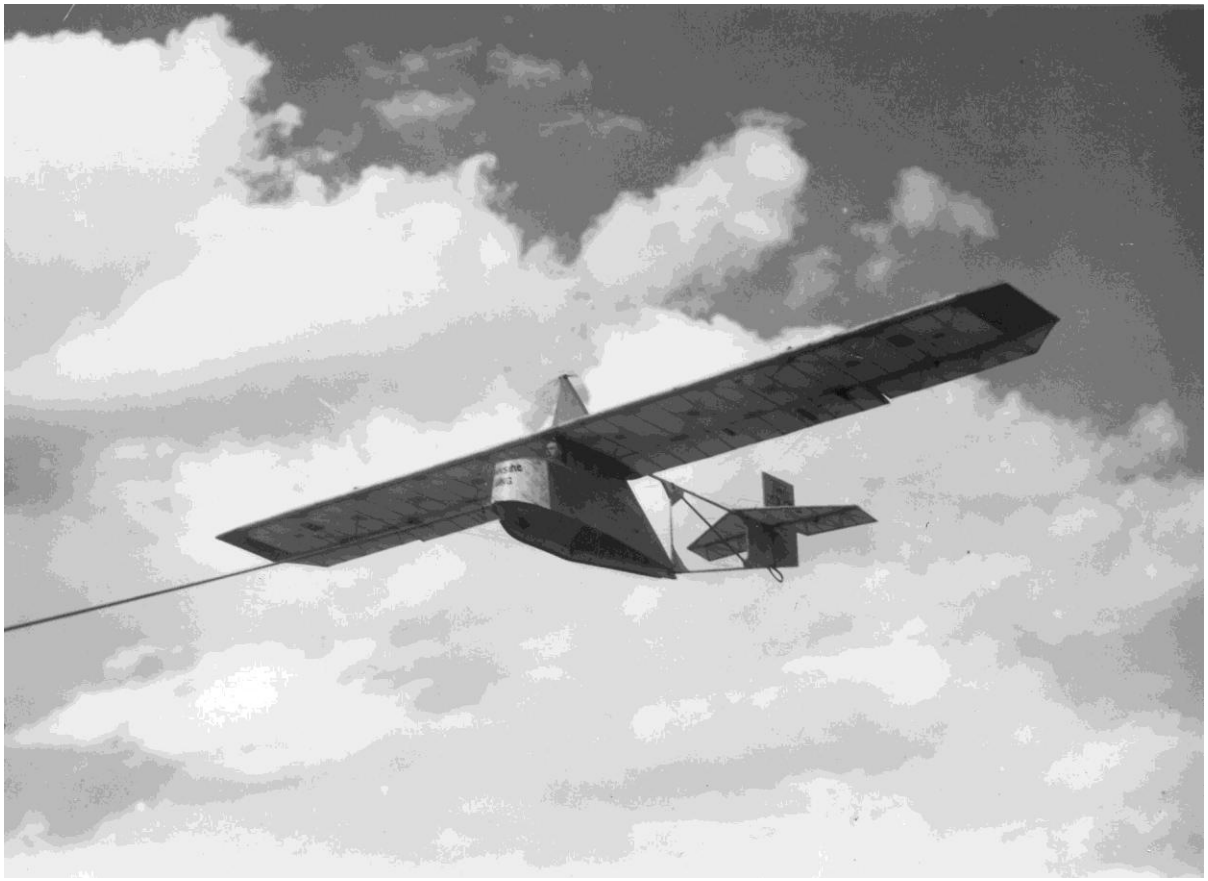
Die Segelfliegerei erhielt nun mächtigen Auftrieb. Da es so gut wie keine Bauvorschriften gab, entwickelten sich ungehemmte Entfaltungsmöglichkeiten.

Schul-Doppeldecker auf dem Rodderberg

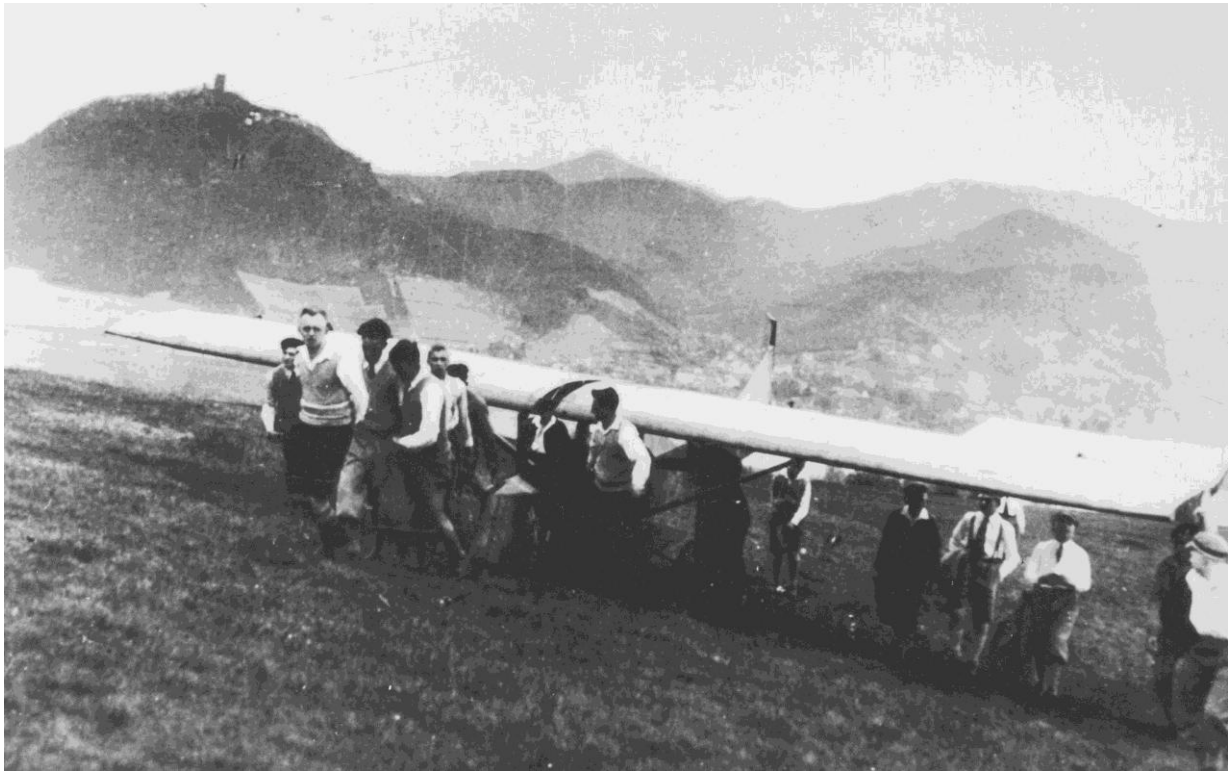


„Pegasus“

„Schädelspalter“ ES-29, später bekannt als „Grunau-9“

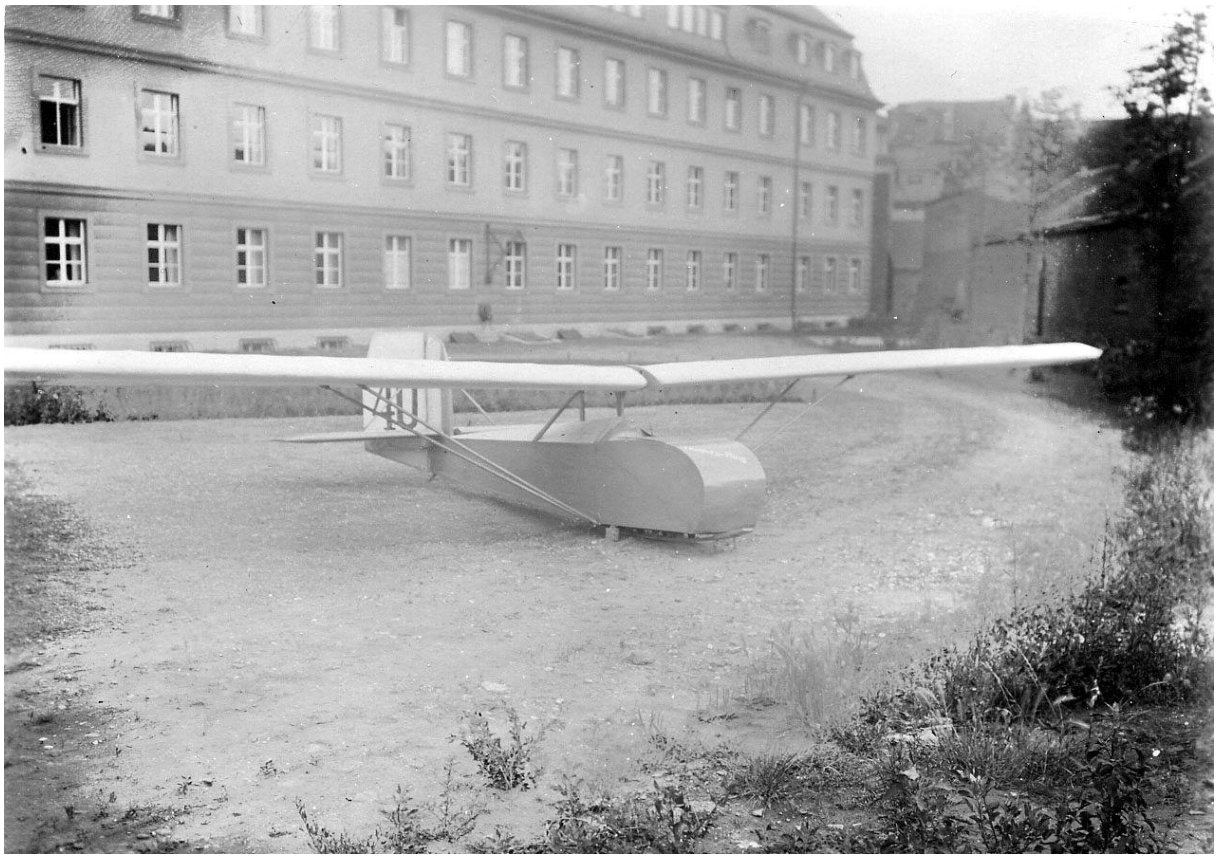


Zögling „Bönnscher Jung“

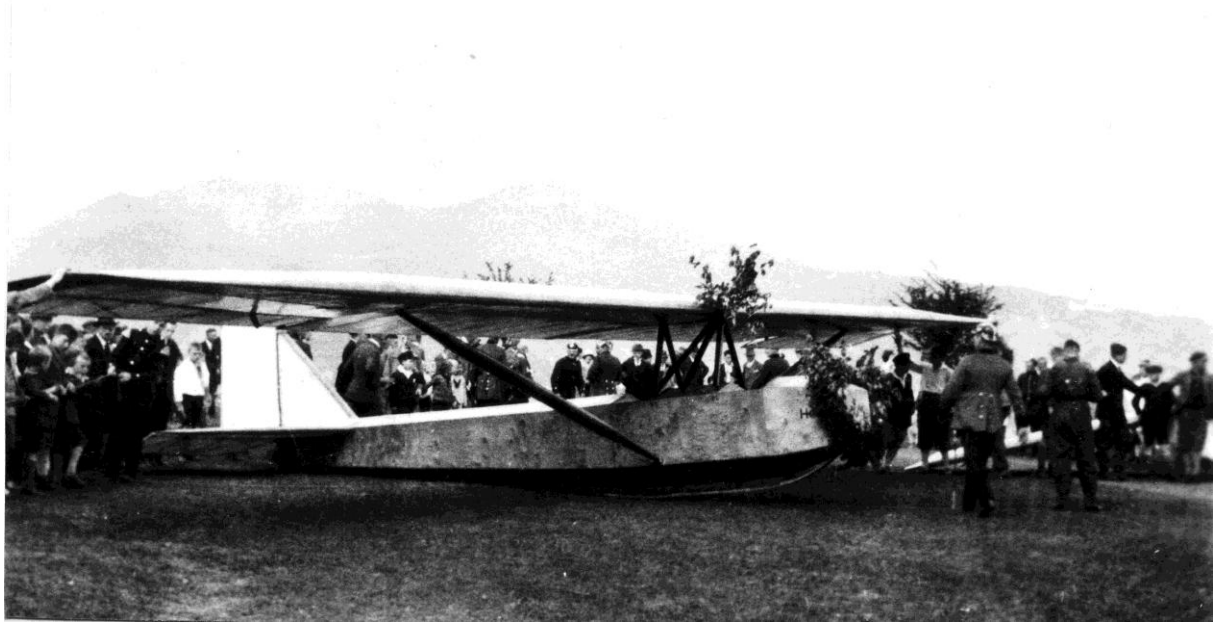


„Prüfling“ am Rodderberg 1927

„Bonn I“ mit der Wettbewerbsnummer 39 des Rhönwettbewerbes 1927 am Rodderberg



„Nürburgring“ in Bonn mit der Nr. 40 des Rhönwettbewerbes von 1927



Doppelsitzer „Helge“

Trude Falderbaum im „Falke“ (Bauzeichnung „Grüne Post“)

Segelflugbetrieb auf dem Rodderberg bei Mehlem/Rolandseck

Die Segelflieger flogen anfangs auf dem Rodderberg bei Mehlem, verlegten aber ihren Flugbetrieb auch nach Hangelar als Windenstart und Flugzeugschlepp Flüge auf ebenem Gelände ermöglichten.

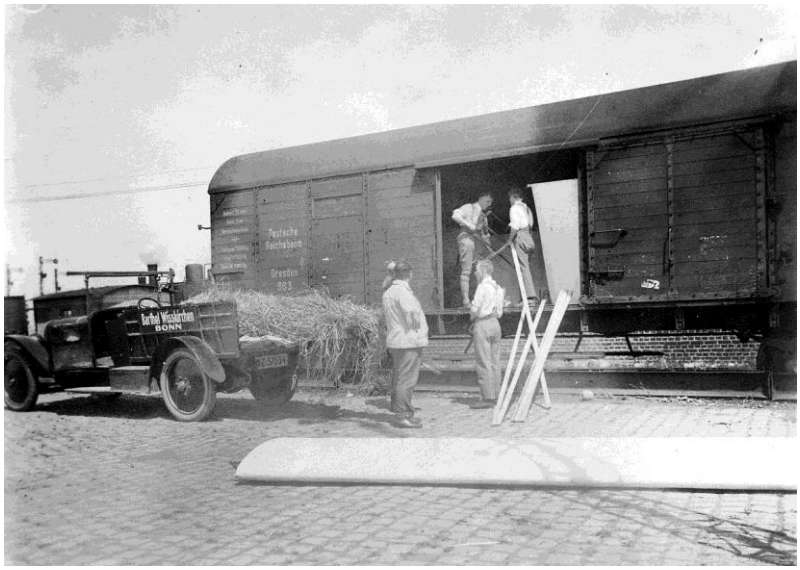
Die Bonner bei den Rhönwettbewerben 1927 – 1930

Die Jungfliegergruppe nahm 1927 auch wieder am Rhönwettbewerb vom 31. Juli bis 15. August teil. In der Wettbewerbsliste sind die Bonner aufgeführt mit:

Nr. 31 Prüfling
Nr. 34 Jupp
Nr. 39 Bonn I
Nr. 40 Nürburgring

Links Nr. 40 „Nürburgring“, rechts Nr. 34 „Jupp“

Die Flugzeuge wurden mit der Bahn nach Gersfeld und von dort zur Wasserkuppe gebracht.



Auch im Jahre 1928 beteiligten sich die Bonner am Rhönwettbewerb. Sie hatten damals noch kein teures, hochwertiges Segelflugzeug und konnten deshalb nur im Schulungswettbewerb teilnehmen.

Die Maschinen wurden am Samstag, den 21. Juli verladen und rollten per Waggon nach Gersfeld

Bonn hatte sich mit etwa 30 Gruppen zu messen und stand mit Rostock und Kassel an der Spitze. Im Wettbewerb mit diesen konnte Bonn, dank seiner beiden ausgezeichneten Piloten und Schulflugzeuge (Fabrikant Jos. Schiller auf „Jupp“ und Dipl.-Ing. Landmann auf „Rodderberg“) den größten Anteil der Tagespreise und die größte Preissumme im „Schulungswettbewerb“ überhaupt erringen, obwohl beide Flugzeuge infolge Bruchschadens für mehrere Wettbewerbe ausschieden.

Im Gesamtwettbewerb erfolgten 1007 Starts, von denen Bonn 163 = 16 % ausführte. Jeder 6. Start innerhalb des gesamten Wettbewerbs war ein Bonner Start.

Es startete das Flugzeug:

Nr. 12	„Rodderberg“ (Landmann)	57- mal
Nr. 13	„Jupp“ (Schiller)	58- mal
Nr. 14	„Vulkan“ (Wisskirchen)	2- mal
Nr. 33	Zögling „Bönnscher Jung“ (Ruff)	46- mal

Im Mitteilungsblatt Nr. 10 des Vereins wurde zu Recht festgestellt: *„Mit diesem Resultat dürfen wir zufrieden sein, denn der Niederrheinische Verein, Sektion Bonn, ist keinem Rhönteilnehmer unbekannt geblieben.“*

„Vulkan“ mit der Wettbewerbsnummer 14

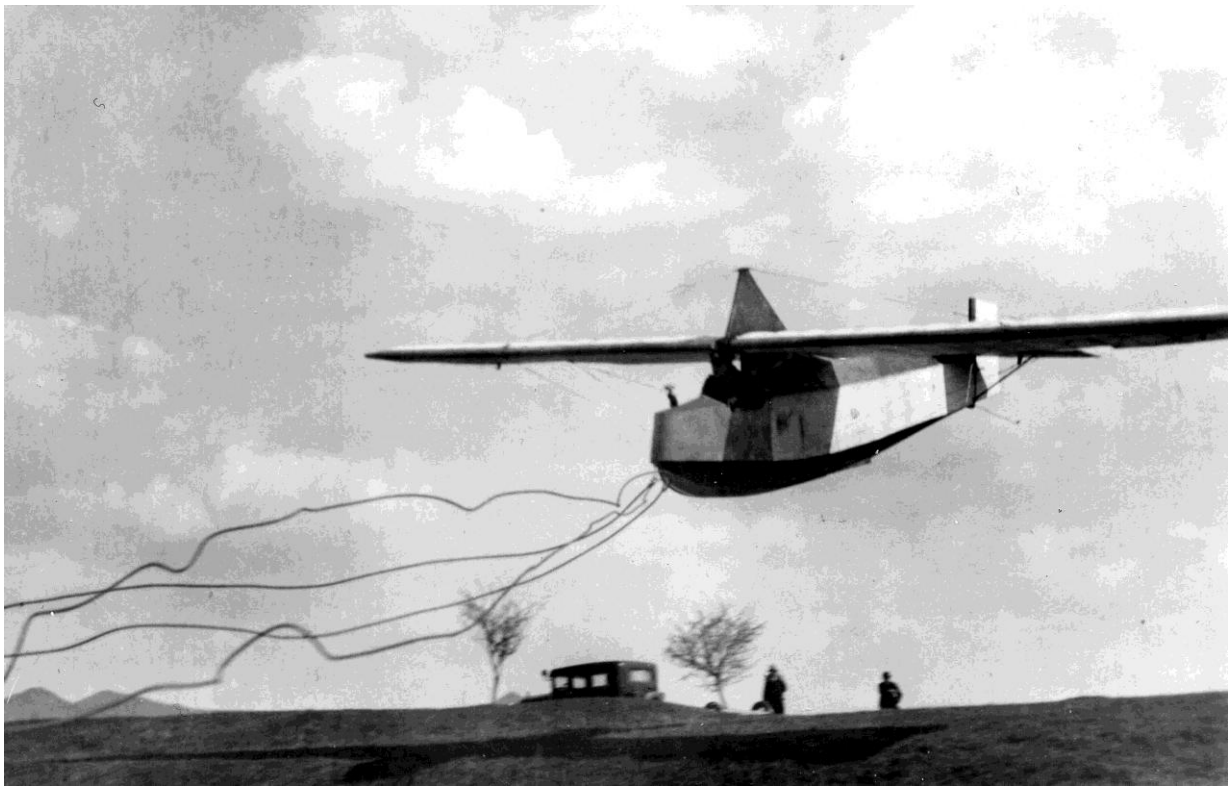
Auch 1929 nahmen die Bonner am Rhönwettbewerb teil mit „Jupp“, „Rodderberg“, „Bönnscher Jung“ (Nr. 51) und einem weiteren Zögling (Nr. 52).

Die Bonner Gruppe vor „Rodderberg“ 1929

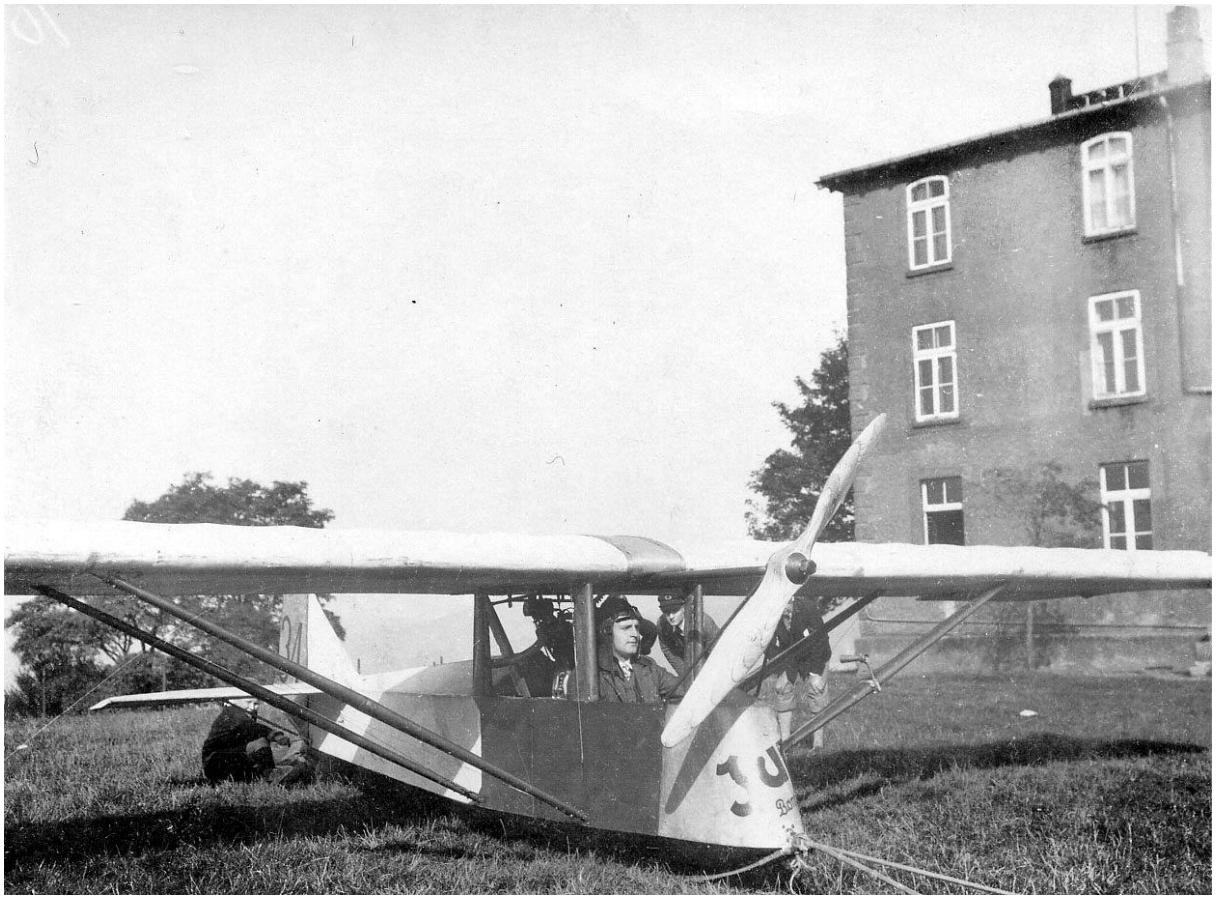
Das Bonner Segelflugzeug vom Typ „Professor“ mit dem Namen „Bönnscher Jung II“ am Fliegerdenkmal beim Rhönwettbewerb 1930 auf der Wasserkuppe

Hermann Landmann, Bonner Flugzeugkonstrukteur und Flieger

Hermann Landmann wurde 1898 in Bonn geboren. Er besuchte das Städtische Gymnasium zu Bonn und war dort Schüler von Professor Milarch. Anschließend studierte er an der Technischen Hochschule in Aachen und legte dort sein Examen als Diplom-Ingenieur ab. Sein erstes Segelflugzeug La 1 baute er bereits 1922 an der TH Aachen. Er flog seit 1923 heimlich auf selbstgebauten Gleitern auf dem Rodderberg bei Mehlem, bevor er 1926 auf dem Hangelarer Flugplatz tätig wurde.
Die La 2 war 1925 im Baustadium abgebrochen worden. Für den Bonner Verein konstruierte er Segel- und Motorflugzeuge. Schon 1928 baute er einen von den Imperia-Motorradwerken gestifteten MAG-Motor in ein Segelflugzeug vom Typ „Prüfling" hinter den Führersitz ein. Zum Propeller über den Bug führte eine Fernwelle. Dieses Flugzeug war unter dem Namen „Jupp" bekannt.
Die La 3 war ein Segelflugzeug. Für das Vereinsmitglied Wisskirchen konstruierte er 1928 die La 4, für Schiller die La 5 „Jüppchen" und für Dr. Schroedter die La 7 „Sonny Boy". Die 1929 gebaute La 6 war wieder ein Segelflugzeug. Seit 1935 lehrte er an der Staatlichen Ingenieurschule in Stettin.
Den Zweiten Weltkrieg erlebte er als Flugingenieur und Konstrukteur von Segel- und Motorflugzeugen. Nach dem Zusammenbruch 1945 blieb er in der Ostzone. An der Technischen Hochschule zu Dresden hat Landmann viele Jahre als Professor gelehrt. Er starb am 29. Januar 1977 in Dresden.



Landmann-Segler La 3 am Rodderberg



„Jupp“ mit Hilfsmotor am Rodderberg, am Seitenleitwerk die Nr.34 des Rhönwettbewerbes von 1927

Wisskirchen in seiner Landmann La 4 auf dem Flugplatz Hangelar

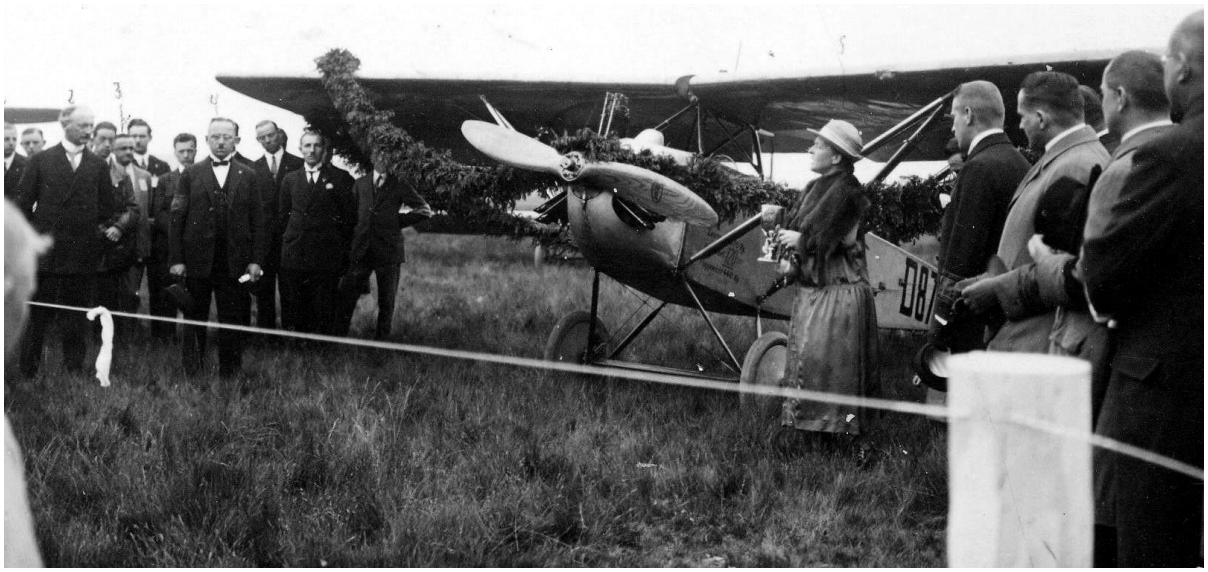
La 5 „Jüppchen“ von Josef Schiller auf dem Flugplatz Hangelar

Dr.-Ing. Rolf Schroedter in seinem „Sonny Boy“, einer Konstruktion von Hermann Landmann
Links: Liesel Bach

Der Verein erhält ein Motorflugzeug

Am 4. Mai 1926 teilte Albert Sonntag dem Landrat des Siegkreises mit:
„Die Flugsportvereinigung ist die Nachfolgerin der Sektion Bonn des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt, vor dem Kriege des größten Luftfahrtvereins der Welt. Als diese von der Besatzung verboten wurde, wählten wir die Bezeichnung „Sport“ Vereinigung und hatten das Glück, uns so wenigstens bis zum passiven Widerstand zu halten. Der Name „Flugsportvereinigung“ ist somit nur aus historischen Gründen bestehen geblieben. Die Vereinigung bezweckt die Förderung der deutschen Luftfahrt im Allgemeinen und besonders auch die lokalen Luftfahrtinteressen. Wir glauben, durch unsere bisherige Tätigkeit den Beweis erbracht zu haben, daß unsere Vereinigung berufen ist, eine entscheidende Rolle in der rheinischen Luftfahrt zu spielen.
Wie sehr unsere Arbeit anderweits anerkannt wird, mag daraus hervorgehen, daß uns von höchster amtlicher Stelle aus als Anerkennung für unsere stille Arbeit ein komplettes, fabrikneues Flugzeug im Werte von 12 000 RM gestiftet worden ist, daß im Laufe dieser Woche in Bonn eintrifft. Damit ist auch der ständige Flugbetrieb in Hangelar gesichert!

Am 6. Juni 1926 wurden Platz und Flughafenbetrieb mit einem ersten großen Flugtag in Hangelar offiziell eröffnet. Die „Albatros L 66a“ mit dem Kennzeichen D 873, das Geschenk des Deutschen Luftfahrtverbandes an die Flugsport-Vereinigung Bonn erhielt den Namen des einstigen Bonner Professors, des Freiheitsdichters von 1813, Ernst-Moritz Arndt. An dem von einer unübersehbaren Zuschauermenge besuchten Flugtag fanden erstmalig Rundflüge über Bonn, Siegburg und das Siebengebirge statt, die sich eines regen Zuspruchs erfreuten.



Taufe der „Ernst-Moritz-Arndt“ am 6. Juni 1926

Namensänderung

Gemäß einem einstimmigen Beschluss des Vorstandes und der Mitgliederversammlung vom 20. Juli 1926 nannte sich der Verein wieder „Niederrheinischer Verein für Luftschiffahrt Sektion Bonn“. Der Verein war zu dieser Zeit mit 250 Mitgliedern der größte Luftfahrtverein im Rheinland und verfügte als einziger von 40 D.L.V. Vereinen im Rheinland und Westfalen über ein eigenes Motor- Flugzeug.

Großflugtag am 19. September 1926

Am 19. September veranstaltete die „Siebengebirgsflug“ zusammen mit dem Niederrheinischen Verein für Luftschiffahrt e.V., Sektion Bonn e.V., einen Herbst-Groß-Flugtag mit einem Kunstflugprogramm bekannter Piloten, darunter Raab, Gröbedinkel und Gerhard Fieseler aus Bonn.

Fieseler am 19. 9. 1926 in Hangelar

Gerhard Fieseler

Der 1896 geborene Gerhard Fieseler verlebte seine Jugend in Bonn, wo er die Schule an der Heerstraße und dann ein Gymnasium für ein paar Jahre besuchte. Er erlebte die ersten fliegerischen Aktivitäten in Hangelar. Mit seinen Bonner Freunden fertigte der junge Buchdruckersohn aus der Franzstraße in der Bonner Altstadt viele Flugmodelle, die zur Freude bzw. zum Ärger mancher Passanten in den engen Straßen Bonns zum Fliegen gebracht wurden. Aviatik und Aeronautik fesselten Gerhard Fieseler mehr als der recht „uninteressante“ Lehrplan seiner Schulen. Immerhin übersprang er die schulischen Hürden und kam in die Lehre als Buchdrucker.

Im Ersten Weltkrieg errang er als „Tiger von Mazedonien“ 21 Luftsiege und erhielt die höchste Tapferkeitsauszeichnung für Unteroffiziere und wurde später außerplanmäßig zum Offizier befördert.

Nach dem Ersten Weltkrieg machte er sich auf zahlreichen Flugtagen im In- und Ausland einen Namen als hervorragender Kunstflieger. Ihm gelang 1927 in Kassel der erste Schleppflug in der Geschichte der Luftfahrt. Fünfmal wurde Fieseler Deutscher Kunstflugmeister, zweimal Europameister und am 9. Juni 1934 Weltmeister im Kunstflug.

Am 9. Juni 1934 gewann Gerhard Fieseler auf dem 1932 konstruierten „Fieseler F2 Tiger“ die Weltmeisterschaft auf dem Flugfeld von Vincennes bei Paris.

Aus seiner Firma „Segelflugzeugbau Kassel“ wurden später die Gerhard-Fieseler-Werke, in denen in den 30er und 40er Jahren zahlreiche neue Flugzeugtypen geschaffen wurden. Doch alles, was dieser Mann je konstruiert und gebaut hat, wird vom „Fieseler Storch“ überstrahlt, eine Revolution zwischen Himmel und Erde. Die „Fi156“ erreichte eine Geschwindigkeit von 170 km/h, kam mit einer Landegeschwindigkeit von 38 km/h aus, konnte in der Luft gleichsam wie heutige Helikopter förmlich „stillstehen“ und flog dank ihrer ausfahrbaren Vorflügel mit 51 km/h noch sicher. Über 3.000 dieser hochbeinigen dreisitzigen Schulterdecker sind in den 30er und 40er Jahren gebaut worden. Der „Fieseler Storch“, von dem es zahlreiche Versionen und Nachbauten gab, wurde weltweit zur Legende und zur begehrten Beute. Stalin ließ sich einen „Storch“ von Hermann Göring schenken und auch die „Heerführer“ Dwight D. Eisenhower, später amerikanischer Präsident, der Brite Lord Bernard Montgomery und der Deutsche Erwin Rommel wussten den „fliegenden Feldherrnhügel“ zu schätzen.

Fieseler Storch

Als die „Gerhard-Fieseler-Werke“ schließlich auch in die Kriegsmaschinerie der Deutschen verstrickt wurden, wurde auch die „Geheimwaffe“ der Nationalsozialisten in Kassel gebaut, die raketengetriebene Flügelbombe „V1“. Doch es war schon nicht mehr die Welt des leidenschaftlichen Fliegers Fieseler. Er starb 1987 im Alter von 91 Jahren.

Die Berufsschulgruppe

„Im Herbst 1926 machte Gewerbeoberlehrer F.W. Schmitz den Vorschlag, an der städtischen Berufsschule einen freiwilligen Jungfliegerkursus einzurichten, in dem Handwerkern und Gymnasiasten an 2 Abenden wöchentlich flugtechnischer Unterricht, Anleitung im Bau eines Gleitflugzeuges und sonntags auf dem Rodderberg Gleitflugschulung geboten werden sollte. Seit Ostern 1927 wurden in 10 Kursen etwa 400 Teilnehmer geschult und für die Fliegerei gewonnen. Die Einrichtung dieser Bonner Luftfahrtlehrgänge war richtungweisend für ganz Deutschland. Aufgrund einer Besichtigung am 30. Januar 1928 durch den Staatsminister a.D. Dominikus, Min.-Rat Bieser, den Herren Baur de Betaz und Graf von Ysenburg wurden dann in allen Städten mit über 50.000 Einwohnern diese Lehrgänge nach Bonner Muster durch Ministerialerlaß eingerichtet.

Mädchengruppe des Berufsschulkursus beim Rippenbau

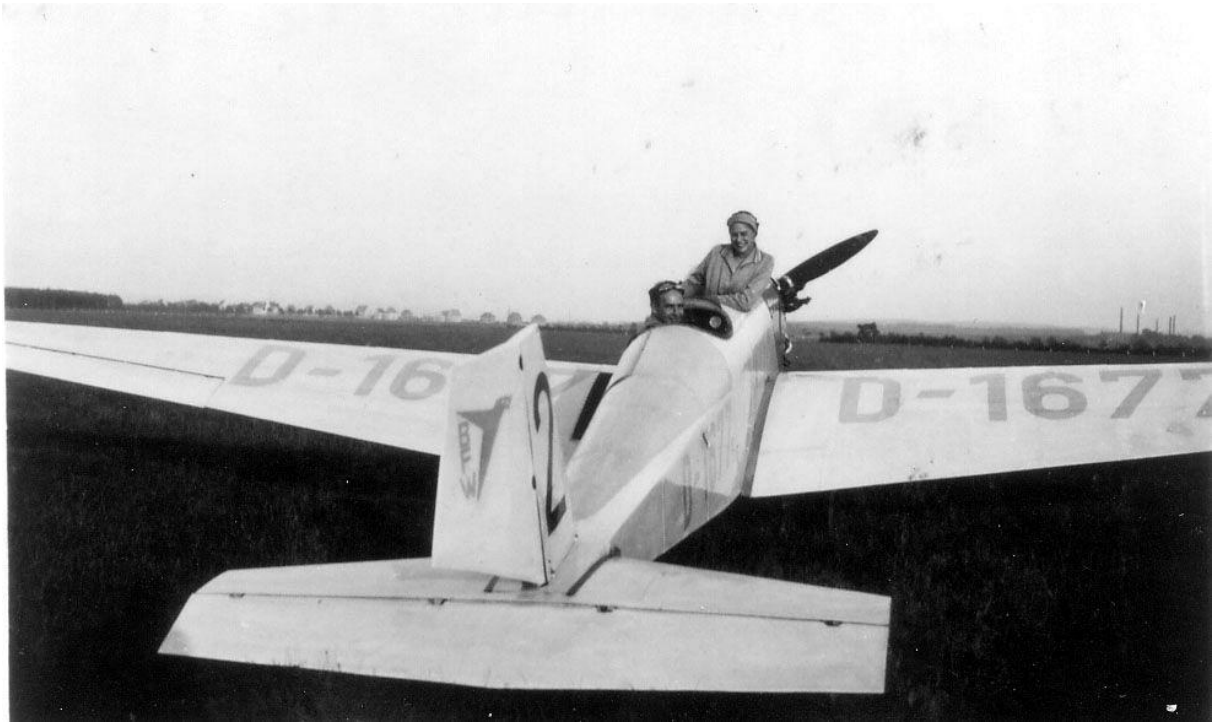
Akaflieg

Die akademische Fliegergruppe „Akaflieg“ wurde offiziell Ende 1929 von Institutsdirektor Dr. Schwarzer und dem damaligen Studenten der Medizin Siegfried Ruff gegründet. Trotz der politischen Gleichschaltung aller Luftsport treibenden Vereine in der Nazi-Zeit blieb die Uni-Gruppe relativ eigenständig und konnte noch bis 1944 in Hangelar fliegen. 1974 trennte sich die Universitäts-Segelfluggruppe aus verwaltungsrechtlichen Gründen vom Luftsportverein Bonn und gründete die neue „Akaflieg Bonn“.

Die Siebengebirgsklemm

Die Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises (heute SSB) beschafften im Jahr 1928 aufgrund der Initiative von Albert Sonntag eine Klemm L 20, „Siebengebirge“, mit 20 PS Mercedes-Motor, die dem Verein zur Verfügung stand. Für manche Überlandflieger soll sie keine reine Freude gewesen sein; es gab erinnerungswerte Außenlandungen. Aber dennoch hat die Mehrzahl aller Bonner Flugschüler einen Teil der Bedingungen des Flugzeugführerscheins mit dieser Maschine erfüllt, bis ihr im Jahr 1935 der Zaun des Flughafens den Garaus machte, dass ein nochmaliger Aufbau sich nicht mehr lohnte.

Messerschmidt M 23 b



Ebenfalls im Jahr 1928 erhielt der Verein eine Messerschmidt M 23 b mit der Kennung D-1677. Das Flugzeug hatte 11,8 m Spannweite, ein Leerewicht von 200 kg und 250 kg Zuladung! Die Maschine erreichte eine Geschwindigkeit von 135 km/h und die Landegeschwindigkeit 65 km/h. Der Benzinverbrauch betrug nur 8 – 9 l/ Std.

Die M 23b D-1787 der Akaflieg

Weitere Albatros-Maschinen

1928 konnte eine Anzahl von Albatros-Maschinen, L 66 a, von solchen Vereinen, die derartige „Kisten“ abstellten, billig erstanden werden. Der Bonner Verein erwarb die D-1176 und die D-1340.

Dr. Schroedter vor „Albatros L 66 a“ D-1176, im Hintergrund der Messerschmidt „M 18“- Hochdecker D-1643 des Bäderflugdienstes nach Borkum

Die Argus-Klemm KL 26 a V

Als Ersatz für die zu Bruch gegangene D-1677 beschaffte der Verein 1932 eine 3-sitzige Klemm (D-2186) mit 110 PS Argus-Motor. Für Überland- und Reiseflüge stand die Maschine den Mitgliedern zum Preis von RM 42,-- pro Flugstunde zur Verfügung.

Liesel Bach

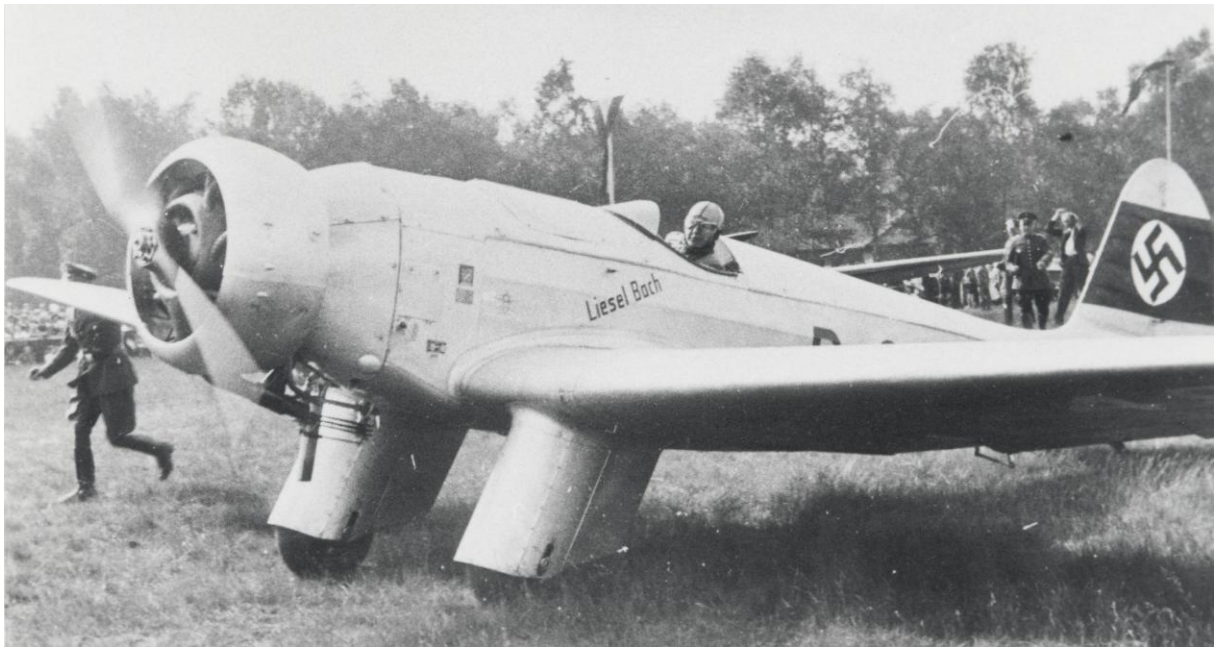
Am 14. Juni 1905 wurde sie in Bonn geboren. 1929 tritt sie der Segelfliegergruppe des Bonner Vereins bei und beginnt mit der Schulung am Rodderberg. Im Sommer 1929 landet Jakob Möltgen, der am Butzweilerhof in Köln eine Flugschule betreibt, in Hangelar. Liesel Bach fragt ihn, ob sie bei ihm fliegen lernen könne. Auf der Klemm L 25 Ia des Kölner Club für Luftschiffahrt beginnt sie ihre Ausbildung. Bereits im Oktober fliegt sie allein, im November folgt die theoretische Prüfung. Danach sieht man sie bereits Loopings, Turns und Steilkurven fliegen.

Am 6. April 1930 trifft Liesel Bach den Flughafenleiter von Hangelar, Albert Sonntag. Dieser macht geheimnisvolle Andeutungen, dass er mit den Mädels etwas vorhabe und bittet sie, eifrig zu trainieren. Wenige Tage später trifft die Einladung zur ersten Deutschen Damen - Kunstflugmeisterschaft ein. Der Kölner Klub gibt sein Einverständnis zur Teilnahme und stellt die erst im März erworbene Klemm L 26 IIa zur Verfügung. Bis zur Meisterschaft bleiben nur noch sechs Wochen. Liesel Bach trainiert eifrig und legt am 30. April 1930 in Düsseldorf die offizielle Kunstflugprüfung ab.

Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930

Bei der am 29. Mai 1930 in Hangelar stattfindenden 1. Deutschen Damen - Kunstflugmeisterschaft gewinnt sie sowohl das Pflichtprogramm als auch die Kür. Die Zeitungen brachten Bilder und spaltenlange Artikel über die fliegenden Frauen. Es kamen u.a. Einladungen zu Flugveranstaltungen aus Luxemburg, Berlin und Mailand. Den Vorführungsreisen folgten Streckenflüge und Höhenflüge. Im Juli 1930 erhält Liesel Bach eine eigene Klemm L 26 IIa.

Auch 1931 wird Liesel Bach Deutsche Meisterin. Bei der Internationalen Kunstflugmeisterschaft in Zürich im Juli 1932 wird sie Siegerin der Damen.



Am 14.4.1934 übernimmt sie die speziell für sie gebaute Klemm L 28 XIV mit dem Kennzeichen D-2495. Bereits am 29.4. gewinnt sie auf dieser Maschine in Paris-Vincennes die Europa-Kunstflugmeisterschaft für Damen. Am 11. Mai 1935 wird sie Dritte bei der Deutschen Kunstflugmeisterschaft in Stuttgart-Böblingen und am 30.6. Siegerin bei der Europameisterschaft in Rouen (Frankreich).

Nach dem 2. Weltkrieg nimmt sie eine Einladung der indischen Regierung an und erneuert dort ihre international gültige Fluglizenz, trotz Flugverbot für alle Deutschen. Sie siedelt nach Südfrankreich um und stirbt am 22. Januar 1992 in Bandol.

Professor Dr. Siegfried Ruff

Geboren am 19.2.1907 in Friemersheim / Niederrhein, studierte nach seinem Abitur 1926 Medizin in Berlin und Bonn. 1928, 1929 und 1930 nahm er am Rhönwettbewerb teil. Er war maßgeblich an der Gründung der Akaflieg Bonn im Jahr 1930 beteiligt. Nach seiner Promotion im Jahr 1933 war er bis 1934 Assistent an der Bonner Universitätsklinik; danach übertrug man ihm den Aufbau und die Leitung des Flugmedizinischen Institutes der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlerhof, gleichzeitig erhielt er einen Lehrauftrag für Flugmedizin an der Universität Berlin. Neben seiner beruflichen Tätigkeit wurde er 1937 Flugkapitän, außerdem besaß er die amtliche C-Prüfung im Segelflug und den Freiballonführerschein.

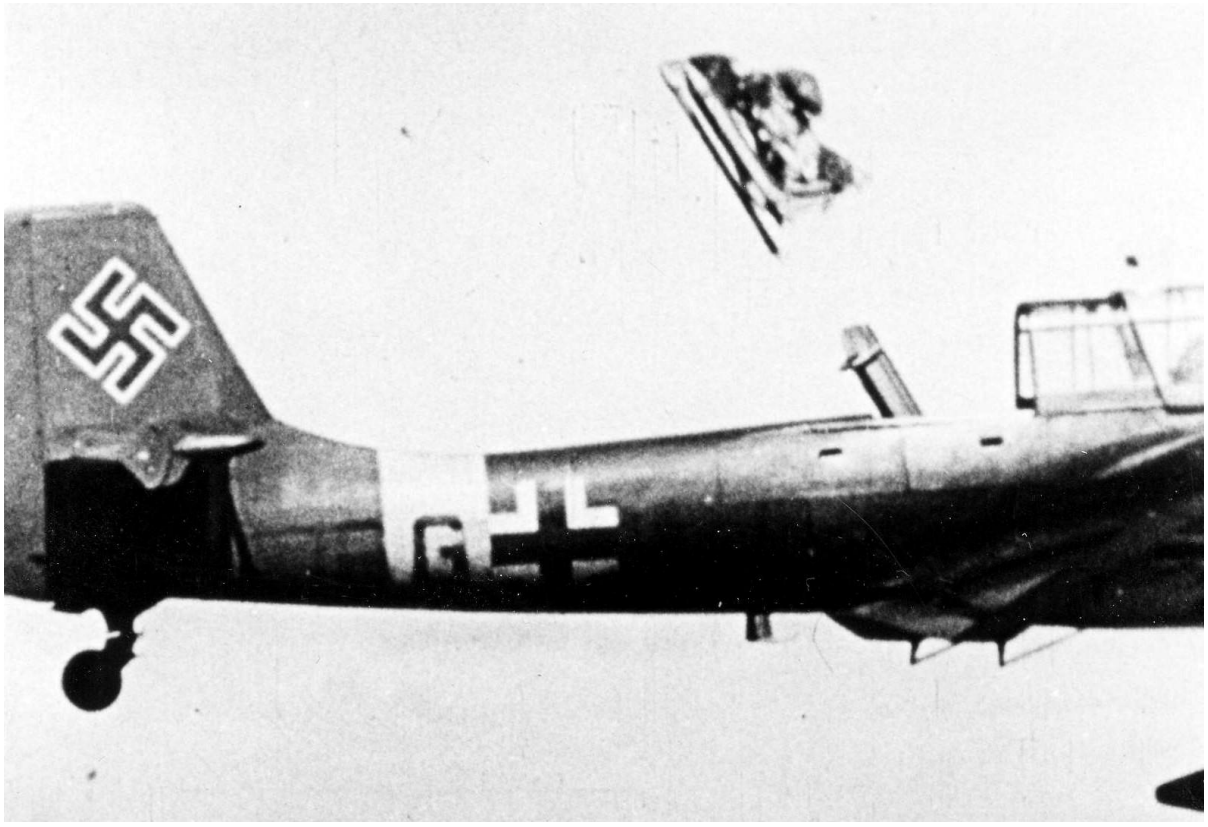
Wegen der zahlreichen Unfälle beim Absprung mit Rettungsfallschirmen kam man schon 1938 auf die Idee, „man müsste den Flugzeugführer herausschießen können“. Das Institut für Flugmedizin an der DVL erhielt den Auftrag für die Erforschung der bis dahin unbekannten Fragen, wie z.B. die Belastbarkeit des Menschen bei hohen Geschwindigkeiten und Beschleunigungen sowie ruckartigen Belastungen. Bei den praktischen Versuchen durften die Versuchspersonen nicht mehr als fünfmal eingesetzt werden, um Schädigungen zu vermeiden. Ruff hat im Selbstversuch als Pilot 25 Flüge hintereinander mit der Ju 87 durchgeführt, bis man ihm von höherer Stelle, u.a. Udet, weitere Selbstversuche untersagte. Die deutschen Flugmediziner leisteten so mit der Entwicklung des Schleudersitzes einen großen Beitrag für

die Sicherheit in der Fliegerei. Alle Unterlagen wurden 1945 von den Siegermächten beschlagnahmt und die Entwicklung von Schleudersitzen bei einigen Luftstreitkräften begonnen.

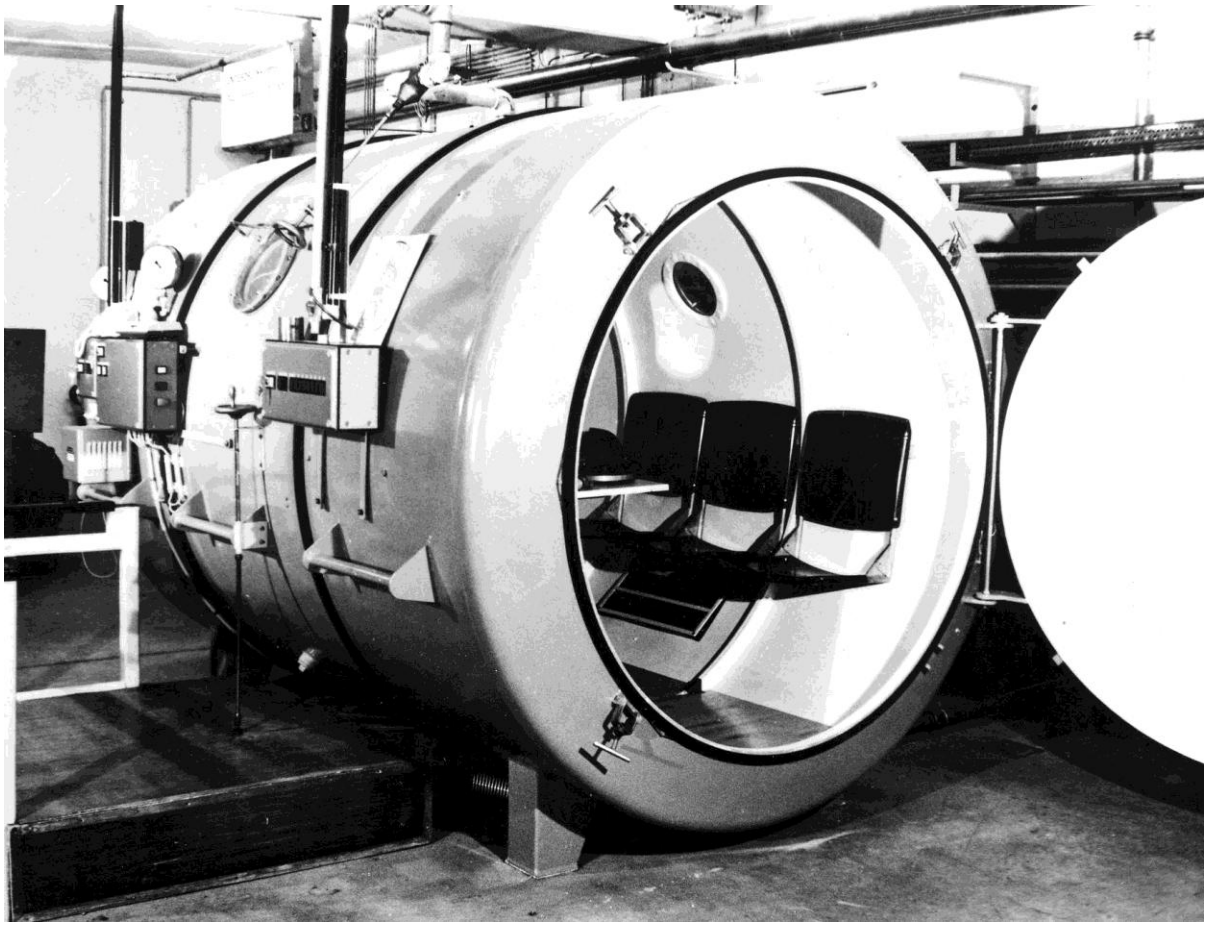
Von 1952-1975 war Ruff mit dem Wiederaufbau und der Leitung des Instituts für Flugmedizin der Deutschen Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt in Bonn-Bad Godesberg betraut. Bis zum Zusammenschluss aller Luftfahrtforschungsanstalten zur DFVLR im Jahr 1969 gehörte er dem Vorstand der Deutschen Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt an.

Um Höhenflugbedingungen für luftfahrtmedizinische Untersuchungen zu simulieren, erarbeitete er die Grundlagen für eine Unterdruckkammer, die von unserem Vereinsmitglied Dr. Schroedter gebaut wurde. Die Anlage stand bei der DVLR in Bad Godesberg.

Ruff erhielt zahlreiche sportliche (Ehrenpreis des Reichspräsidenten 1930, Richthofenpokal 1933 und 1934, Diplom Otto Lilienthal 1974) und akademische Ehrungen (a.pl. Professor 1954, Mitglied der Internationalen Akademie für Luftfahrtmedizin 1960, in Anerkennung seiner überragenden wissenschaftlichen Leistungen in Forschung und Lehre auf dem Gebiete der Luft- und Raumfahrtmedizin erhielt er 1978 den Hubertus-Strughold-Preis). Er starb am 22. April 1987 in Bonn.



Einer der ersten Abschüsse eines Katapultsitzes aus der Ju 87 des Instituts für Flugmedizin im Jahre 1940



Unterdruckkammer

Walter und Reimar Horten

Walter und Reimar Horten konstruierten Nurflügel-Flugzeuge d. h. Flugzeuge ohne Leitwerk und perfektionierten diesen Flugzeugtyp. Als Quartaner bzw. Untertertianer schlossen sie sich der Segelfluggruppe an, waren auch im Jungfliegerkursus eifrig bei der Sache, gingen aber gleichzeitig ihren eigenen Konstruktionsideen nach. Als 15- bzw. 13-jährige erhielten sie im Jahre 1928 bei einem Modellwettbewerb in Düsseldorf den ersten Preis, um bald darauf mit einem schwanzlosen Modell im Modellwettbewerb in der Rhön die ersten Preise zu erringen.

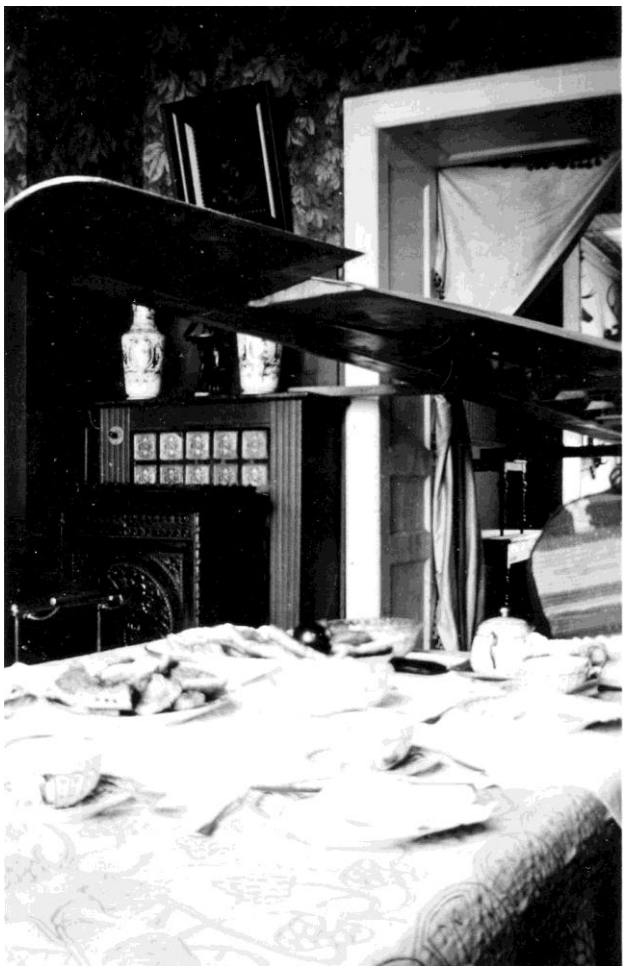
Walter Horten schrieb im Sommer 1979 u. a.:
„Dieses, unser erstes Flugzeug hat uns eine wirklich große Portion Idealismus und Wagemut abgefordert. Es war einfach der fanatische Glaube an die Grundidee, daß ein Flugzeug, dessen gesamte luftumspülte Oberfläche Auftrieb erzeugt, den besten Wirkungsgrad haben müßte. Stabilität und Flugeigenschaften waren die eigentlichen Probleme. Beispiele in der Natur wie das Zanonia-Samenblatt und die segelnden Greifvögel und Möwen mit ihren relativ kurzen Schwanzflächen - ohne Seitenruder - schienen unsere Erwartungen zu bestätigen.

Horten I in der Hangelarer Halle

Nach längeren Versuchen mit Flugmodellen kam uns der Gedanke, in unserem Elternhaus Venusberg 14 ein selbstkonstruiertes „Nurflügelflugzeug“ aufzulegen. Das Haus stand uns frei zur Verfügung, da unser Vater einem Ruf nach Breslau gefolgt war und unsere Mutter später nachzog. Rippen und Holme wurden in unserem Schlafzimmer angefertigt, während der Zusammenbau des Mittelstücks, das den Piloten unterbrachte, in den unteren größeren Räumen stattfand. Dort gab's Ausbringungsmöglichkeit nach draußen, bei Entfernung der Fensterkreuze, wie wir es vorher ausgemessen hatten. Bei vorwiegender Ernährung durch Pellkartoffeln und Blutwurst konnten wir das notwendige Material wie Sperrholz, Leisten, Leim, Stahlblech und -rohre für 320,- RM kaufen, soweit es nicht durch Bonner Geschäftsleute gestiftet worden war. Zum Schluß wurde alles, was sperrholzbeplankt war, schwarz übermalt, damit man die Verwendung der billigsten Sorte nicht erkennen konnte.

Im Frühjahr 1933, nach etwa 1.200 Baustunden von Februar bis Mai, war die Maschine fertig. Bonner Freunde hatten begeistert dabei mitgearbeitet. Der Rohbau sollte in aller Frühe zum Flugplatz Bonn-Hangelar gebracht werden. Da ergab sich eine Schwierigkeit, die eine radikale Lösung nötig machte: Der Fensterrahmen zeigte in der Mitte eine holzverkleidete Stahl-Doppel-T-Stütze! Was nun?

Mit der Handstahlsäge wurde zunächst mühsam ein erster Schnitt ausgeführt, was wohl eine Stunde erforderte. Welch ein Glück - der Spalt blieb bestehen -, das obere Stockwerk sackte nicht nach. Durch einen zweiten, oberen Schnitt wurde der Weg frei - mit einiger Verspätung - durch die Hintergärten zum Handplateauwagen. Wie nun durch den Verkehr kommen? Denn es war ja inzwischen heller Tag geworden. Irgendwie ging es und schließlich hatten wir den Vogel in der Flughalle von Hangelar. Dort wurde er liebevoll bespannt, zelloniert und ausgewogen.“



Bau der Horten II im elterlichen Wohnzimmer

Die H I wurde zur Teilnahme am Rhönwettbewerb 1934 angemeldet und im Flugzeugschlepp zur Wasserkuppe geflogen.

Da das Geld für den Rücktransport fehlte, wurde die H I nach dem Wettbewerb noch auf der Wasserkuppe abgewrackt.

1934/35 entstand ebenfalls im elterlichen Wohnzimmer die Horten II als Motorsegler. Wesentliche Arbeiten wurden durch die Imperia-Motorrad-Werke von Dr. Rolf Schroedter durchgeführt. Beim Rhönwettbewerb 1937 nahmen zwei Horten II teil.

Durch ihre Forschungen entdeckten die Gebrüder Horten, das eine „Glocken-Auftriebsverteilung“ über der Tragfläche ein stabiles Flugverhalten von Nurflüglern bewirkte.

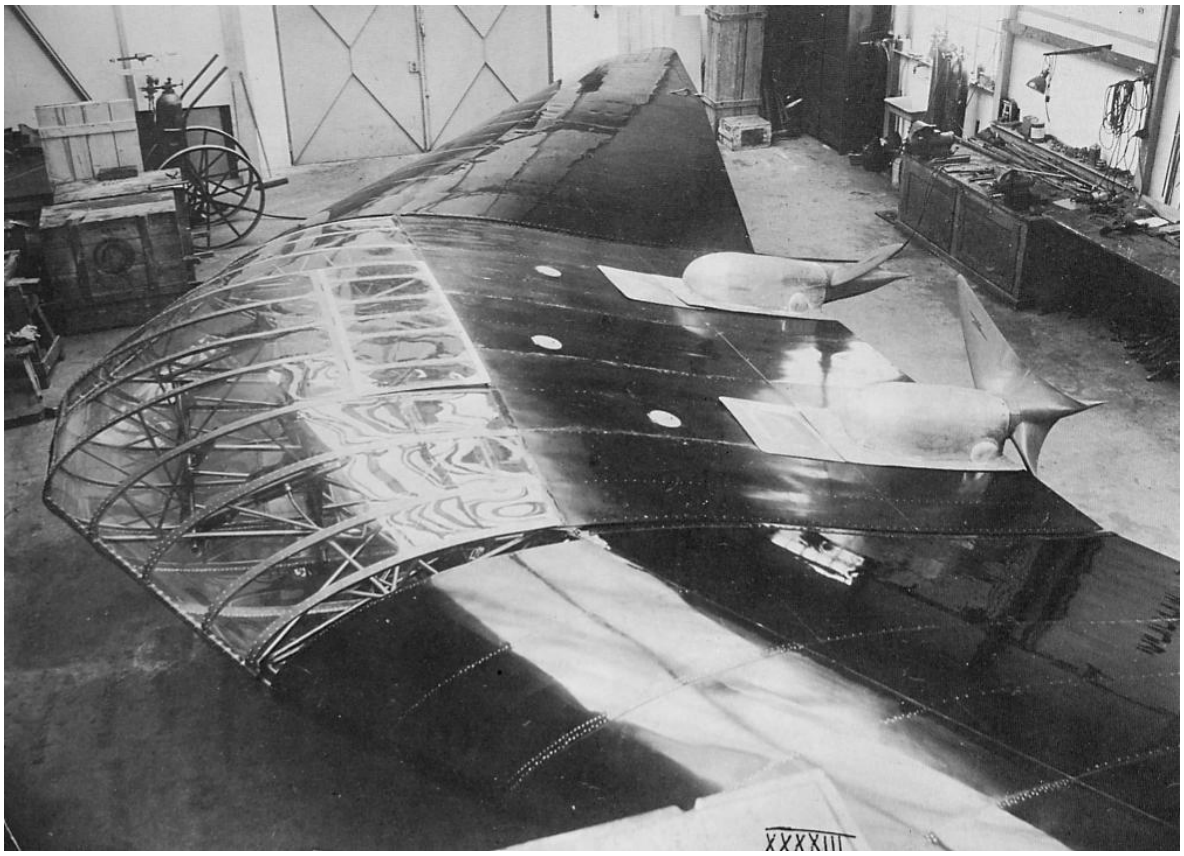
Die Eigenstabilität der H III wurde beim Rhönwettbewerb eindrucksvoll bewiesen. Zwei H III waren in eine riesige Kumuluswolke eingeflogen. Dieser Flug endete leider tragisch. Beide Maschinen wurden in der Wolke durch Hagelschlag völlig durchlöchert und landeten, nach dem die Piloten mit dem Fallschirm ausgestiegen waren, führerlos. Scheidhauer kam halb erfroren am Fallschirm zur Erde, Blech wurde tot am Fallschirm hängend aufgefunden. Der Barograph zeigte mehr als 8.000 Meter an. Noch nie waren bisher solche Höhen mit einem Segelflugzeug erreicht worden.

Eine Horten am Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe

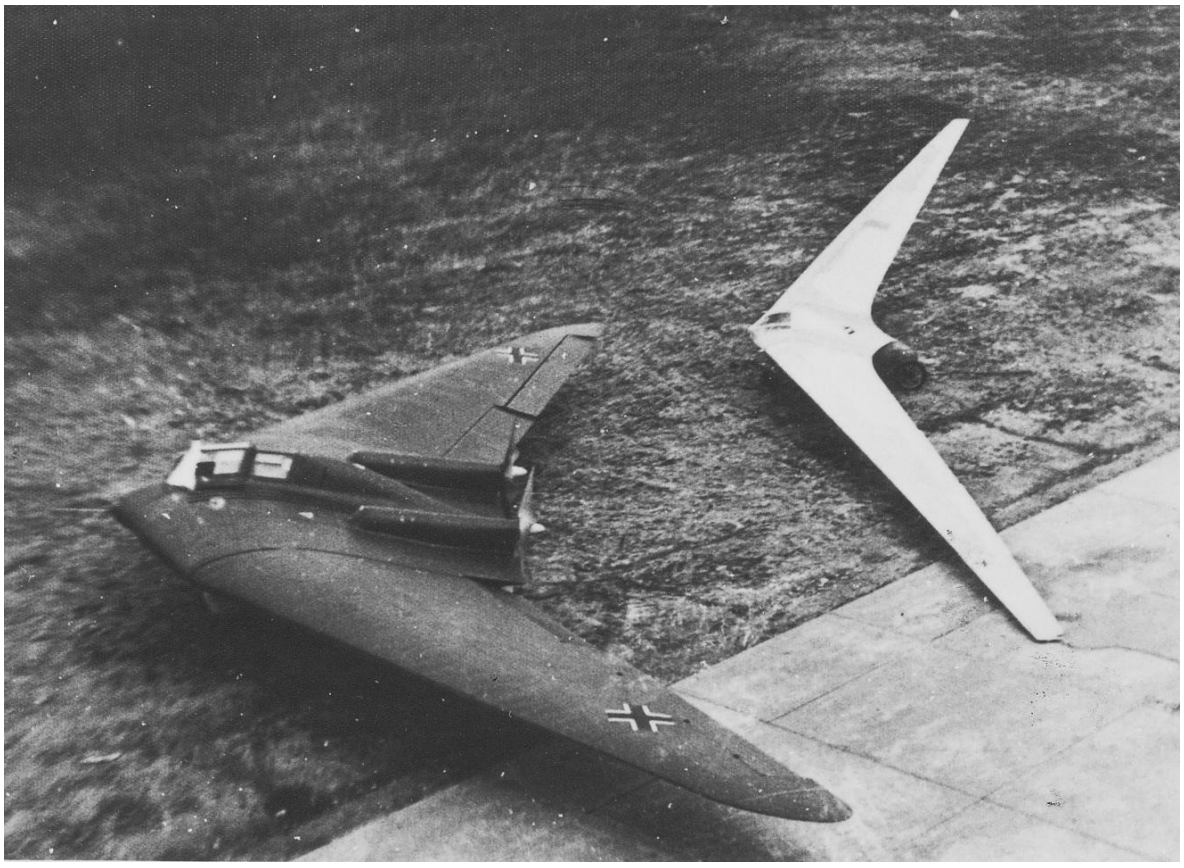
Dieses Foto stammt aus den Tagen des Rhönwettbewerbes im Sommer 1939, als die deutschen Segelflieger hier zum letzten Mal ihr Können in friedlichem Wettstreit messen durften. Der schwanzlose Segler „Horten“, der auf dem Foto sichtbar ist, war das erste erfolgreiche Flugzeug dieses Typs, dessen düsengetriebene Enkel heute mit dem Schall um die Wette fliegen.

Nach entsprechenden Vorversuchen entstand in Zusammenarbeit mit der Dynamit AG Troisdorf im Frühjahr 1936 ein für den Schulgleiter „Hol’s der Teufel“ konstruiertes Flügelpaar, das ganz aus Kunststoff gebaut und in konstruktiver Hinsicht im wesentlichen der Holzbauweise nachgebildet wurde. Damit haben die Brüder Horten bereits 1936 das erste Kunststoffsegelflugzeug der Welt gebaut.

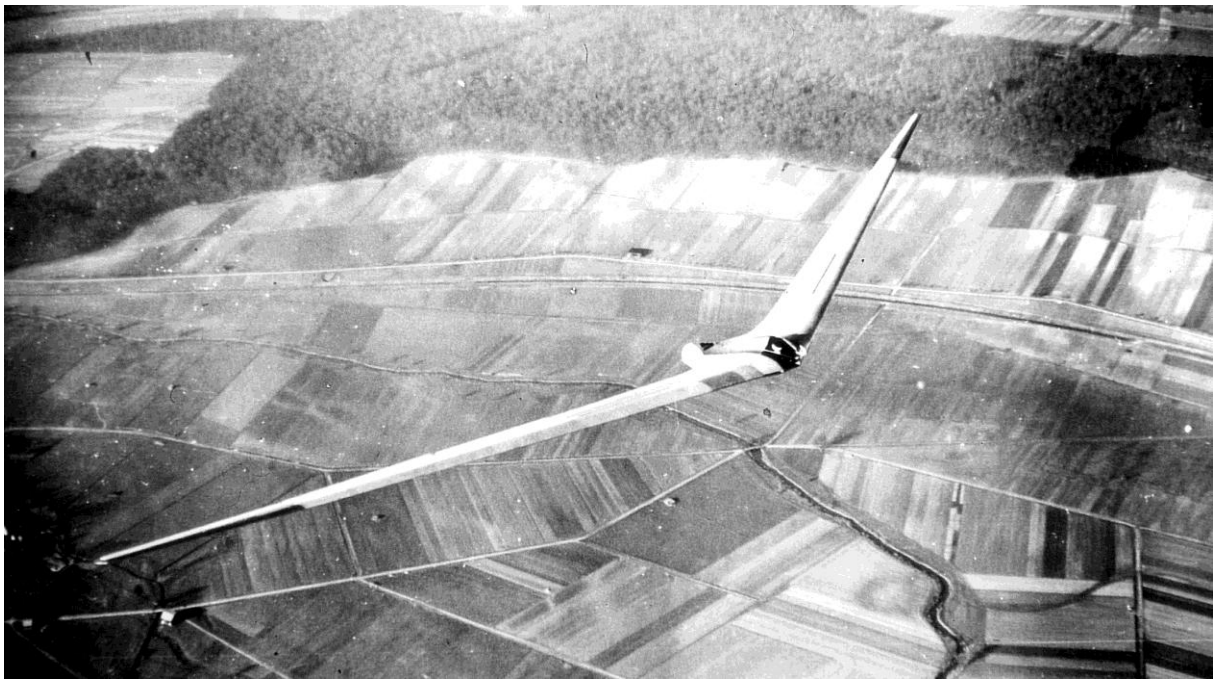
Danach entstand die Horten Va aus dem Kunststoff „Trolitax“. Ein Meisterstück lieferte unser Vereinmitglied Peter Kümpel, der die Luftschrauben aus dem sehr zugfesten Lignofol herstellte. Obwohl vorher das Segelflugzeug aus Kunststoff gebaut worden und damit die Werkstatt eingearbeitet war, bereitete die Fertigung große Schwierigkeiten. Der Flugzeugbau deckte reihenweise neue in das Gebiet der Kunststofftechnik fallende Probleme auf. Es seien nur erwähnt: Verleimungen nach Aufrauen mittels Sandstrahlgebläse, Hohlkörperpressung, um Steifigkeit zu erreichen, Homogenpressung, um gleiche Materialwerte zu erhalten, Füllstoffzusammensetzung, Leimung des Harzes und nicht bloß des Füllstoffes, Schnittgeschwindigkeiten und Kerbempfindlichkeiten usw. Diese Probleme konnten nicht alle gelöst werden, wenn auch einige Patente von der Dynamit AG angemeldet werden konnten. Beim ersten Start der Horten Va fiel unglücklicherweise ein Motor aus und ein Flügelende berührte den Boden mit anschließendem Totalbruch. Es wurde beschlossen, die H V eiligst wieder aufzubauen, jedoch in Holz und Stahlrohr.



Montage der Horten Va in Troisdorf



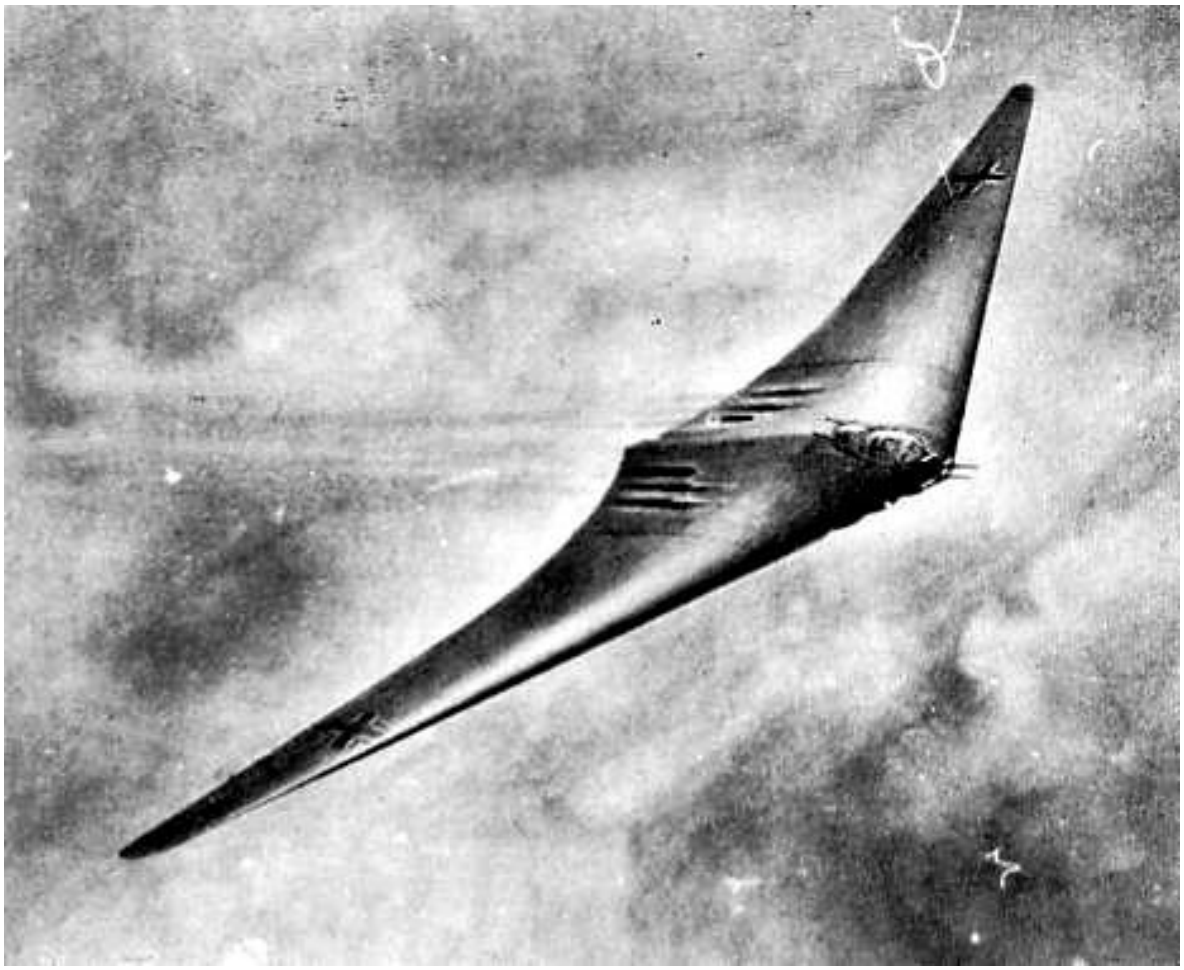
Die Horten IV (rechts) und Horten V c (links)



Die Horten VI erreichte schon 1943 die Traumgleitzahl von 45 und ein geringstes Sinken von nur 0,45 m/sec. Sie hatte eine Spannweite von 24,2 m.

Nach mehreren motorisierten Versionen wurde 1943 mit der H IX ein zweistrahliger Turbinen-Jagdbomber mit einer Reisegeschwindigkeit von 900 km/h gebaut.

Horten H IX V-2 Turbinen-Jagdbomber in Oranienburg im Februar 1945.



Entwurf der H XVIII: sechsstrahliger Fernbomber

Noch während des Zweiten Weltkrieges entwickelten die Gebrüder Horten das Überschalldelta H XIII b, das Mach 1,4 erreichten sollte. Außerdem war der sechsstrahlige Turbinen-Fernbomber H XVIII mit 12.000 km Reichweite bei 820 km/h konstruiert worden, der bei Kriegsende fast fertig gestellt war.

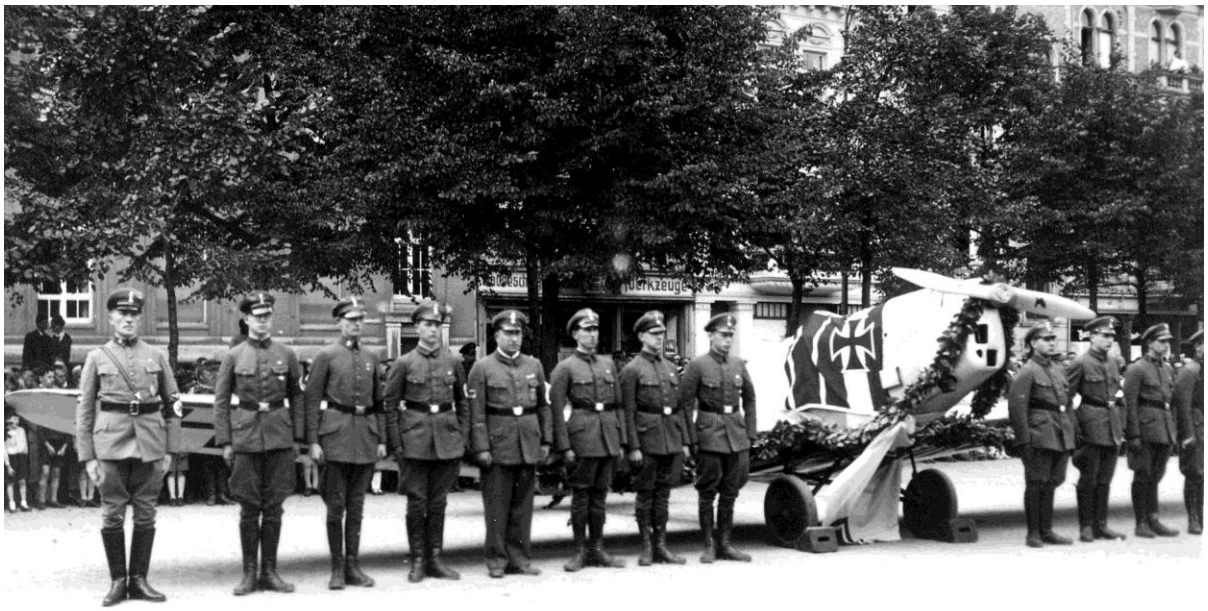
Mit diesen Konstruktionen waren die Brüder Horten ihrer Zeit um Jahrzehnte voraus. Man beachte, dass 1945 Walter 32 und Reimar Horten 30 Jahre alt war!

Reimar Horten schloss erst 1945 sein Mathematikstudium ab, promovierte 1946 und wanderte 1948 nach Argentinien aus, wo er 1954 zum Professor berufen wurde. Sein Bruder Walter war in Deutschland geblieben. Auf der Basis der H III entstand die Ho 33. Nach seinem Eintritt in die Bundeswehr fand sich niemand, der die Entwicklung der Nurflügel in Deutschland weitergeführt hätte. Reimar Horten hat dies in Argentinien versucht, jedoch waren die dortigen Bedingungen wenig günstig. Seine Arbeiten fanden eine späte internationale Anerkennung. Am 16. August 1993 verlieh ihm die Royal Aeronautical Society of Great Britain ihre höchste Auszeichnung, die „British Gold Medal for Outstanding Achievements in Aeronautics“. Leider konnte er diese Auszeichnung nicht mehr in Empfang nehmen. Sie traf in Argentinien zwei Tage nach seinem Tod ein.

Walter Horten starb am 10.12.1998 in Baden-Baden

Klemm KL 25 VII

Anfang 1933 hatte der Verein eine weitere Motormaschine, eine Klemm KL 25 c VII mit dem Kennzeichen D-2444 und dem Namen „Oswald Boelcke“ erhalten, so dass bei der Liquidation 5 Motorflugzeuge vorhanden waren.



Taufe der Klemm 25 c VII nach der „Machtübernahme“ auf den Namen „Oswald Boelcke“

Zwangsweise Auflösung des Bonner Vereins durch die Nazis

Bereits kurz nach der Machtergreifung der Nazis am 30. Januar 1933 erfolgte die zwangsweise Auflösung des „Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt e.V., Sektion Bonn e.V.“

Zu der überaus schnellen Auflösung des Vereins hatte sicherlich ein 1932 verfasstes Rundschreiben beigetragen: „Nachdem im letzten Dezember auch in Bonn eine Ortsgruppe des „Sturmvogel“ gegründet wurde, sind wir unseren Mitgliedern gegenüber zu einer Stellungnahme gezwungen. Diese folgt hierunter: Der neue Verband betreibt den Sport unter politischen Gesichtspunkten. Uns Bonner Fliegern ist unser schöner Flugsport dazu zu schade, und wir haben genug zu kämpfen, ohne uns noch politisch zu engagieren. Wir glauben es auch nicht, verantworten zu können, durch Einbeziehung der Politik in den Flugsport auch noch von unserer Seite den Keil in unser Volk weiter hineinzutreiben. Auch durch den „Bonner Sturmvogel“ werden wir uns von unserer neutralen Einstellung nicht abbringen lassen. Wer daher Politik sucht, der gehe zum Sturmvogel, wem es um Sport geht, der komme zu uns. Schließlich legt sich der „Sturmvogel“ den Titel „Flugverband der Werktätigen“ bei. Damit hätte er besser gewartet, bis er ihn sich erst einmal verdient hat. Wir sind es seit Jahren (siehe zum Beispiel Zusammensetzung unserer Flugschüler), ohne darin mehr als eine Selbstverständlichkeit zu sehen. Für uns gibt es in der Fliegerei nur gleichwertige Sportkameraden“.

Mit der „Gleichschaltung“ der Bonner Vereine wurde der Leutnant der Reserve im Flieger-Batl.1 z.b.V. im Stabe der Standarte 5 der SS, Heinrich Breidt aus Oberkassel, beauftragt.

Herr Breidt teilte bereits am 9. Mai dem Führer der Landesgruppe mit, dass die Bonner Luftsportvereine ihre Auflösung beschlossen hätten, obwohl unser Verein erst in seiner Hauptversammlung am Mittwoch, dem 7. Juni, abends um 20 Uhr im Restaurant „Hähnchen“ den Beschluss über die Auflösung fasste.

Am 16. März 1933 enthoben die Nationalsozialisten Albert Sonntag seines Amtes als Leiter des Flugplatzes Hangelar und leiteten gegen ihn ein Dienststrafverfahren ein.
Albert Sonntag musste sich gegen die Unterstellung von Benzinveruntreuung und finanziellen Unregelmäßigkeiten wehren und sah sich persönlichen Anwürfen ausgesetzt. Bereits bei der Einleitung des Dienststrafverfahrens wählte der k. Landrat Dr. Haarmann Formulierungen, als seien die Vorwürfe bereits erwiesen:

„Hierdurch haben Sie die Pflichten verletzt, die Ihnen Ihr Amt auferlegt und sich durch Ihr Verhalten in und außer dem Amte der Achtung, des Ansehens und des Vertrauens, die Ihr Beruf erfordert, unwürdig gezeigt.
Aufgrund der §§ 2, 22, 23, 95 Abs. 2 und 96 der Beamtendienststrafordnung vom 27.1.1932 ordne ich hierdurch die Einleitung des förmlichen Dienststrafverfahrens gegen Sie an.
Zugleich verfüge ich gemäß § 54 der B.D.St.O. Ihre vorläufige Enthebung vom Dienste. Ferner ordne ich gemäß §55 der B.D.St.O. an, dass mit sofortiger Wirkung Ihr Diensteinkommen in Höhe eines Viertels einbehalten wird.
Zum Beamten der Staatsanwaltschaft habe ich den Gerichts-Assessor Dr. Behr in Bonn bestellt. Die Bestellung des Untersuchungsführers habe ich bei dem Herrn Vorsitzenden der Dienststrafkammer bei der Regierung in Köln beantragt. Dieser wird Ihnen seine Entscheidung demnächst mitteilen.
gez. Dr. Haarmann“

Doch schon die Voruntersuchung brachte die Unhaltbarkeit der Anwürfe; seine Rechtsvertretung konnte einen früheren, wegen erheblicher Unregelmäßigkeiten entlassenen Angestellten unangefochten als bekannten Querulanten und Denunzianten bezeichnen; das Verfahren musste eingestellt werden. Möglicherweise aufgrund der vielen überregionalen Veröffentlichungen, die von der Dienstenthebung Notiz genommen hatten, beeilte sich der Oberbürgermeister Rickert sowohl in persönlichen Schreiben an Sonntag, wie auch in der Tagespresse zu erklären, dass lediglich die schwierige finanzielle Lage des Flughafens Hangelar der Grund war, seine Stelle „eingehen zu lassen“: aus diesen Gründen sei seine Rückversetzung zum Landkreis Bonn verfügt worden. Allen anders lautenden Gerüchten werde er entgegentreten“.

Die Zeit nach 1933

Bis 1935 hatten die „Hangelarer“ von der „von oben“ geförderten Flugbegeisterung profitieren können. Gegen Ende dieses Jahres zeigte sich jedoch „die Kehrseite der Medaille“, denn unvermittelt und ohne vorherige Ankündigung wurde der gesamte Besitz der Bonner Flieger im „Deutschen-Luftfahrt-Verband“ vom NSFK (National – Sozialistischen – Flieger – Korps) kurzerhand beschlagnahmt und nach dem Flughafen Essen-Mülheim gebracht! Dort stellte man sämtliche Hangelarer Maschinen der Schulung von Luftwaffenpiloten zur Verfügung. Jeglicher Einspruch dagegen war sinnlos. Die Bonner Flieger hatten nicht daran gedacht, dass das sportliche Fliegen für das „neue Regime“ nur ein Mittel zum Zwecke des Wiederaufrüstens der Luftwaffe bedeutete. Selbst das Vermögen des Bonner Luftsportvereins, den damals der frühere Fliegermajor Niemöller leitete, unterlag der Beschlagnahme. Flugzeuge und Geld haben die Bonner nie wieder gesehen!

Die Zeit nach dem 2. Weltkrieg

Am Ende des Zweiten Weltkrieges waren, mit Ausnahme der Flugzeughalle aus dem Jahre 1917, alle Gebäude zerstört. Das Flugfeld glich einer Mondlandschaft durch die unzähligen Bombeneinschläge.

Durch die Besatzungsmächte wurde in Deutschland mit der Proklamation Nr.2 des Kontrollrates vom 29. Oktober 1945 „die Herstellung, der Besitz, die Unterhaltung oder der Betrieb von Flugzeugen aller Art oder irgendwelcher Bestandteile davon verboten".

Schon am 4. Juni 1950 hatten sich Bonner Flieger bei Tante Tinchen in Hangelar getroffen. Nach der Gründung des Deutschen Aero-Clubs lud Bruno Weber die Luftsportinteressierten zur Wiedergründung des „Luftsportvereins Bonn e.V." am 11. Dezember 1950 in das Hotel „Berliner Hof" ein.

In der ersten Mitgliederversammlung am 30. Dezember 1950 wurde zum Vereinsvorsitzenden Ing. Erich Kohlmann und zum Geschäftsführer Hans Niesen gewählt; außerdem eine Geschäftsordnung beschlossen. Der Vorsitzende sagte damals:

„Wie Sie aus den Ausführungen von Herrn Weber ersehen haben, ist das Interesse an einem Luftsport-Verein hier in Bonn ein überraschend großes und berechtigt uns zu der Hoffnung, bei der Mitarbeit aller, ob Einzelmitglied oder zuständige Bundes-, Landes- und Stadtbehörden, die flugsportlichen Leistungen des Bonner Luftsport-Vereins wieder auf die Höhe, den Stand und die Stellung zu bringen, wo sie vor 1933 gestanden haben."

Im November richtete man in den Kellerräumen der Getränkefabrik Simon eine Werkstatt ein. Am 22. Januar 1952 wurde der Schablonen- und Vorrichtungsbau für den Schulgleiter SG 38 begonnen. Ein regelmäßiger Werkdienst mit den Werkstattleitern Lutter, Kruber, Berger, Weber und Brixa fertigte nunmehr die Einzelteile für den Schulgleiter SG 38.

Am 9.November testeten die Fluglehrer und Bauprüfer Bruno Weber und Georg Gierlich die Schulgleiter SG 38 der Bonner und der Troisdorfer Gruppe. Bis zum Silvestertag wurden insgesamt 1.500 Flüge unfallfrei durchgeführt.

Auf der Jahreshauptversammlung am 10. April 1952 führte Kohlmann u.a. aus:

„Sehr viel Arbeit und Kopfzerbrechen hat uns mit Beginn der Vereinstätigkeit der Flughafen Bonn-Hangelar gemacht. Kurz nach der Gründung unseres Vereins haben wir uns an das Verkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen, als der hierfür zuständigen Stelle, gewandt. Einmal zwecks der Zulassung dieses Geländes für den Segelflug und zum anderen um Überlassung dieses Geländes und der alten Flugzeughalle. Hierbei stellte sich heraus, daß das gesamte Gelände einschließlich Halle nach wie vor Reichs- bezw. Bundeseigentum ist und von der Oberfinanzdirektion Köln verwaltet wird. Ferner daß letztere der Beschlagnahmung und Demontage der Halle durch die englische Luftwaffe zugestimmt hatte. Daß die Demontage der Halle nicht erfolgte, ist zweifellos auf unsere eigene Initiative zurückzuführen. Alle Schritte und Bemühungen in den einzelnen Phasen hier aufzuzeichnen, würde zu weit führen. Der nächste Erfolg war die Freigabe des Platzes durch die Alliierten für eine luftsportliche Benutzung und die Genehmigung zur Ausübung des Modell- und Segelfluges auf dem Flugplatz Bonn-Hangelar durch den Bundesminister für Verkehr. Nachdem diese Voraussetzungen

gegeben waren, haben wir den Antrag auf kostenlose Überlassung des Fluggeländes und auf Überlassung der Halle gegen eine geringe Anerkennungsgebühr bei der Oberfinanzdirektion in Köln gestellt. Nach mehreren mündlichen und telefonischen Verhandlungen mit dem Bundesinnenministerium, der Oberfinanzdirektion Köln und dem Finanzamt Siegburg wurde uns Ende Oktober 1951 ein Vertragsentwurf vorgelegt, nach dem auch der Grenzschutz sich an den Platz und der Halle desinteressiert gezeigt hatte. Auf Grund einer weiteren Besprechung mit dem Finanzamt Siegburg wurde der Nutzungsvertrag in einigen Punkten abgeändert. Kurz vor der Unterzeichnung des neuen Vertrages erhob trotz vorheriger Vereinbarung der Bundesgrenzschutz erneut Anspruch auf einen Teil des Fluggeländes und der Halle. Und wiederum ging das ganze Spiel von vorne los. Mit Unterstützung des Bundeskanzleramtes ist es uns nach sehr großen und zeitraubenden Bemühungen gelungen, diese Bedrohungen zu beseitigen. Nachdem dieses erreicht und der Nutzungsvertrag mit dem Finanzamt Siegburg unterzeichnet war, konnte auch das Verkehrsministerium in Düsseldorf die auf unseren Antrag hin bereitgestellten DM 10.000.- für die Planierung des Fluggeländes und DM 2.000.- für die Instandsetzung des gemieteten Hallenteiles freigegeben. Zur Zeit sind diese Arbeiten durch Einsatz einer Planierraupe und der erforderlichen Arbeitskräfte in vollem Gange.

Wenn auch durch diese Arbeiten zunächst das Fluggelände selbst planiert und instandgesetzt ist, sind doch noch sehr viele Arbeiten erforderlich, die wir wieder im freiwilligen Arbeitsdienst machen müssen. Ich bitte daher schon jetzt alle Mitglieder, sich Herrn Schiller, unserem Flughafenleiter, zur Verfügung zu stellen, sobald er dazu aufruft".

Vor dem SG 38 v. l.: unbekannt, Jüppchen..., Franz Keith, Mörsdorf, Karl Kramer, Horst Hoffmann, Klaus Gruber, Rudi Weber

Am 28. März 1953 erfolgte die Gründung der Flugplatzgesellschaft Hangelar. In der Präambel zum Gesellschaftsvertrag, der auch heute noch gilt, wurde festgelegt: „Der Zweck der Gesellschaft ist die Förderung des Flugsports durch die Bereitstellung des Flugplatzes Hangelar. Der Zusammenschluß erfolgte aus ideellen Gründen und ist nicht auf den Betrieb eines Gewerbes oder Gewinnerzielung ausgerichtet“. Gesellschafter wurden die Stadt Bonn, der Siegkreis, der Landkreis Bonn, die Stadt Beuel, das Amt Menden und die Interessen-Gemeinschaft (Flieger). Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates wählte die Gründungsversammlung Herrn Regierungspräsident Dr. Warsch und zum Geschäftsführer Herrn Kohlmann.

Anfang 1953 stellte die städtische Schulbehörde einen geeigneten, schönen und großen Kellerraum in der Marienschule an der Heerstraße als Werkstatt zur Verfügung. Nach Fertigstellung eines weiteren SG 38 wurde dort mit dem Bau eines Grunau Baby IIb begonnen. Auch trug man sich bereits mit dem Gedanken, nach den Plänen unseres Mitgliedes Horten einen Motorsegler zu bauen.

Am 1. März trat der Vertrag zwischen der britischen Besatzungsmacht und dem Vorsitzenden des LSV Bonn, Herrn Kohlmann, über die Hallenweiterbenutzung in Kraft.

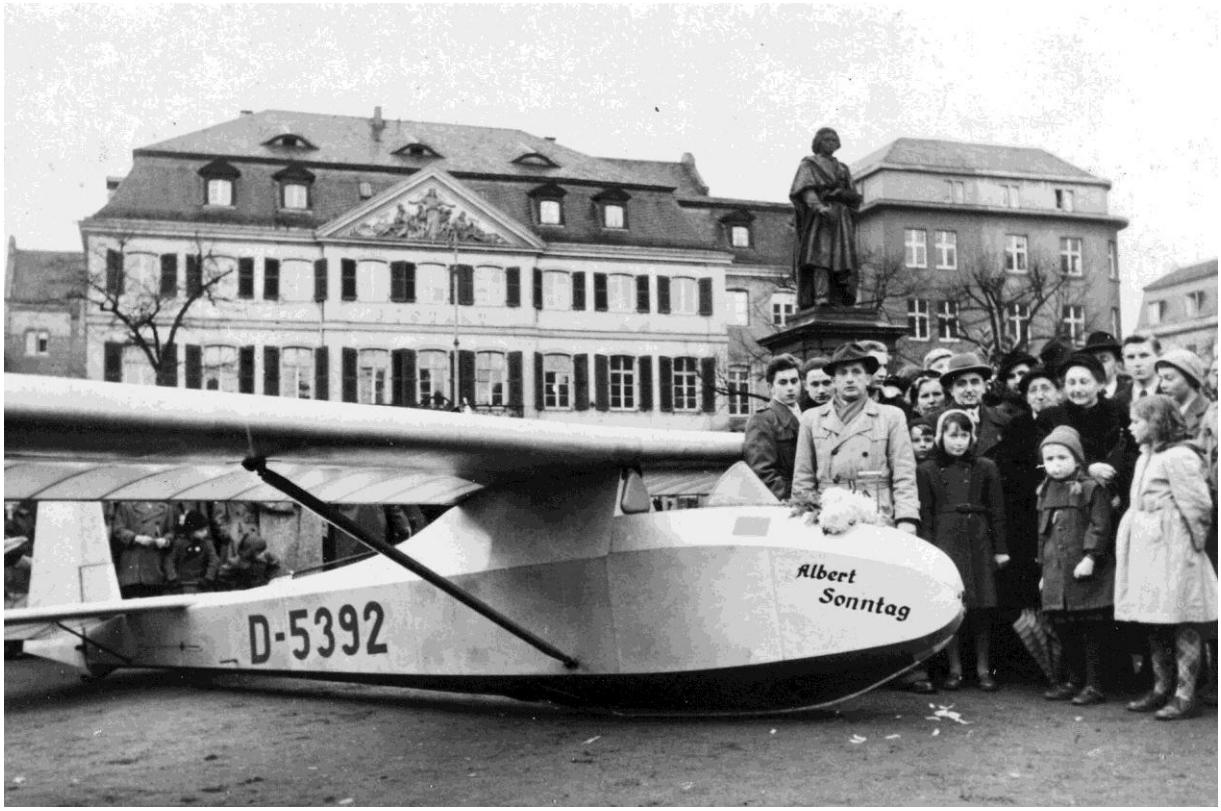
Im Sommer 1953 fiel leider die Havertz – Startwinde durch Totalschaden aus. Daraufhin wurde eine neue Winde im Eigenbau erstellt.

SG 38 A (mit Boot)

Die Bonner Winde

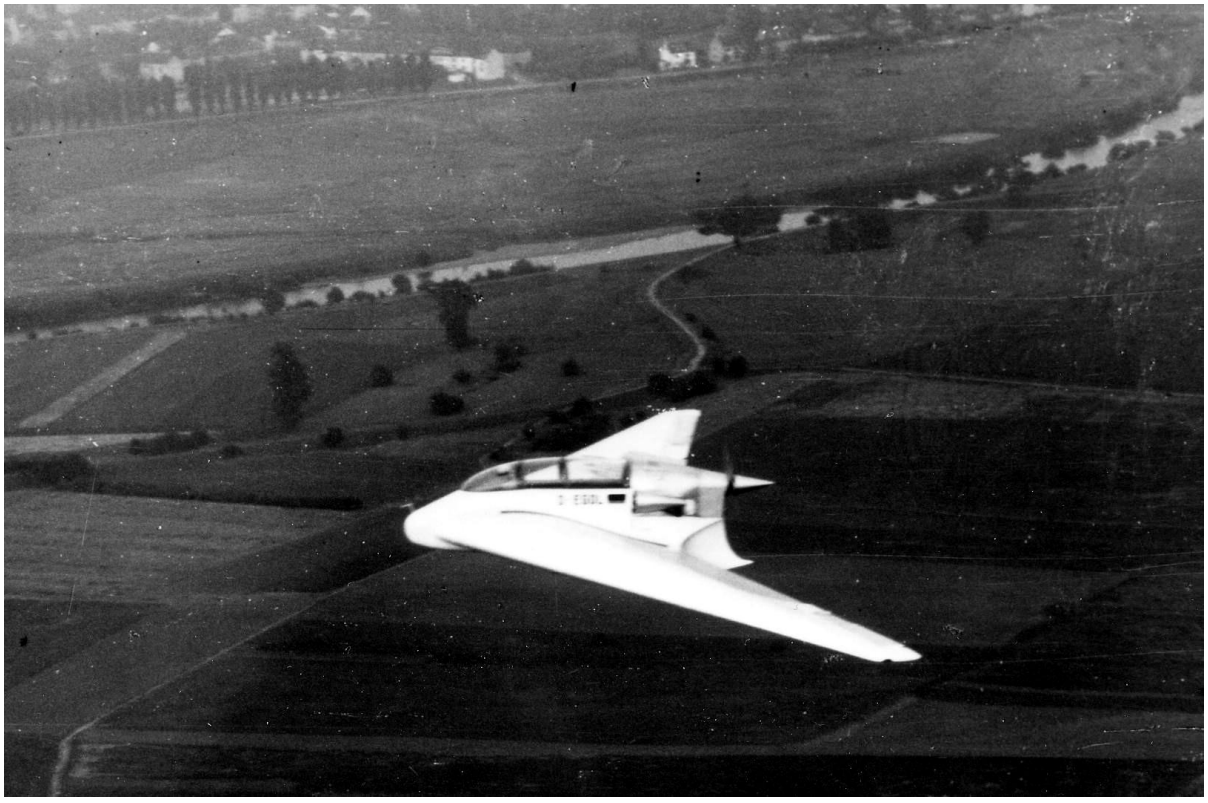
Dank der finanziellen Einsatzbereitschaft aller Gruppenmitglieder konnte ein BMW-Pkw „Dixi“ zum Preise von 250,-- DM angeschafft und als Seilrückholwagen umgebaut werden.

Der Seilrückholwagen Dixi



Taufe des Baby IIb am 28. 11. 1954

Die Horten Ho 33



Horten Ho 33 V - 2

Da der Motorflug in Deutschland noch nicht wieder zugelassen war, arbeitete man heimlich am Bau des Motorseglers Horten Ho 33.

Die Ho 33 hatte eine Spannweite von 19,2 Meter und ein bestes Gleiten von 26.

An einem sehr kalten Sonntag, dem 21. Februar 1954, unternahmen frühmorgens ein paar Bonner Roll- und Flugversuche mit der jetzt motorisierten Ho 33. Unter anderem testeten diesen Motorsegler Bruno Weber, Franz Berger und Heinz Simon. Insgesamt waren nur 9 Personen auf dem Platz.

Nach den erfolgreichen kurzen Flügen wärmte man sich bei „Tante Tinchen“ im Flugplatzcafé bis abends spät gehörig auf.

Die Horten Ho 33 V1 D-5331 wurde mit einem Zündapp 9-092A (50 PS) ausgerüstet und erhielt das Kennzeichen D-EJUS. Sie erreichte eine Reisegeschwindigkeit von 175 km/h.

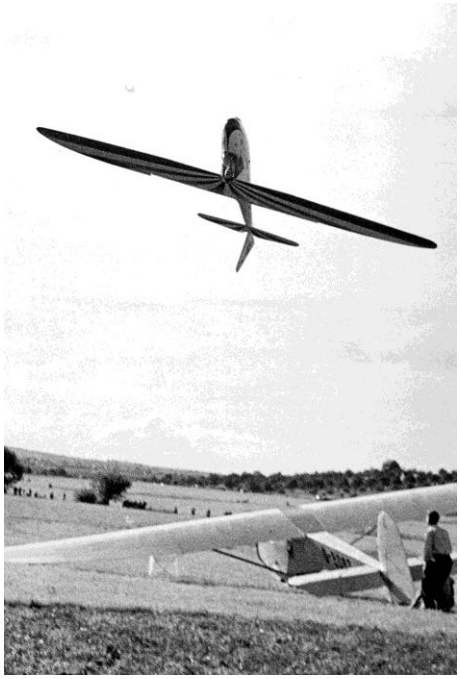
Später wurde die Ho 33 auch als Motorflugzeug mit einem Porschemotor (70 PS) gebaut. In dieser Ausführung betrug die Reisegeschwindigkeit 200 km/h. Jonny Müller startete zum Erstflug mit der Ho 33 V-2 am 28. September 1955 in Hangelar.

Die Segelflugversion Ho 33 – V 1 D-5331 befindet sich jetzt im Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe.

Die Ho 33 V-1 D-5331 im Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe

Albert Falderbaum

Der mehrfache Deutsche Meister und Europameister im Kunstflug Albert Falderbaum flog am 22. Mai 1954 bei starkem Regen und böigem Wind auf seinem Segler „Lo-100“ sein Kunstflugprogramm vor. Danach prüfte er die Ho 33 auf ihre Kunstflugeigenschaften



Albert Falderbaum in seiner Lo-100

1913 nahe dem Flugplatz Hangelar in Niederpleis geboren, begann er als 14-jähriger seine fliegerische Ausbildung in unserem Verein und erwarb schon 1931 den Kunstflugschein. 1938 und 1939 gewann er den Deutschen Meistertitel im Kunstflug. 1960 errang Albert Falderbaum nach 21-jähriger Pause den ersten Deutschen Meistertitel im Kunstflug in der Nachkriegszeit. Am 29. September 1961 kam er bei der Erprobung eines Flugzeuges ums Leben als sich bei dem Notabsprung der Fallschirm nicht öffnete.

Albert Falderbaum mit seinem Motor-Kunstflugzeug „Bücker Jungmeister“

Der Verein kauft eine „Bücker 181“

Am 5. Mai 1955 erhielt die Bundesrepublik ihre Lufthoheit zurück. Bereits am 2. Oktober konnten die ersten Flüge auf der neu erworbenen Bücker 181 durchgeführt werden. Die Bü 181 >Bestmann< war ein Kabinen-Tiefdecker mit zwei nebeneinander liegenden Sitzen, die 1938 in Serie ging. Ab 1940 wurde sie auch in Schweden in Lizenz gebaut. Leider ging die Maschine schon am 4.12. zu Bruch. Bereits am 10. März 1956 überführten Hans Lutter als Pilot und Hans Frintrup die neue „Bücker 181“ D-EFON von Hamburg nach Hangelar.

Bücker 181 D-EBYM

Die Bücker 181 des Luftsportvereins Bonn D-EFON

50 Jahre LSV Bonn

Der Luftsportverein Bonn e.V.

gibt sich die Ehre,

zu dem Festabend aus Anlaß seines

50-jährigen Bestehens

am Samstag, dem 5. Januar 1957, 20 Uhr im Bonner-Bürger-Verein

ergebenst einzuladen.

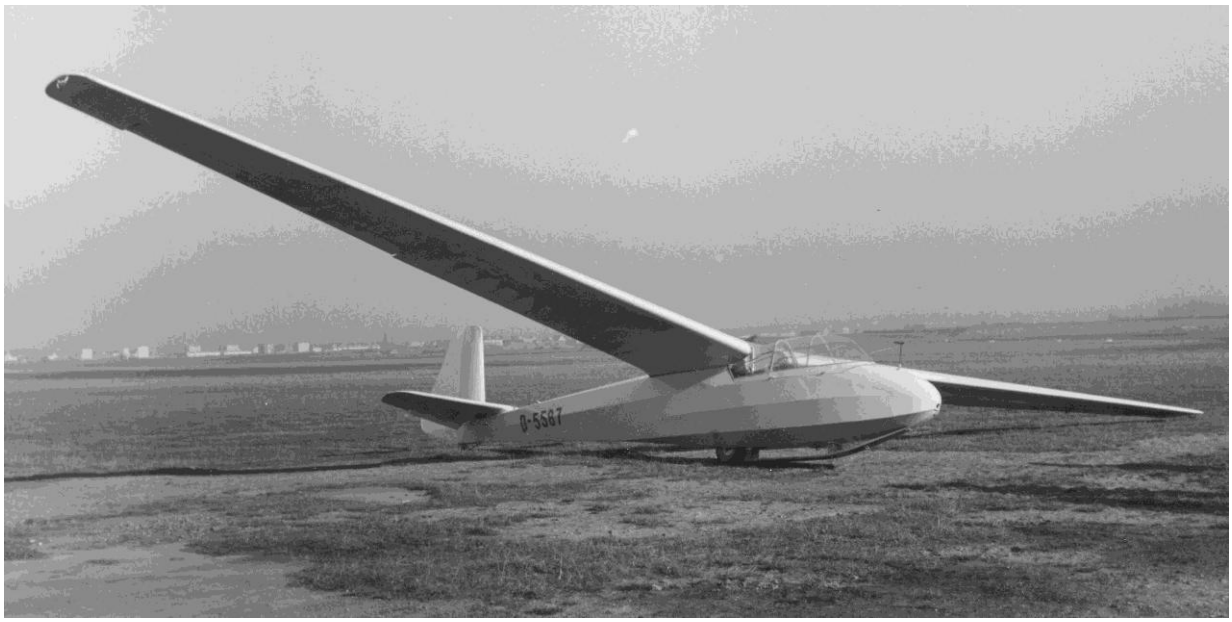
Der Vorsitzende

Dr. CLEMENS BRENNER

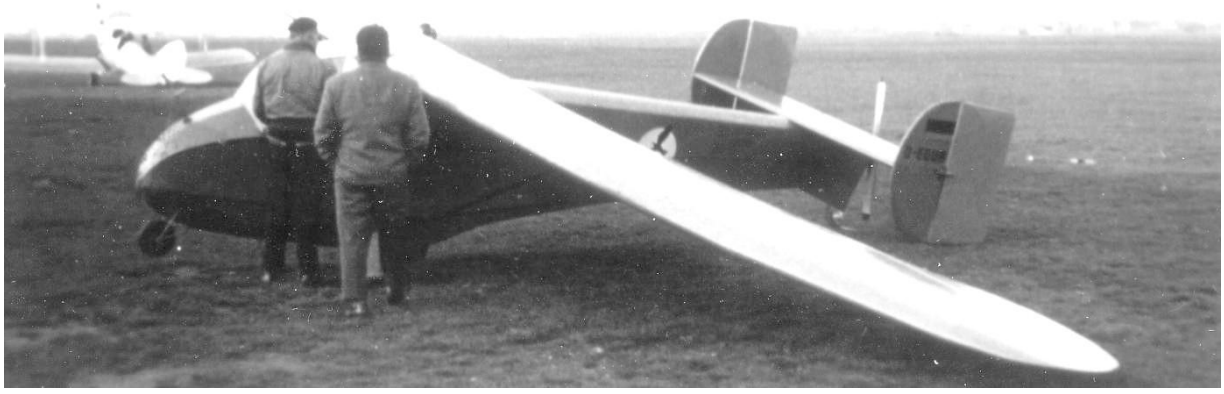
Auf der Jahreshauptversammlung waren Oskar Reich und der Europameister im Kunstflug Albert Falderbaum zu Ehrenmitgliedern ernannt worden. Obwohl der Verein bereits am 2. Dezember 1956 50 Jahre bestand, beging man dieses Ereignis mit einem Festabend erst am 5. Januar 1957.

In diesem Jahr stellte die Segelfluggruppe völlig auf die Doppelsitzerschulung um. Der SG 38 „Godesburg“ wurde an die Beueler Gruppe verkauft. Als wertvolle Neuerwerbung kam der Doppelsitzer Ka 7 „Rhönadler“ hinzu. Außerdem wurde von der Firma Pützer ein Motorsegler vom Typ „Dohle“ für 3 Monate zur Verfügung gestellt. Das im Vorjahr zu Bruch geflogene Grunau Baby war ab März wieder einsatzbereit.

Der 1956 in Betrieb genommene Doppel-Raab D-5493



K 7 „Rhönadler“ D-5587



Pützer „Dohle“

Weitere Segelflugzeuge für den Verein

1960 betrug die Zahl der Aktiven zwar nur noch 50, jedoch verstärkten zwei neue Segelflugzeuge, ein Doppelraab (D-5365) und eine Ka 6 CR (D-5808), den Flugzeugpark.

Ka 6 CR

Die Bonner Elster D-EFYP

1961 erhielt der Verein ein neues Motorflugzeug vom Typ „Elster“ der Firma Pützer, das hauptsächlich dem Schlepp von Segelflugzeugen diente.

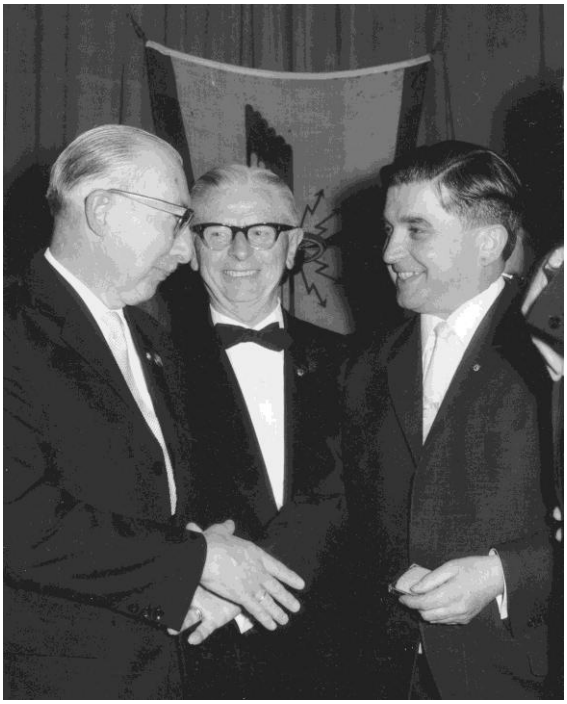
Ka 8

1965 erhielt der Verein eine Ka 8 (D-5807), die leider während des Fliegerlagers 1968 in Gap (Frankreich) abstürzte. Das Flugzeug wurde total zerstört, der Pilot erlitt „nur“ Verletzungen.

60. Stiftungsfest

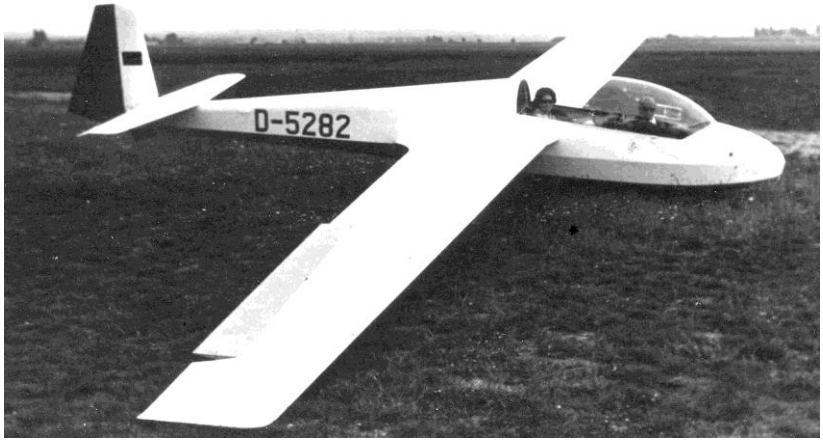
Das 60-jährige Stiftungsfest feierte der Verein mit zahlreich erschienenen Prominenten im Bonner Bürgerverein am 23.4.1966.

Bruno Weber und Carl Heeg



Dr. Brenner, Peter Kalt, Hans Frintrup

ASK 13



Die Ka 7 ersetzte man 1968 durch eine modernere ASK 13, die auf den Namen „Stadt Bonn“ getauft wurde.

Ka 6 E

Auch 1969 fand wieder ein Fliegerlager in Gap (Frankreich) statt. Mit von der Partie war dieses mal die neue Vereins-maschine vom Typ Ka 6 E

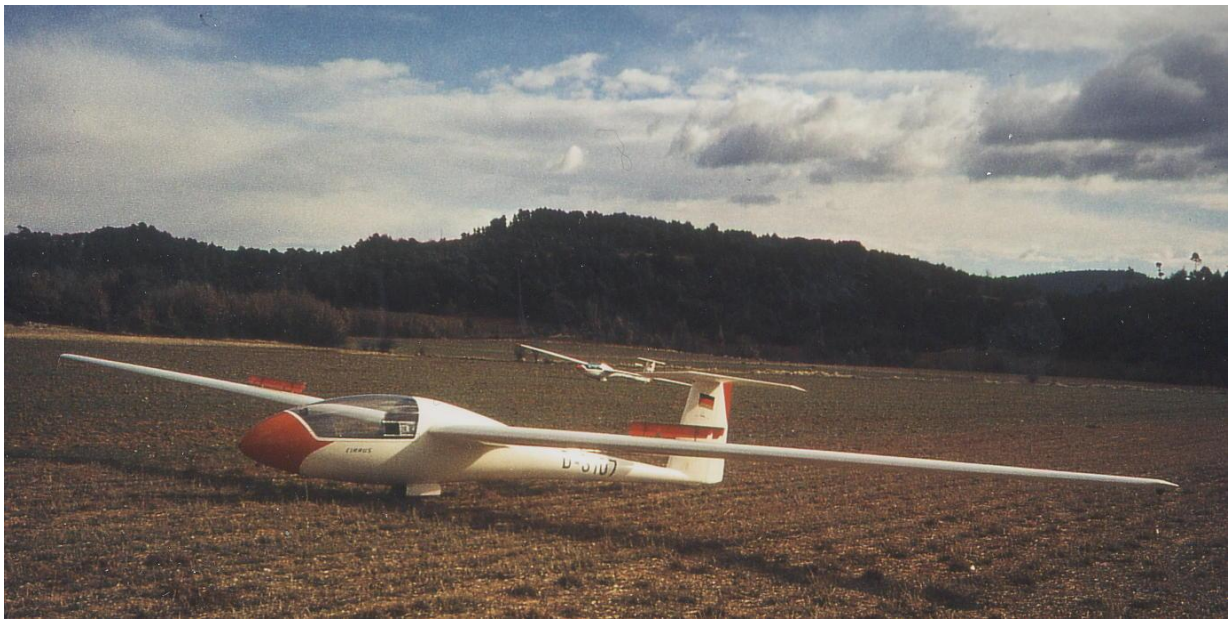
Bau der Flugzeughalle

Dank der Initiative des Geschäftsführers Heinz Mecherlein konnte 1968 eine Flugzeughalle erworben werden. Sie wurde in Köln auf einem Fabrikgelände abgerissen und in Hangelar wieder aufgebaut. Die 16 Meter breiten Tore für diese Halle baute Horst Hoffmann bei sich zu Hause.

„Stein auf Stein mit Mecherlein“

Der LSV Bonn stellt auf Kunststoff-Flugzeuge um

Das Jahr 1974 brachte für den Verein einschneidende Veränderungen. Die bisher benutzten Segler in Holzbauweise wurden veräußert und dafür drei neue Segelflugzeuge aus Kunststoff beschafft: ein Standard Cirrus, ein Cirrus mit 17 m Spannweite und ein Salto.



Der „Standard-Cirrus“ in Vinon (Frankreich)

Cirrus

Der „Salto“ auf dem Bonner Marktplatz

Caproni Calif A 21

1975 kaufte der Verein einen Hochleistungsdoppelsitzer Caproni Calif A 21 (D-2110) aus Ganzmetall mit nebeneinander angeordneten Sitzen.

70. Stiftungsfest

Anlässlich seines 70-jährigen Bestehens veranstaltete der Verein am 27. März 1976 im Konrad-Adenauer-Haus einen festlichen Fliegerball.

V.l: Lutter, Hylla, Dr. Schroedter, Heeg, Beier, Mirgel, Frintrup

Lutwin Jülich übernimmt 1976 die Leitung des Vereins

In der Jahreshauptversammlung am 19.7.1976 trat der bisherige Vorstand zurück.
Lutwin Jülich wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Zum 2. Vorsitzenden wählte man Heinz Lahnstein. Dem neuen Vorstand gehören noch Herbert Dressler und Manfred Gerhards als Schatzmeister an.

Blanik L 13

Anstelle des Caproni Calif A 21 erhielt der Verein einen Blanik L 13 (D-3362). Frau Maria Sonntag, der man die Ehrenmitgliedschaft zuerkannt hatte, taufte den Blanik am 14. 5. 1977 auf den Namen ihres Mannes „Albert Sonntag“.

Der Flugzeugpark wird kontinuierlich modernisiert

Anstelle des Salto beschaffte der Verein 1978 einen „Club Astir“ (D-7769).

1979 erwarb der LSV-Bonn einen von Alfons Pützer gebauten Motorsegler „RF 5 Sperber“.

1982 war eine weitere Erneuerung fällig. Das Leistungssegelflugzeug der Standardklasse LS 4 (D-2942) ersetzte des Cirrus.

1987 erwarb der Verein den Leistungsdoppelsitzer ASK 21 (D-4745).

Hier im Jahr 2000 mit Klaus-Uwe Fuchs und Steffen Passmann in Fuentemilanos (Zentralspanien).

1988 wechselte die Motorseglergruppe Ihre RF 5 gegen eine Kunststoffmaschine „H 36 Dimona“ (D-KCOK) aus.

Hier Alpenflugtraining der Motorsegler-Gruppe unter Leitung von Heinz Hubertz 1995 in Niederöblarn (Österreich).

Heinz Hubertz

1988 trat Heinz Hubertz, ein besonders erfahrener Fluglehrer und erfolgreicher Segelflieger, in den LSV Bonn ein.

Er hatte 1979 in der ClubKlasse den ersten Platz im Landeswettbewerb NRW und den ersten Platz im Deutschen Segelflugwettbewerb belegt. 1981 folgten wieder ein erster Platz in der Landesmeisterschaft und ein dritter Platz bei der Deutschen Meisterschaft. Die gleiche Platzierung konnte er auch 1983 erringen und belegte außerdem den 3. Platz beim internationalen Barron Hilton Cup.

Diese Leistung ist deshalb erstaunlich, weil er diese Erfolge nicht mit einer der damals schon üblichen Kunststoffmaschinen erzielte, sondern mit seiner Ka 6.

Auch in den Folgejahren findet man Heinz Hubertz auf den vorderen Plätzen bei der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug. Mit Segelflugzeugen und Motorseglern startete er über 15000-mal und flog über 6000 Stunden. Im Segelflug legte er bei Flügen mit mehr als 300 km 43053 km zurück.

Nach seiner Krebsoperation flog er 2008 in einer Woche mit der Ls 4b 637, 683, 742 und 757 km.

Er starb 75-jährig am 23. 11. 2009.

Lutwin Jülich wird 1994 zum Ehrenvorsitzenden gewählt

Nach 18-jähriger Tätigkeit als Vorsitzender des LSV Bonn schlug Lutwin Jülich 1994 vor, Dr.-Ing. Lothar Franz zu seinem Nachfolger zu wählen. Zum Geschäftsführer wurde Dr. Jörg Köhler (gewählt am 24. 3. 1990) und zum Schatzmeister Heinz Lahnstein (gewählt am 21. 3.1987, gest. 1999) wiedergewählt.

Die Vereinsversammlung wählte anschließend einstimmig Lutwin Jülich zum Ehrenvorsitzenden. Neben seiner Tätigkeit als Vorsitzender, hat er als Fluglehrer und Ausbildungsleiter mit großem Geschick und Einfühlungsvermögen junge Piloten ausgebildet. Er erklärte sich bereit, diese Aufgabe auch weiterhin zu übernehmen und hat sie bis zu seinem 80. Lebensjahr ausgeübt.

Der Deutsche Aero Club würdigte die großen Verdienste um den Luftsport 1996 mit der Verleihung des „Diploms Otto Lilienthal“ an Lutwin Jülich und Heinz Lahnstein.

Fluglehrer Lutwin Jülich mit dem Flugschüler Kai Franz im Blanik

90 Jahre LSV Bonn

Das Jubiläumsjahr 1996 wurde zünftig begangen. Den Auftakt bildete am 23. Mai die Ausstellung „90 Jahre Luftsportverein Bonn - 90 Jahre Luftsport an Rhein und Sieg -“ im Towergebäude des Flugplatzes Hangelar. Die Ausstellung wurde durch den Landrat des Rhein-Sieg Kreises Dr. Franz Möller und die Bürgermeisterin der Stadt Bonn Bärbel Reindl eröffnet. An der außerordentlich gut besuchten Veranstaltung nahmen auch der Oberkreisdirektor des Rhein-Sieg-Kreises Frithjof Kühn, der Präsident des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen des Deutschen Aero-Clubs Dr. Kurt Plank und der Sohn unseres Gründungsmitgliedes Herr Neusser teil.

Eröffnung der Ausstellung „90 Jahre Luftsportverein Bonn“.

V.l.: Dr. Lothar Franz, Heinz Lahnstein, Landrat Dr. Franz Möller, Bürgermeisterin Bärbel Reindl, Oberkreisdirektor Frithjof Kühn

Die offizielle Feier des Vereins fand am 24. und 25. August statt. Am Samstag waren vor der Bonner Segelflugzeughalle Informationsstände, Getränkestände sowie ein Schulgleiter SG 38 und eine ASW 27 aufgebaut worden. Die beiden Segelflugzeuge sollten die Vereinsgeschichte nach dem 2. Weltkrieg symbolisieren. Mit einem SG 38 hatte der Verein wieder angefangen.

Grußworte sprachen Herr Oberkreisdirektor Frithjof Kühn, Frau Bürgermeisterin Anke Riefers (Sankt Augustin), die Bürgermeisterin der Stadt Bonn Frau Bärbel Reindl, der Präsident des Landesverbandes des DAeC Herr Dr. Kurt Plank und für die Fliegergemeinschaft Herr Günter Seilinger.

Nach einem gemütlichen Beisammensein mit Kaffee und Kuchen sollte ein Ballonaufstieg stattfinden, um an die Vereinsgründung als „Luftschifferclub“ 1906 zu erinnern. Auch wenn dieser Ballonaufstieg wegen des starken Windes ausfallen musste, feierte man in der Bonner Halle bis spät in der Nacht. Für die musikalische Unterhaltung sorgte die Gruppe „Double Speed“ mit unserem Vereinsmitglied Jürgen Schwärzel am Schlagzeug.

Ansprache des Präsidenten des DAeC - Landesverbandes Dr. Kurt Plank

In der Bildmitte: Wolf-Dieter Sonntag, der Sohn von Albert Sonntag

Emmi und Harry Storp

Horst Hoffmann, Wenzel Brixa, Lothar Franz

Lutwin Jülich und Franz Hylla

Über den Tag der offenen Tür am Sonntag, dem 25. August, berichtete der Generalanzeiger:

„Im Mittelpunkt des Interesses der einigen Tausend Besucher am Sonntag standen natürlich die Fluggeräte. Während sich die Erwachsenen eher für Segelflieger und „Oldies“ interessierten, zog die „SA 318 C Alouette Astazou“ des Bundesgrenzschutzes die vielen jungen Besucher an. Unter den wachsamen Augen der Grenzer war der viersitzige Hubschrauber fest in Kinderhand. Auch die leuchtend-orange BO 105, ein Rettungshubschrauber, hätten die Nachwuchs-Piloten gern erobert, doch das wusste -bestimmt, aber freundlich - ein Beamter zu verhindern.

Fallschirm-Packen und der Bau von Modellflugzeugen waren weitere Attraktionen, an einem Stand zeigten Funker Ihre Anlagen. Heiß begehrt waren die Mitfluggelegenheiten, die die Firma Air Lloyd sowie die fünf Luftsportvereine anboten. Mit der neuen Fahne des LSV waren bereits vormittags Fallschirmspringer der GSG 9 abgesprungen.

Beim Oldtimer Flugzeugschlepp konnten dann zwei in den 50er Jahren vom Bonner Alfons Pützer gebaute Flugzeuge bewundert werden: Eine „Elster C“ und eine zweisitzige „Pützer Doppelraab“ stiegen auf.“

Auch für das leibliche Wohl war gesorgt. Dazu spielte Walter Schulten auf seiner Orgel und die Gruppe Double Speed

Ausstellung „Vom Oldtimer zum modernen Leistungssegelflugzeug“

Am 16. 11. 1996 wählte die Motorfluggruppe Martin Brinkmann zu ihrem Leiter als Nachfolger von Heinrich Marnitz.

Hochleistungsflugzeuge für den Luftsportverein Bonn

Das Jahr 1997 verlief für den Verein besonders erfreulich. Gleich zwei neue Flugzeuge konnten in Betrieb genommen werden.

Die Motorseglergruppe kaufte sich eine Super Dimona HK 36 TC mit Dreibeinfahrwerk und die Segelfluggruppe eine ASW 27.

Die Dimona auf Borkum

ASW 27

DG 1000 S

Um den Flugzeugpark weiter zu modernisieren, ersetzte man 2002 die ASK 21 (D-0735) durch die DG 1000 S.

Die DG 1000 S auf dem Fugplatz Florac-Chanet in Südfrankreich im Sommer 2005

Der LSV Bonn erhält ein Motorflugzeug vom Typ H 40

Das Motorflugzeug H 40 wurde von Wolf Hoffmann entwickelt, von dem auch der sehr erfolgreiche Reisemotorsegler H 36 Dimona stammt. Anfangs sollte die H 40 ein „Einfachflugzeug“ werden, später musste jedoch völlig umgeplant werden und es entstand ein Motorflugzeug das nach der Normal-Flugzeugkategorie FAR 23 zugelassen werden sollte.

Der erste Prototyp startete am 28. August 1988 zu seinem Erstflug, der zweite (H-40-02) am 4. April 1991. Die Musterzulassung wurde m 25. November 1992 vom Luftfahrtbundesamt (LBA) erteilt.

Die Entwicklung dieses Flugzeuges hatte natürlich sehr viel Geld gekostet. So kam 1988 das finanzielle Engagement von Albert Blum an der Wolf Hoffmann Flugzeugbau KG sehr gelegen.

Albert Blum, Ehrenmitglied des LSV Bonn, ist in Hangelar kein Unbekannter. Der Erfinder und Fabrikant hatte 1954 in dem Ortsteil Scheiderhöhe in Lohmar einen eigenen Elektro-, Installations- und Reparaturbetrieb gegründet. Aus einer kleinen Werkstatt auf 90 Quadratmeter Fläche und 5 Mitarbeitern wuchs bis Mitte der achtziger Jahre ein weltweit verzweigtes Unternehmen mit 1500 Mitarbeitern für Albert Blum Scheiderhöhe stehen.

Nachdem unser Ehrenmitglied Albert Blum sein Unternehmen ABS-Pumpen mit weltweit 1500 Mitarbeitern in Deutschland, Irland, Frankreich, Brasilien, USA, England und der Schweiz an einen schwedischen Konzern verkauft hatte, lebte er nicht als Privatier, sondern entwickelte und erfand ganz unterschiedliche Dinge. Überwiegend betätigte er sich im Bereich Luftfahrt oder entwickelte Geräte mit ähnlichen aerodynamischen Techniken, wie Luft-

kissenfahrzeuge oder Bodeneffektgeräte. Er trug sich mit der Absicht ein leistungsfähiges luftfahrttechnisches Unternehmen durch den Zusammenschluss mehrerer kleiner Unternehmen zu bilden und aufzubauen. Er erwarb deshalb noch Rhein-Flugzeugbau (RFB) vom MBB-Konzern und Sportavia Pützer auf der Dahlemer Binz.

Die beiden H 40 Prototypen wurden zur RFB nach Mönchengladbach gebracht um die Serienfertigung vorzubereiten. Leider waren die „Randbedingungen“ für diese Entwicklung in Deutschland absolut negativ, so dass beide Flugzeuge zunächst in einer Scheune in Bochum - Querenberg gelagert wurden.

Nachdem sich keine Möglichkeit ergab, das Projekt H 40 wieder zu beleben, überlegte sich Albert Blum wie er wenigstens die beiden Flugzeuge in ihr eigentliches Element, die Luft, bringen könne. Leisten könnte dies ein Verein, der über die technischen Kenntnisse, eigene Werkstatt und fachlich versierte Mitglieder verfügt.

Alle diese Bedingungen waren beim LSV Bonn erfüllt: Horst Hoffmann erklärte sich bereit, seine beim Bau seiner Pulsar gewonnenen Erfahrungen einzubringen, Manfred Gerhards verfügt über vieljährige Erfahrungen bei der Wartung der Motorsegler.

Am 20. August 2002 fuhren Albert Blum, Manfred Gerhards und ich nach Querenberg um die H 40 zu besichtigen. Uns bot sich ein jammervolles Bild. Mitten zwischen alten Eisenteilen und Rohren standen die Rümpfe der beiden Flugzeuge. Die Tragflächen, Leitwerke und Fahrwerke waren abmontiert, Funkgeräte und Kompass verschwunden. Die Inspektion von Manfred Gerhards ergab aber, dass der Zustand trotz der 10-jährigen Lagerung recht ordentlich war und wir es schaffen müssten, das Flugzeug wieder flugfähig zu machen.

Manfred Gerhards inspiziert die H-40-02

In einer eilig einberufenen Vereinsversammlung beschlossen die Mitglieder sich an diese Aufgabe zu wagen.

Bei der genauen Durchsicht der Maschine in unserer Werkstatt stellten sich dann doch größere Korrosionsschäden heraus, die durch die unterbliebene Wartung entstanden waren. Motor, Propeller und Fahrwerk mussten grundüberholt, die Gurte erneuert werden.

Horst Hoffmann und Heinrich Marnitz bei der Überholung des Fahrwerks

Jetzt ergab sich noch ein völlig anderes Problem: wo waren alle Dokumente über die H 40, wie Konstruktionszeichnungen, Wartungshandbuch und Flughandbuch geblieben? Manfred Gerhards fand in detektivischer Kleinarbeit heraus, dass nicht nur alle notwendigen Unterlagen über die H 40 vorhanden waren, sondern auch, wo sich die früher am Projekt beteiligten Personen aufhielten. Alle waren von der Idee begeistert, die H 40 wieder flugfähig zu machen.

Hilfreich war für uns, dass direkt gegenüber unserer Halle die Flugzeugwerft Möller ansässig ist. Mit Herrn Möller vereinbarten wir, dass er die Projektbetreuung übernahm, der Verein sollte soviel wie möglich selbst machen. Alle Versuche die Maschine aufzupolieren scheiterten; der Gilb saß zu fest. Deshalb entschlossen wir uns für eine Neulackierung. Die H 40 wanderte von unserer Werkstatt in die Flugzeugwerft Möller, für die wir einen Schlüssel bekamen, um auch am Wochenende arbeiten zu können.

Bereits am 5. Juli 2003 erfolgte die Abnahme durch den Prüfer Bernhard Feichtinger. Herr Feichtinger, der das Projekt von früher kannte, bestätigte die Übereinstimmung der H-40-02 mit den Bauunterlagen.

Jetzt stand dem Antrag auf eine „vorläufige Verkehrszulassung“ beim Luftfahrtbundesamt (LBA) nichts mehr im Wege.

Lothar Franz, Georg Caspers, der wesentlich an der Transaktion beteiligt war, Horst Hoffmann und Albert Blum in der Werkstatt

Die Antragsunterlagen füllten einen dicken Leitz-Ordner, der am 20. August 2003 zum LBA nach Braunschweig geschickt wurde.

Schon am 1. September 2003 erteilte das LBA die vorläufige Verkehrszulassung (VVZ). Darin forderte das LBA eine neue Lärmmessung. Die alte Lärmmessung, die von der DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) durchgeführt worden war, hätte man anerkannt, wenn das Flugzeug in Serie gebaut worden wäre. Da es sich aber jetzt nur um die Zulassung eines einzigen Exemplars handelte, ergriff man sofort die Gelegenheit, die vom Bundesumweltministerium willkürlich festgelegten Lärmgrenzwerte anzuwenden.

Mit der VVZ erhielt die H 40 auch das neue Kennzeichen D-ELVB. Das Kürzel LVB steht für Luftsportverein Bonn, D-ELVBonn.

Da die Wetterbedingungen günstig waren, bereitete ich mich auf den Erstflug am 3. September vor. Der Start durfte nur in Richtung 29 (Siegmündung) erfolgen, damit keine Gefährdung bebauter Gebiete zu befürchten war. Die Flugplatzfeuerwehr war in Alarmbereitschaft und ein zweites Flugzeug stand startbereit (ob es mir wohl wirklich hätte helfen können?). Der genaue Ablauf des Erstfluges wurde mit Frau Friedrich von der Luftaufsicht abgesprochen. Manfred Gerhards ging zusätzlich auf den Tower, Marie-Luise und Heinrich Marnitz bildeten die Bodenmannschaft zur Dokumentation des gesamten Fluges.

Schon bei diesem Flug war ich von den angenehmen Flugeigenschaften der H 40 begeistert. Jetzt konnten nach und nach auch die anderen Piloten des LSV Bonn mit gültigem PPL-A auf das Flugzeug eingewiesen werden und die Breitenerprobung beginnen.

Um die neuen geforderten Lärmmessungen durchzuführen, flog ich am 6. Juli nach Braunschweig. Die Messung konnte jedoch nicht durchgeführt werden, da der Wind zu stark war. Also das Ganze nochmals am 28. 7. in Walldürn.

Ende September hatten wir dann alle Unterlagen für die endgültige Zulassung zusammen und stellten den Antrag an das LBA. Im Oktober erhielten wir den Antrag zurück mit der Begründung, die Antragsformulare hätten sich am 1. Oktober geändert. Also Zähne zusammenbeißen und nochmals einreichen. Wieder kamen die Unterlagen zurück, weil der Motorenhersteller eine höhere Motordrehzahl zulässt, als die tatsächlich erreichbare in der H 40. Erneute Begründung durch den Gutachter. Dann, endlich, am 14. Dezember 2004, praktisch zu Weihnachten, kam die endgültige Zulassung.

Quintessenz: Auch schwierige technische Probleme lassen sich in verhältnismäßig kurzer Zeit lösen, politische Hemmnisse und Bürokratie behindern in Deutschland nicht nur die Luftfahrt.

Trotzdem haben sich die Mühen gelohnt. Wer bisher Gelegenheit hatte, dieses schöne Flugzeug zu fliegen, ist begeistert von den gutmütigen Flugeigenschaften und der phantastischen Sicht aus der großen Glaskuppel. Diese schönen Erlebnisse werden letztlich überwiegen

.

100 Jahre Luftsportverein Bonn

Im Jahr 2006 konnte der Verein sein 100-jähriges Bestehen feiern.

Natürlich wollten wir dieses Jubiläum besonders begehen und auch die Öffentlichkeit auf dieses besondere Ereignis hinweisen.

Wegen des besonderen Anlasses, erhielten wir die Zustimmung der Stadt Bonn am Samstag, dem 9. September 2006 auf dem Bonner Friedensplatz eine Veranstaltung durchzuführen.

Als Blickfang wurde die DG 1000 aufgebaut. An einem Info-Stand wurden interessierte Besucher beraten und Informationsmaterial verteilt. Rechtzeitig zu dieser Veranstaltung war auch unsere Chronik „100 Jahre Luftsportverein Bonn = 100 Jahre Bonner Luftsport“ fertig geworden. Eine Ausstellung mit Fotos und Plakaten gab einen Überblick über die hundertjährige Geschichte. Wer Lust hatte, konnte in einem Flugsimulator, unter Anleitung von Vereinsmitgliedern Flugversuche unternehmen.

Nach der Eröffnung durch den Vorsitzenden, sprach Herr Bürgereister Helmut Joisten ein Grußwort der Stadt Bonn.

Am Sonntag, dem 10. September feierten wir zusammen mit Gästen in unserer Flugzeughalle. Grußworte sprachen der Ehrenpräsident des Landesverbandes NRW Herr Dr. Kurt Plank und der Vorsitzende der Fliegergemeinschaft Herbert Dressler. Der Deutsche Aero Club hat die Verdienste unseres Vereins für die Luftfahrt mit der Verleihung der goldenen Daidalos – Medaille gewürdigt.

Daidalos - Medaille

Ansprache des Ehrenpräsidenten des DAeC - Landesverbandes NRW

Überreichung der Medaille durch den Vizepräsidenten des Deutschen Aeroclubs

Der LSV Bonn und der LSV Wesseling schließen sich zum Luftsportverein Bonn Rhein – Sieg e.V. zusammen

Schon im Jahr 2005 wurden von den Vorständen des LSV Bonn und des LSV Wesseling Überlegungen angestellt, wie man durch eine bessere Zusammenarbeit den Flugbetrieb verbessern könnte. Diese Überlegungen lagen nahe, da der LSV Bonn keine eigene Winde hatte und ohnehin überwiegend an der Wesselinger Winde startete. Man beschloss, den Fugbetrieb im Jahr 2006 so durchzuführen, als ob es sich um einen Verein handeln würde. Die dabei gemachten Erfahrungen sollten dann bei einer evtl. Fusion berücksichtigt werden.

Parallel dazu fanden mehrere gemeinsame Sitzungen der Vorstände statt um zu beraten, wie man die unterschiedlichen Strukturen der beiden Vereine harmonisieren könnte. Auch sollte ein Zusammenschluss so erfolgen, dass keiner der beiden Vereine sich als von dem anderen „geschluckt" vorkommen sollte. Emotional war es deshalb wichtig einen Namen festzulegen, der auch der Tradition der beiden Vereine gerecht würde. Ich machte den Vorschlag den Verein Luftsportverein Bonn Rhein-Sieg zu nennen. Dieser Vorschlag wurde von allen Teilnehmern akzeptiert. Eine weitere, nicht zu unterschätzende, Hürde waren die völlig unterschiedlichen Gebührenordnungen. Nachdem die Vor- und Nachteile der beiden Gebührenordnungen ausgiebig diskutiert worden waren und ein fiktiver Haushaltsplan mit den unterschiedlichen Ansätzen aufgestellt worden war, wurde einvernehmlich beschlossen, der Mitgliederversammlung die Struktur der Bonner Gebührenordnung zur Beschlussfassung zu empfehlen.

Wir hatten zunächst eine Fusion nach Gesellschaftsrecht erwogen. Die uns beratende Notarin machte uns aber einen Vorschlag, der wesentlich einfacher umzusetzen war. Beide Vereine beschlossen zunächst in getrennten Sitzungen am 12. November 2006 ihre Satzungen zu ändern bzw. zu ergänzen.

Der LSV Bonn beschloss in § 1 nach „Luftsportverein Bonn" die Ergänzung „Rhein-Sieg" einzufügen. Außerdem wurde unter Pkt. 4 beschlossen: „Mit der Auflösung des LSV Wesseling e.V. wechseln seine bisherigen Mitglieder unmittelbar in den LSV Bonn Rhein-Sieg, soweit sie sich nicht im Einzelfall schriftlich dagegen aussprechen."

Der LSV Wesseling beschloss folgende Satzungsänderung: § 10 Abs. 2 der Satzung erhält folgende Fassung: „Im Falle der Auflösung des Vereins wird das Vereinsvermögen an den Luftsportverein Bonn Rhein-Sieg übertragen." Unter TOP 3 wurde beschlossen: „Der Luftsportverein Wesseling wird aufgelöst. Die Mitglieder des aufgelösten Vereins wechseln unmittelbar in den Luftsportverein Bonn Rhein-Sieg e.V., sofern sie einem Wechsel nicht bis spätestens 31. 12. 2006 schriftlich widersprechen."

Der LSV Wesseling besaß zu diesem Zeitpunkt 5 Segelflugzeuge: Ka 6 (D-5066), Ka 7 (D-5009), Ka 8 (D-5027), ASK 21 (D-3475) und LS 4b (D- 3114), eine Winde, Startbus, Rückholfahrzeuge und eine Halle.

Ka 6

Ka 7

Ka 8

ASK 21

LS 4b

Der LSV Bonn Rhein-Sieg

Bereits am Sonntag dem 26. November 2006 fand um 17 Uhr die erste Sitzung des Luftsportvereins Bonn Rhein-Sieg statt. Im Vorfeld zur Sitzung war von den bisherigen Vorständen vereinbart worden, dass man einen neuen Vorstand aus Mitliedern beider früherer Vereine wählen sollte.

Gewählt wurden:
Vorsitzender: Prof Dr. Lothar Franz
Geschäftsführer: Wilfried Bluhm
Schatzmeisterin: Nicola Dahlberg

Der Verein hatte nun 97 Mitglieder: 42 aktive Segelflieger, 17 Motorflieger bzw. Motorsegler, 11 Mitglieder gehören beiden Sportgruppen an und 27 Inaktive.

Der Zusammenschluss der beiden Vereine sollte natürlich auch zu einem besseren Wirtschaftsergebnis führen. Dies konnte durch eine bessere Ausnutzung des Flugzeugparks erreicht werden. Von den zunächst 10 Segelflugzeugen wurden 2 verkauft, der Astir an den Luftsportclub Dillingen / Saar und die Ka 7 nach Börgönd (Ungarn). Mit den verbliebenen 8 Segelflugzeugen wurden 499 Stunden im Jahr 2007 geflogen und 1410 Starts durchgeführt. Das waren gegenüber dem Jahr 2006, in dem jeder Verein 5 Segelflugzeuge besaß, 227 Stunden (+83,5 %) und 391 Starts (+ 38,4 %) mehr.

Der Zusammenschluss hatte sich schon nach einem Jahr bewährt!

In der 1. Jahreshauptversammlung des LSV Bonn Rhein-Sieg am 18. 3. 2007 wurden Marianne Haller, Anton (Toni) Ehlenz und Horst Hoffmann wegen ihrer Verdienste um ihren bisherigen Verein zu Ehrenmitgliedern ernannt. Dr. Jörg Köhler, Geschäftsführer des LSV Bonn seit 1990 und Herbert Schmitz-Schürnbrand, Schatzmeister seit 2000, wurden am 4. März 2008 mit dem Otto-Lilienthal-Diplom ausgezeichnet.

Anfang 2008 erklärte Nicola Dahlberg, dass sie aus beruflichen Gründen das Amt der Schatzmeisterin abgeben müsse. Die suche nach einem Nachfolger gestaltete sich äußerst schwierig. In Anbetracht dieser Situation erklärte sich Herbert Schmitz-Schürnbrand bereit das Amt wieder zu übernehmen, wenn Dieter Schmitz dabei helfen würde. In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 14. 6. 2008 wurde dieser Wechsel vollzogen.

In den Jahren 2007 und 2008 zeigte es sich, dass unsere Segelflugzeuge nicht optimal ausgelastet waren. Es wurde deshalb beschlossen, die ASW 27 durch einen Discus 2cT zu ersetzen, der universeller einsetzbar ist und die Ka 8 zunächst still zu legen.

Im Sommer 2007 führte der Verein ein Ferienlager in Leibertingen und 2008 am Farrenberg durch.

Die Ka 6 erhielt 2008 zusätzlich eine offene Haube.

Der LSV Vorgebirge schließt sich dem LSV Bonn Rhein-Sieg an

Im Jahr 2009 verstärkten sich im LSV Vorgebirge Tendenzen, sich einem anderen Verein anzuschließen. Der Vorstand des LSVV führte deshalb mit beiden großen Vereinen Sondierungsgespräche. Das Gespräch mit dem LSV Bonn Rhein-Sieg fand am 5. 11. 09 statt. Teilnehmer waren der Vorstand des LSVV Jürgen S. Schulz, Andreas Röttgen und Heinz-Georg Linden und vom LSVBRS Lothar Franz, Wilfried Blum und Herbert Schmidt-Schürnbrand. Schon in diesem Gespräch kam zum Ausdruck, dass eine deutliche Mehrheit der Mitglieder einen Anschluss an den LSV Bonn Rhein-Sieg bevorzugen würde.

Der LSVV hatte in Hinblick auf das Vereinsvermögen folgenden Beschluss herbei geführt: Ich bin damit einverstanden, dass der §24 Abs. 2 der Salzung geändert wird auf die neue Fassung: zu gemeinnützigen Zwecken an Einrichtungen des Deutschen Aero-Club e. V. bzw. an den Verein, dem sich der LSV Vorgebirge e. V. nach seiner Auflösung gemäß vorherigem Beschluss anschließt.

Zum besseren kennen lernen feierten wir die Weihnachtsfeier am 12. 12. 2009 gemeinsam.

Beide Vereine führten am 9. 1. 2010 ein gemeinsames Informationstreffen durch, bei dem alle anstehenden Fragen beraten wurden.

In der Vorstandssitzung des LSVV am 9. 2. 2010 wurden die Jahreshauptversammlung und die Auflösungsversammlung vorbereitet.

Am 11. 3. 2010 führen beide Vereine getrennt ihre Jahreshauptversammlungen durch. Der LSV Bonn Rhein-Sieg stimmte der Aufnahme des LSV Vorgebirge zu. Im Anschluss an die Jahreshauptversammlung des LSVV sollte um 21:45 Uhr eine außerordentliche Mitgliederversammlung stattfinden, auf der gem. § 24 die Auflösung beschlossen werden sollte. Da die nach § 24 erforderliche Anwesenheit von dreiviertel aller Mitglieder nicht erreicht wurde, musste eine neue Versammlung für Samstag, den 20. März 2010 einberufen werden. Die Versammlung beschloss in dieser Sitzung einstimmig bei nur einer Enthaltung:

1) Der Luftsportverein Vorgebirge e. V. wird aufgelöst.

2) Die Mitglieder des aufgelösten Vereins wechseln unmittelbar in den Luftsportverein Bonn Rhein-Sieg . V., sofern sie einem Wechsel nicht bis spätestens 20. März 2010 schriftlich widersprechen.

3) Es ist keine Liquidation notwendig.

4) Für die Abwicklung der Geschäfte des LSV Vorgebirge e. V. ist ein Liquidator zu wählen.

Ab dem 1. April 2010 war der Beitritt vollzogen. Die Löschung des LSVV im Vereinsregister erfolgte am 1. 6. 2010.

Der LSVV besaß zu diesem Zeitpunkt eine Winde, 5 Segelflugzeuge: Ka 8 (D-8602), SF 27 (D-9411), ASK 13 (D-4480), ASW 19 B (D- 2725) und Twin Astir (D-4840) und Barvermögen zum Aufbau einer Halle.

Die Vorgebirgswinde

SF 27

Twin-Astir

Einvernehmen bestand darüber, dass zuerst eine Bereinigung des Flugzeugparks durchgeführt werden sollte. Die Ka 8 wurde an ein auswärtiges Mitglied des LSVV verkauft, der Twin-Astir an den Flugsport-

verein Neumagen-Dhron an der Mosel und die SF 27 an einen Privatmann in Belgien.

Der LSVV hatte vom ADAC eine kleine Halle von 12,5 x 15,0 Meter Größe als Ersatz für ihre frühere Halle bekommen, die dem Neubau des ADAC weichen musste. Bei der Größe dieser Halle hätte man noch nicht einmal ein aufgerüstetes einsitziges Segelflugzeug unterstellen können. Es wurde deshalb beschlossen, die Halle den jetzigen Anforderungen anzupassen und um 5 Meter zu verlängern. Da es sich bei der ADAC-Halle um eine Sonderkonstruktion mit aufblasbarem Dach handelte, wäre eine Vergrößerung teurer geworden, als eine komplett neue Halle. Der ADAC bekam aus diesem Grund seine Halle zurück.

ASK 13

ASW 19 B

Die Flugsaison 2010

Die beiden Startwagen

Der Luftsportverein Bonn Rhein-Sieg hat jetzt 155 Mitglieder.

Der Flugbetrieb des nun größeren Vereins verlief erstaunlich problemlos. Dazu haben sicherlich die intensiven vorhergehenden Gespräche beigetragen.

Am 29. April holten wir unser neues Segelflugzeug mit Turbotriebwerk Discus 2cT bei Schempp-Hirth in Kirchheim/Teck ab.

Natürlich bekam der Discus die vereinsinterne Kennung B 1. Als amtliches Kennzeichen erhielt er D-KLBO (Luftsportverein Bonn Rhein-Sieg). Am 16. Mai erfolgte der Erstflug in Hangelar.

Im Sommer fuhren unsere Aktiven wieder ins Ferienlager zum Farrenberg.

Die Segelflieger flogen mit 1109 Starts insgesamt 447 Stunden. Da ein Teil unserer Flugzeuge kaum genutzt wurde, beschloss die Mitgliederversammlung am 19. Dezember die Ka 8 und die ASK 21 „B 3“ zu verkaufen. Bezogen auf die Zahl der aktiven Segelflieger ist das Angebot von 8 Segelflugzeugen ausgesprochen gut.

Die ASK 21 (D-4745) wurde am 15. Januar 2011 an die „Association sportive de vol a voile“ in Angers, Frankreich, verkauft.

Ein Teil der Flotte des LSV Bonn Rhein-Sieg

Erstflug des Discus am 16. 5. 2010 in Hangelar

Das Jahr 2011

In der Jahreshauptversammlung am 12. 2. wurde als Nachfolger von Wilfried Bluhm Markus Dahlberg zum Geschäftsführer und zum neuen Schatzmeister Jürgen Schulz als Nachfolger von Herbert Schürnbrand gewählt. Lothar Franz wurde in seinem Amt als Vorsitzender bestätigt.

Auch in der Segelfluggruppe gab es personelle Veränderungen. Norbert Kühne wurde zum Nachfolger von Steffen Passmann als Gruppenleiter gewählt der dieses Amt seit dem Jahr 2000 ausgeübt hat. Rainer Dickau übernahm das Amt des Ausbildungsleiters.

Die Jugendgruppe wählte erstmalig eine Segelfliegerin zur Gruppenleiterin. Christin Brackmann übernahm das Amt von Tobias Schulte-Ladbeck.

Am 9. 2. traf endlich die Baugenehmigung für unsere neue Halle ein. Den Bauantrag für die modifizierte Halle hatten wir bereits am 12. August 2010 gestellt.

Wir hatten die Halle so geplant, dass wir unseren Motorsegler, das Motorflugzeug, eine Startwinde, einen Startbus und ein Rückholfahrzeug ebenerdig unterbringen können. Unter der Decke haben noch bis zu zwei Segelfugzeuge Platz, wobei wir wegen der Rangierarbeiten nur die ASK13 dort untergebracht haben.

Bereits am 13. 2. wurde unter der fachkundigen Leitung von Andreas Röttgen mit den Erdarbeiten begonnen.

Für den erheblichen Eingriff in das wertvolle Biotop auf dem Hangelarer Flugplatz zahlte der Verein 4335 € an die Stadt Sankt Augustin, die diesen Betrag zur Gestaltung eines Teils der ehemaligen Kiesgrube als ökologisch aufgewerteten Lebensraum für Amphibien und Reptilien verwendete.

Die Vereinsmitglieder haben möglichst viele Arbeiten, wie z. B. Aushub und betonieren der Fundamente, Planierarbeiten usw. selbst durchgeführt.

Am 26 4. konnte die Stahlbaufirma mit dem Aufstellen der Halle beginnen. Der Aufbau stand am 18. Mai. Nun musste noch der Boden eingebracht und die Zufahrt hergestellt werden.

Ende September konnten wir die Halle beziehen.

Dem Luftsportverein
Bonn Rhein-Sieg e.V.

verleihe ich die

Sportplakette
des Bundespräsidenten

als Auszeichnung für die in langjährigem Wirken erworbenen
besonderen Verdienste um die Pflege und Entwicklung des Sports

Berlin, den 1. Juli 2011

Der Bundespräsident

Die NRW-Sportministerin Ute Schäfer hat am 1. Okt. 2011, gemeinsam mit dem Präsidenten des Landessportbundes NRW Walter Schneeloch, auf Schloss Nordkirchen einer Delegation unseres Vereins diese Auszeichnung überreicht.

V. l.: Ministerin Schäfer, Lothar Franz, Markus Dahlberg, Herbert Schmitz-Schürnbrand, Präsident Walter Schneeloch

Ferienlager wurden in Linkenheim und in Metzingen / Berliner Heide durchgeführt.

Michael Otzipka erreichte bei der Baden - Württembergischen Segelflugmeisterschaft der Junioren mit seinem Std. Cirrus den 2 Platz und konnte sich damit für die Deutsche Meisterschaft der Junioren 2012 qualifizieren.

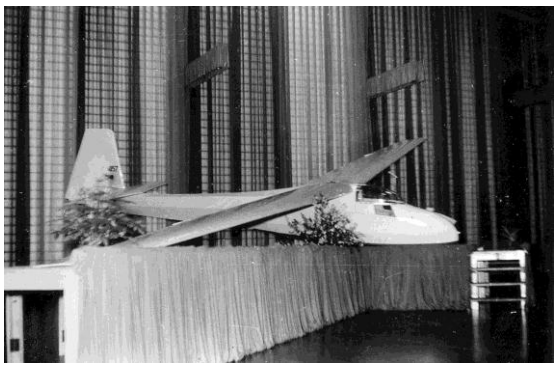
Am 28. Dez. wurde die Ka 8 D-5027 an den Aero-Club Idar-Oberstein verkauft.

Der LSV Wesseling

Der LSV Wesseling wurde am 14. 12. 1960 gegründet. Auslöser für die Gründung eines neuen Vereins waren Querelen im LSV Vorgebirge. Die 15 Gründungsmitglieder wählten Alfred Langerhans zu ihrem Vorsitzenden und Gerd Niemeyer zum Segelflugreferenten.

Erleichtert wurde die Vereinsgründung durch eine Kooperation mit dem LSV Hoffnungsthal, der 2 Segelflugzeuge besaß. Als „Mitgift“ brachten die Wesselinger eine Winde, bzw. etwas was eine Winde werden sollte, ein. Die Winde hatte man im Januar 1961 in Unterjesingen gekauft. Schon auf der Heimfahrt blieb das Auto wegen Ölmangels auf der Autobahn liegen und musste in Schlepp genommen werden.

Abholen der „Winde“ in Unterjesingen



Taufe der Ka 8 D-5057

Im Februar feierte man gemeinsam Karneval in Köln und fuhr direkt nach der Sitzung nachts nach Winzeln, Kreis Rottweil, um eine gebrauchte Ka 8b abzuholen. Die erste vereineigene Ka 8 erhielt die Kennung D-5057. Diese wurde am 6. 5. 1961 auf den Namen „Mücke“ getauft. Der Rumpf einer zweiten Ka 8 wurde bereits zu diesem Zeitpunkt selbst gebaut und dann verkauft. Der Erlös wurde zur Finanzierung der Ka 8b (D-5027) von Schleicher verwand.

Am 12. 3. 1961 wurde der Flugbetrieb in Hangelar als 5 Gruppe auf dem Platz aufgenommen. Die Schulung erfolgte auf dem Doppelraab und der Ka 7 des LSV Hoffnungsthal.

Niemeyers vor dem Doppelraab

Im November konnte die zweite Ka 8 mit der Kennung D-5027 zum Preis von 8.292,- DM bei Schleicher abgeholt werden.

Die Bilanz des ersten Flugjahres konnte sich sehen lassen: 1488 Starts mit insgesamt 255 Stunden Flugzeit, 7A-, 6B-, 6C-Prüfungen, 2 Luftfahrerscheine Klasse I und 2 Klasse II sowie drei 5-Stunden-Flüge und eine Höhenbedingung.

Im Dezember wurde ein Tankwagen von Shell gekauft, der in der Hoffnungsthaler Werkstatt zu einer Dieselwinde umgebaut

werden sollte. Im April 1962 war die „neue“ Winde fertig.

„Neue“ Winde

Im Febr.1962 wurde die Ka 8 D-5057 wegen einiger Mängel an den früheren Besitzer und Hersteller Otto Lamprecht zurückgegeben.

Die neue Ka 7 von Schleicher erhielt die bisherige Kennung D-5057 der Ka 8. Sie kostete 11.032,- DM.

1963 kam es zu Differenzen mit dem LSV Hoffnungsthal. Man einigte sich bezüglich des Inventars. Der LSV Wesseling kaufte sich im November eine Winde in Aschaffenburg.

Im März 1964 wurde mit dem Bau der Halle begonnen. Aber schon bald wurden die Arbeiten jäh unterbrochen. Die Polizei kam und erklärte, dass Sonntagsarbeit verboten und die Arbeiten sofort einzustellen seien.

Trotz dieser Einschränkungen wurde die Halle bald fertig gestellt.

Die Halle bot Platz für die Winde, den Rückholwagen und die Ka 8. Der 2. Bauabschnitt schloss sich schon im Juli an, so dass auch Platz für die Ka 7 vorhanden war.

Im August 1964 wurde die SF-26 mit der Kennung D-5010 zum Preis von 11.383,50 DM in Dachau bei Scheibe abgeholt.

Die SF-26 in Hangelar

Pfingsten 1965 fuhr man mit der Ka 7, der Ka 8 und der SF-26 ins Fliegerlager nach Flintsbach (nahe Rosenheim).

Die Hänger für die Ka 6, Ka 7 und Ka 8 wurden im Eigenbau erstellt. Die verwendeten Rohre besorgte Marianne Haller bei Mannesmann. Auch das Holz für die Halle und die Fahrzeuge waren Spenden.

Am 27. November 1965 wurden eine weitere Ka 7 (D-5009) und die Ka 6 (D-5099) in Poppenhausen abgeholt.

Die Ka 7 Mit der Kennung D-5057 wurde im Dezember an die Akaflieg Köln verkauft.

1966 erfolgte eine weitere Hallenerweiterung.

Am 29. 7. kam die SF-26 ins Trudeln und stürzte in Hangelar in einen Vorgarten in der Goethestraße. Der Pilot brach sich dabei beide Beine. Im Oktober war die SF 26 wieder repariert.

1968 hatte der Verein mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Von 27 Mitgliedern waren 4 in England (darunter der halbe Vorstand), 2 in Afrika und eines in Oerlinghausen.

Gerd Niemeyer kam beruflich bedingt alle 4 Wochen aus England nach Köln und kümmerte sich bei dieser Gelegenheit auch um den Verein. Die Betreuung der Flugschüler haben in dieser Zeit andere Fluglehrer übernommen, insbesondere Bruno Weber vom LSV Bonn.

Als später der Bonner Verein Ende der siebziger Jahre große Probleme hatte, revanchierten sich die Wesselinger und bildeten die Bonner Flugschüler sogar auf den Wesselinger Maschinen aus.

Inzwischen hatte man den Aufenthaltsraum in der Halle wieder wohnlich eingerichtet und er gewann neue Bedeutung als Treffpunkt für die weltweit verstreuten Mitglieder.

1970 änderte man die „Vereinsfarben“ von blau auf orange.

Im Jahr 1977 gab es erhebliche Veränderungen des Flugzeugparks. Im März erhielt der Verein eine weitere Ka 7 (D-5583) aus Berkum, im Juni für kurze Zeit einen Astir CS (D-7461), im September wurde die SF-26 nach Norwegen verkauft und im Oktober kam ein Jeans Astir (D-3878) hinzu.

Im Juli1979 verbrachte man einen Fliegerurlaub in Grenoble.

Im Mai 1979 kaufte der LSV Wesseling in Braunschweig eine Winde, die umgebaut und im Frühjahr 1980 fertig gestellt wurde.

Ka 7 (D-5583)

Ka 7, Astir CS und Ka 6

Jeans Astir

Im Juli 1980 fand dann das Ferienlager in Mauterndorf statt, wo man auch in den folgenden Jahren immer wieder hinfuhr.

Flugbetrieb 1985

!985 verkaufte man die alte Winde. 1987 erhielt der Verein einen neuen Startwagen.

Im Oktober 1988 holte man die neue ASK 21 in Poppenhausen ab und Gerd Niemeyer führte im Dezember den ersten Start in Hangelar durch.

Erster Start der ASK 21 in Hangelar

Am 24. 9. 1998 holte man die LS 4b in Egelsbach bei Schneider ab. Den ersten Start führte Gerd am 8. November in Hangelar durch.

Im März 1989 wurde die Ka 7 D-5583 verkauft und im September die Halle nochmals erweitert.

Gerd Niemeyer starb am 23. 7. 2000 im Alter von 76 Jahren. Er hatte den Verein nach dem Tod von Alfred Langerhans im April 1968 32 Jahre geleitet. Man kann mit Fug und Recht sagen: Gerd Niemeyer war der Verein. Für seine Verdienste um den Luftsport erhielt er 1987 das Bundesverdienstkreuz.

Unmittelbar nach dem Tod von Gerd Niemeyer wählte man Kurt Weiskopf und danach Adolf Garagnon zum Vorsitzenden.

Quellennachweis

Lothar Franz: 100 Jahre Luftsportverein Bonn = 100 Jahre Bonner Luftsport
Chronik des Luftsportverein Bonn, Eigenverlag, Bonn 2006
dort detaillierte Qellennachweise

Lothar Franz: 100 Jahre Bonner Luftfahrt
In: Bonner Geschichtsblätter Band 59
Bonner Heimat- und Geschichtsverein
und Stadtarchiv Bonn, 2009

Archiv Lothar Franz