

LUFTPOST

AUSGABE 4- DEZEMBER 2022



BEGINN DES SEGELFLUGES IM RAUM WARSTEIN

TAUFE UNSERES GRUNAU BABYS

SPURENSUCHE IM SPIND



Segelflug im Raum Warstein

Wie alles begann

Wer glaubt, dass die Warsteiner Luftfahrtgeschichte erst im Jahre 1986 mit der "Warsteiner Montgolfiade" begonnen hat, der liegt komplett schief, denn bereits im Jahre 1931 träumten unabhängig voneinander drei Gruppen im Bereich der heutigen Stadt Warstein den Traum vom Fliegen.

In Warstein bauten Josef Schütte, Josef Kleikmann, Heinrich Enste und Heinrich Kaltner einen Gleiter und in Belecke leitete Walter Siepmann eine Gruppe, die sich in einem leerstehenden Gebäude der Siepmann-Werke an die Arbeit machte. In der alten Schule von Suttrop gingen unter anderem Franz Frohne und Otto Mengerlinghausen ans Werk. Zur Verfügung stand ihnen nur eine Bauzeichnung und alle Arbeiten und Techniken mussten eigenständig von Grund auf erlernt und durchgeführt werden. Wenig später starteten drei verschiedene Gleiter von der Hohen Liet, zwischen War-

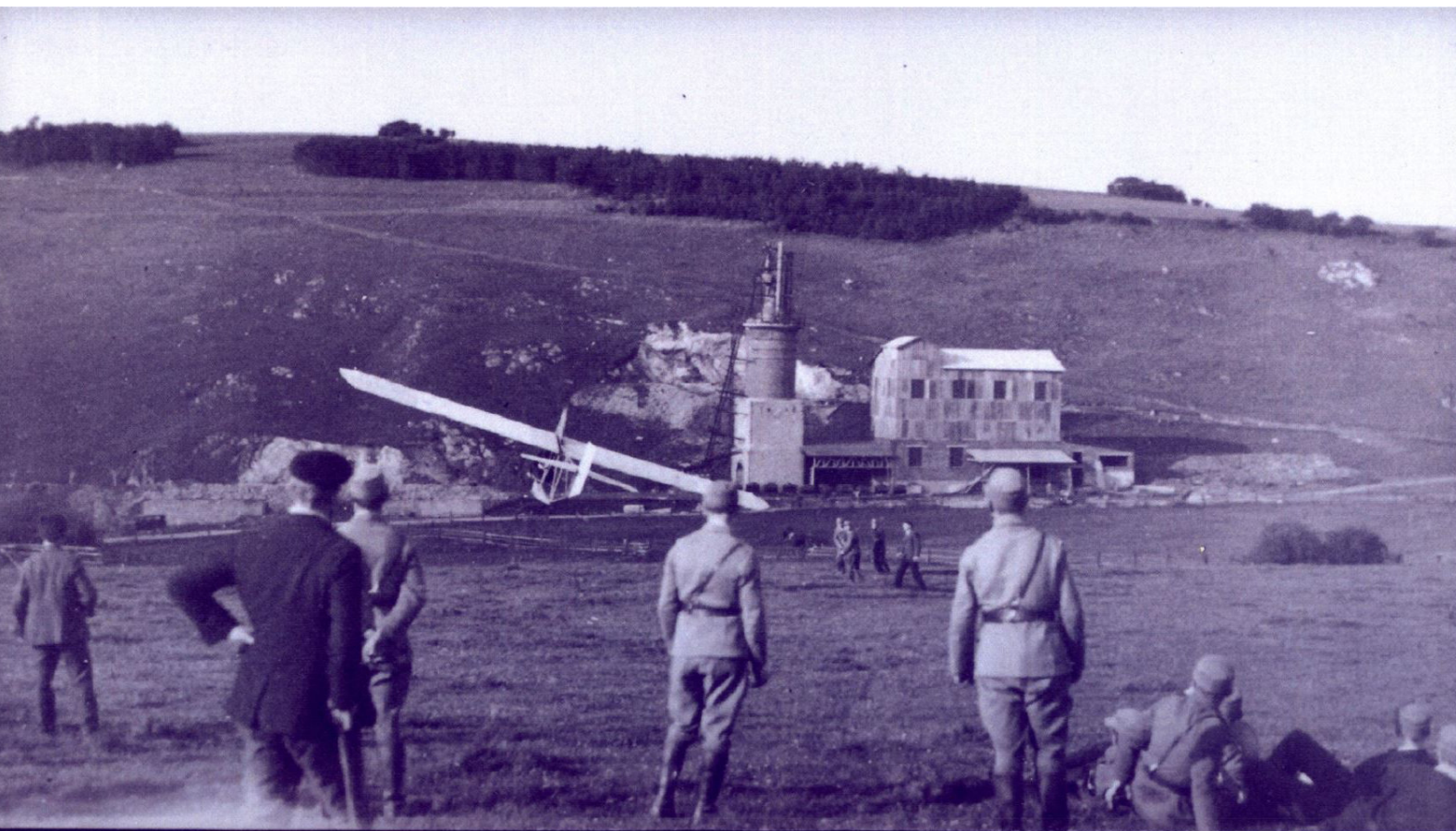
stein und Suttrop, und der Ziegenliet in Richtung Suttrop, sowie im Herbst von den Stoppelfeldern im Bereich der heutigen Hundehütte. Das Fluggerät der Suttroper wurde "Rotschwänzchen" genannt, weil seine Erbauer das Leitwerk rot angestrichen hatten. Gestartet wurden die Maschinen mit einem Gummiseil, welches von den Helfern gespannt wurde, während eine Haltemannschaft das Fluggerät am Schwanz festhielt, bis auf Kommando "Los" das Flugzeug in die Luft katapultiert wurde. Es gab keinen Fluglehrer, der die Schüler bei den ersten Flügen begleitete. Man begann mit einem Rutscher, bei dem man nicht oder kaum vom Boden abhob. Vorsichtig folgten erste Sprünge von wenigen Metern. Die Flugbücher der Piloten zeigten Sekundenflüge. Nach jedem Flug musste das Fluggerät wieder den Hügel hinauf geschafft werden. Gerne nahm man dabei Pferdestärke in Anspruch. Am



Abend war man dennoch geschafft und wer geflogen war, war glücklich. Zu den Warsteiner Fliegern gesellten sich bald auch "Flachländer" aus der Soester Börde, die zuhause keine vernünftigen Hügel hatten. Etwa 1933 errichtete man auf der Hohen Liet eine Flugzeughalle für 4-6 Gleiter. Neben der Halle stand ein alter Eisenbahnwagen als Unterkunft. Oftmals endeten die Flüge auch mit einem Bruch und das wertvolle Fluggerät musste Instand gesetzt werden. Das Suttroper "Rotschwänzchen" hatte einen kompletten Tragflächenbruch. Die emsigen Tüftler schafften es aber binnen Wochenfrist den Schaden zu beseitigen, so dass am darauf folgenden Wochenende die Maschine wieder startbereit war. Die Warsteiner waren geschickte Handwerker und bauten ein Grunau Baby II. Der Hochleistungssegler war jedoch für die unerfahrenen Flieger etwas zu anspruchsvoll und so endete ein Flug an der "Hohen Liet" mit Totalschaden. Verschärfte Bauvorschriften des 1933 gegründeten DLV (Deutsche Luftfahrt Vereinigung) machten einen Weiterbetrieb der Maschine unmöglich. In jener Zeit fand in Dortmund eine Luft-

sportausstellung statt auf der die Warsteiner und Suttroper ihre Maschinen ausstellten. Die Maschine wurde vom Bauprüfer Richard Latte im Flugzeugschlepp zurück nach Warstein gebracht. Einige Tage später kam es bei einem Flugtag auf der Hohen Liet zu einem Unfall: Das Gummiseil riss beim Ausziehen und das Seil traf Latte schwer am Kopf. Der Gleiter taumelte über den Startplatz und blieb nach ein paar Metern liegen. Gott sei Dank hatten Pilot und Fluggerät keine größeren Schäden davon getragen und waren bald wieder flugbereit.





Im Jahre 1933 wurden alle zivilen Vereine gleichgeschaltet und von den regierenden Nationalsozialisten wurden die Flugvereine zwangsweise im Deutschen Luftsportverband e.V. zusammengeschlossen. Die jungen Leute gehörten jetzt zur Flieger-Hitler Jugend. Zunächst änderte sich nichts. Das Interesse der 50-60 jungen Burschen galt in erster Linie der Fliegerei. Der Berufsschullehrer Fiedler unterrichtete die jungen Leute in Theorie. Willi Unger konnte sich noch gut an den lehrreichen Unterricht erinnern. Die handwerkliche Ausbildung in der Werkstatt hat den jungen Menschen viel für ihr späteres Berufsleben gebracht.

In der Folgezeit wurde in Warstein nur noch wenig geflogen. Zusammen mit der Belecker Gruppe machte man sich auf den Weg Richtung Brilon, zum Gretenberg bei Scharfenberg. Mit

dem Zug fuhren die Warsteiner das Möhnetal hinauf und die letzten 5-6 Kilometer ging es zu Fuß. Auch die Segelflieger aus Soest, Paderborn und Lippstadt zog es zum Gretenberg weil hier längere Flüge möglich waren. Hier war die Nebenstelle einer Flugschule entstanden und Fluglehrer und Flugzeuge standen zur Verfügung.



Der Warsteiner Heinrich Kaltner wurde Gleitfluglehrer und so konnte man über Pfingsten 1937 am Gretenberg einen Lehrgang durchführen. Das nasse und kalte Wetter bescherte Kaltner eine beidseitige Lungenentzündung an der er eine Woche später im Warsteiner Krankenhaus im Alter von 26 Jahren verstarb. Dies war ein großer Verlust und von den Gründern lebte nun nur noch Heinrich Enste. Am 12.2.1939 stieg Pilot Willi Unger zum letzten mal im Gleitflugzeug in den Warsteiner Himmel. Im zweiten Weltkrieg ließen auch viele junge Piloten ihr Leben. Nach dem Kriege wurde im Jahre 1951 der Flugsport in Deutschland wieder

erlaubt. Die Flieger aus dem Raum Warstein haben sich neu gefunden und zunächst den vom Britischen Militär genutzten Flugplatz Bad Lippspringe in der Senne zusammen mit der Paderborner Luftsportgemeinschaft genutzt. 1955 zogen die Paderborner nach Mönkeloh. Die Warsteiner schlossen sich 1958 dem LSC Oeventrop an.

Vielen Dank an den Warsteiner Heimatforscher Franz-Josef Mendelin, dass er diese Informationen für die Nachwelt erhalten und uns zur Verfügung gestellt hat.

Bodo Kirtz



Rücktransport eines Schugleiters zur Hohen Liet. Hier auf dem Bild mit Pferdestärke. Der Bauer Bernhard Peters stellte gelegentlich sein Pferd zur Verfügung. Als Transportkarre wurde häufig die Ochsenkarre der Metzgerei Cramer genutzt.



Neues vom Verein

Oldtimertreffen in Glindfeld bei Medebach

Glindfeld ist ein kleiner Ort bei Medebach, das dortige ehemalige Kloster hat eine lange Geschichte und war die Keimzelle für die Stadt Medebach. Heute ist es im Privatbesitz und wird für Events vermietet. Das schöne Ambiente hat den Oldtimerclub Medebach dazu bewogen sein jährliches Treffen nach dort zu verlegen.

Da der Oldtimerclub uns seine Werkstatt samt Hebebühne, Werkzeug und Manpower zu Verfügung gestellt hatte um den Anhänger zu restaurieren, waren wir im Gegenzug mit dem Specht vor Ort.

In der großen Festscheune durften wir den Flieger aufbauen. Trotz Dauerregen

war die Veranstaltung ein voller Erfolg und unser Specht hat viel Interesse geweckt. Elisabeth hat unermüdlich Gäste in den Rumpf gesetzt und das Fliegen und Steuern erklärt.

Der Specht, in seinem Zustand als Scheunenfund, passte dabei wunderbar zur gesamten Ausstellung alter Autos und Motorräder.

Der Specht

Der Specht ist ein Geschenk von Ingo Wiebelitz, Ingo hatte einige Scheibe Flugzeuge wie SF 27, Specht, Spatz gesammelt und musste aus Platznot seine Sammlung auflösen.

Der Specht ist von Scheibe Flugzeugbau in Dachau, konstruiert von Rudolf Kaiser der später für Schleicher konstruiert hat, daher auch die

Ähnlichkeit zur K4 Rhönlerche.

Nach dem Krieg hat man die Schulung konsequent auf die Doppelsitzerschulung umgestellt, diese war weniger gefährlich und deutlich effektiver. Zuvor wurde auf SG 38 oder ähnlichen Modellen geschult und war der Schüler einmal in der Luft, hatte der Fluglehrer auf den weiteren Flugweg keinen Einfluss mehr. Dies führte doch recht häufig zu kleineren Brüchen.

Der Specht hatte dann bereits die noch heute übliche Anordnung hintereinander, also Flugschüler vorn, Fluglehrer hinten, daran hat sich bis heute nichts geändert. Durch die Doppelsteuerung konnte der Fluglehrer jederzeit eingreifen. Das höhere Gewicht wurde durch eine größere Fläche abgefangen, dabei aber nicht lang und schmal wie heute, sonder kurz und tief. Streben sorgen für die nötige Festigkeit. Eine Besonderheit beim Specht, der Fluglehrer sitzt unter der Fläche und steigt durch eine Tür ein.

Technische Daten•

Erstflug 1953

Spannweite 13,5 Meter

Gleitzahl 18 bei 80 km/h

Gewicht leer 210 kg, max. 380 kg

Stückzahl etwa 50, davon heute noch flugfähig etwa 3-5

Geschwindigkeit max. 170 km/h min. 50 km/h

Unser Specht hätte grundsätzlich das O.K. vom Prüfer für einen Wiederaufbau, leider ist es uns bisher aber nicht gelungen, etwas über die Geschichte des Flugzeuges herauszufinden. Papiere oder Typenschild gibt es nicht mehr aber ohne Historie ist eine Wiederzulassung aber nicht möglich.

Als Ausstellungsstück hat er sich aber schon bewährt.

Planungen Gebäude / Museum

Ganz langsam kommt Bewegung in die Geschichte.

Wir werden definitiv nicht Eigentümer des Gebäudes, allein die Zinsentwicklung und die Baukosten würde das nicht mehr zulassen. Eher sieht es danach aus als würden wir einen langfristigen Pachtvertrag vereinbaren können.

Sollte dies so kommen, dann nutzen wir die bisherigen Räume und können endlich an die Ausgestaltung gehen.

Erste Phase wäre der Schlafsaal. Dort muss die Zwischendecke und der Fußboden entfernt werden.

Die Ausstellung in den Spinden wird verfeinert und der Raum in die 30er Jahre versetzt.

Wird ein Schrank geöffnet, erhält man Information zu Personen, die mit Schüren in Verbindung standen. Dazu müssen wir Spinde und die Räume mit Leben füllen, die Besucher sollen spüren wie es zur Zeit der Fliegerschule in den Räumen aussah und wie es sich anfühlte.

Dafür benötigen wir alte Stahlbetten, genauer Doppelbetten, wie sie damals üblich waren.

Wir haben deshalb „das Feenreich“ in Fredeburg, einen Shop für Antiquitäten, besucht.

Die Inhaber haben den Laden liebevoll eingerichtet. Im Antik Store findet man alles, von der Bierflasche, Keksdose, Seife, Kleidung, bis zur Schreibmaschine. Der Inhaber kennt Schüren und will sich auf die Suche nach Betten machen. Für jeden der Antiquitäten mag eine lohnenswerte Adresse.

Aber natürlich freuen wir uns über jedes Accessoires, dass ihr uns zur Verfügung stellen könnt.

Zigarrenkisten, Zeitschriften, eben alles aus den 30er - 40er Jahren was thematisch in einen Schlafsaal und Spind passt. Was haben Jugendliche üblicherweise wohl dabei gehabt ?

16 Betten standen dort, nach einem langen Flugtag wurde da vielleicht das Fresspaket der Oma geteilt, Socken gewaschen, ein Brief an die Freundin geschrieben oder Karten gespielt. Den Geruch nach einem ganzen Tag Flugbetrieb möchte ich mir dabei ungern vorstellen. ;-)
Sendet uns Fotos von euren Fundstücken an:

1v@fluggeschichte-sauerland.de

Zweite Phase wäre dann der Ausstellungsraum im Untergeschoss.

Dritte Phase eventuell der Flur.

Wir warten also die Verhandlungen ab und dann geht es los.

Besuch in Dänemark

Schüren und Hammer in Dänemark verbindet seit 1976 eine tiefe Freundschaft. Nicht zuletzt deswegen zog es Elisabeth und mich im Wohnmobil nach Norden. Über Lüneburg führte uns der Weg nach Arnborg dem dänischen Segelfluggzentrum, dort hat der dänische Oldtimerclub seine Heimat.

Einige alte Bekannte aus Hammer wirken dort mit. Wir wurden sehr freundlich empfangen und hatten Einblick in die gut bestückten Hallen und die professionelle Werkstatt. Unglaublich was die zahlreichen Mitglieder dort geschaffen haben. Anders als z.B. auf der Wasserkuppe, sind alle Flugzeuge flugbereit! Eine Aufstellung der zahlreichen Muster findet ihr auf der Homepage

www.dask-vgc.dk

Die Flugzeuge werden bei zahlreichen Oldtimertreffen in ganz Europa geflogen.

Viele weitere Muster warten auf ihre Restaurierung in der Werkstatt. Hier werden auch das Wissen und die Fertigkeiten des traditionellen Flugzeugbaus weitergegeben.

Nach Kaffee und Kuchen ging es dann nach Hammer, wieder wurden wir als alte Freunde aufgenommen, als wären wir nur kurz mal weg gewesen. Es folgte ein schöner Grillabend und ein paar Tage am Flugplatz. Hammer ist ein 1000 m langer Grasplatz nördlich von Toerring, aus der Luft und auf der Karte schwer zu finden. Mit dem LSV haben wir mach schönen Lehrgang dort verbracht. www.vsk.dk



Dann trieb es uns weiter nach Norden zum Skagerak und an die Nord-West Spitze von Jütland, dort wo im Herbst bei Loekken an den Dünen geflogen werden kann. (Luftpost Ausgabe 3 / 2021) Beeindruckende Sandhaufen gibt es dort, gekrönt von einem Leuchtturm. Die Küste bricht steil bis zu 80 m zum Meer ab, eine Wiese hinter den Dünen wird im Herbst zum Flugplatz. Wir kommen sicher wieder um uns dann das Gelände aus der Luft anzusehen. Über Ribe, Schleswig und Plön ging es dann Richtung Heimat.

Baby Fliegen 2023

Unser Baby ist startklar, der Anhänger einsatzbereit. Nun soll das Gerät auch fliegen, möglichst vielen Piloten Freude bereiten und dabei noch das eine oder andere Mitglied gewinnen.

Deshalb wollen wir das Baby auf Reise schicken. Jeder Verein im Sauerland + Soest soll damit besucht werden. Wenn gewünscht und möglich auch ergänzt durch die KA 2.

Vielleicht zu einem Lehrgang, einem Flugplatzfest, An- oder Abfliegen.

Fluglehrer vor Ort, die ihre Mitglieder am besten kennen, sollen dann befähigte Piloten einweisen und die Betreuung übernehmen.

Unser Verein hat sich schließlich die Geschichte der Fliegerei im ganzen Sauerland auf die Fahnen geschrieben, auf unserer Homepage ist ja auch schon einiges dazu zu finden.

Eine etwaige Spende und Aufnahmeanträge nehmen wir natürlich gern entgegen.

Die Vereine werden wir anschreiben und einen Terminplan erstellen, wer Lust und Zeit hat kann gern die Flugzeuge begleiten.

Tag des offenen Denkmals 2022

Auch in diesem Jahr fand wieder im September in ganz Deutschland der Tag des offenen Denkmals statt. Selbstverständlich waren wir auch in diesem Jahr dabei. Es hätten sich mehr Mitglieder beteiligen können. Dennoch war es ein voller Erfolg und die Besucher waren zufrieden.

Jörg Kirtz



Bauer Grewe hebt ab

Flugzeugtaufe an Himmelfahrt

Unser Grunau - Baby soll getauft werden ! - So war es beschlossen!

Der Termin 26. Mai 2022 – Christi Himmelfahrt. Wir fühlten uns wie stolze Eltern. Ein Fest sollte es werden mit vielen Gästen und allem drum und dran.

Wir fragten den örtlichen evangelischen Pastor Bäumer, ob er ...? Einen Segen für Flugzeug und Piloten könne er sprechen, aber eine Taufe im christlichen Sinn, das wäre nicht möglich.

Segen ist doch perfekt und der Taufpate war doch auch schon gefunden – Dr. Karl Schneider Landrat des Hochsauerlandkreises und damit auch Chef der Flugplatz GmbH

Pastor Bäumer war so begeistert, dass er bat seine Gemeinde zum Himmelfahrt - Gottesdienst auf den Flugplatz mitzubringen. (Man wächst mit seinen Aufgaben!)

„Wir gehen an (in) die Luft - Gottesdienst zu Himmelfahrt auf dem Flugplatz“ so lud die Gemeinde ein und wir vom Historischen Flugsportverein Sauerland e.V. rührten per Flyern, bei unseren Mitgliedern und in den sozialen Medien fleißig die Werbetrommel.

Unser Programm:

11.00 h Christi Himmelfahrt
Gottesdienst der ev. Kirchengemeinde Meschede

12.00 h Begrüßung der Gäste

Taufe des historischen Segelflugszeugs Grunau Baby II durch Landrat Dr. Karl Schneider

Segen für Flugzeug und Piloten durch Pastor H.J. Bäumer

12.30 h Vortrag zur Geschichte der alten Segelflugschule

Bratwurst, Kuchen, Getränke

Angebote für Kinder

Gastflüge möglich (wetterabhängig)

Ende ?

Das Orga-Team traf sich zu Vorbereitungen bereits am Vortag, stellte Festzeltgarnituren, beschilderte die Parkplätze und Toiletten, Waffelteig, Getränke, Grill und Würstchen wurden geliefertund dann wurde noch unser „Specht“ aufgerüstet.

Und immer ein banger Blick auf das unbeständige Wetter und die Wetterapp !!

Kaum zu fassen – abends kamen unsere dänischen Freunde Johannes Lyn, Nils Peter Möller und Frank Drinhaus aus Dänemark mit den Oldtimer-Segelflugzeugen „Vasama Pik 16“ und „Hütter 17“ um uns zu unterstützen.

Am Festtag wurde dann alles gut, nach einem letzten Schauer, kurz vor Beginn des Gottesdienstes, Sonnenschein!!

Über 70 kleine und große Menschen versammelten sich vor der Segelflughalle zum Gottesdienst und hörten so die Lesung aus dem Evangelium bei Johannes, von Jesus letztem Tag mit seinen Jüngern, bevor er gegen Himmel auffuhr.

Das Grunau Baby wartete im Hintergrund. In der Begrüßung durch unseren Vorsitzenden Jörg Kirtz erzählte er von der 3jährigen Zeit der Restaurierung und davon, dass Fliegen eine Sportart ist, die Menschen auf der ganzen Welt verbindet. „Wir sehen aus

der Luft keine Grenzen, Völker und Wirtschaftszonen, fliegen über fast ganz Europa problemlos hinweg“!

Der Taufpate Dr. Karl Schneider enthüllte den Namen „Bauer Grewe“ und taufte unser Baby feierlich mit Sekt und den Worten „Möge dieses Flugzeug immer sicher starten und landen“. Der Verein bedankt sich herzlich fürs Taufgeschenk im Umschlag!

Nach einem Segen für Piloten und Flugzeug durch Pastor Bäumer konnten alle mit Sekt angestoßen, Fragen stellen und Flugzeuge bewundern.

Gemütlich ging es dann vor der „alten Segelflugschule“ weiter bei Würstchen, Kaffee und Waffel.

Nette Gespräche wurden geführt, Fotos gemacht vom SG 38 und vom Specht, mit und ohne Kinder und mancher Gast fand den Weg zum Segelflugstart um unser Grunau Baby oder die Oldtimer aus Dänemark fliegen zu sehen.

Es war ein ereignisreiches, anstrengendes Tauffest !! Unser besonderer Dank gilt den Helfern, die diesen Tauftag mitgestaltet haben und die zum großen Teil nicht einmal Mitglied in unserem Verein sind, sondern einfach nur helfen wollten!!
Danke!!

Einräumen, aufräumen, Bierchen und „Gammel Dansk“ trinken, es wurde ein langer Abend ! Für einige !

Ute Kirtz – Hackenberg

Mit dem Taufnamen Bauer Grewe soll das Engagement des Gutsbesitzers Josef Grewe aus Schüren gewürdigt werden, der die Fliegerei in das Dorf oberhalb des Henneesees holte. Er stellte Haus und Hof für die jungen Flugpioniere zur Verfügung.



Graffities erzählen

Geheimnisse der Spinde

Die Segelflugschule in Schüren blickt auf eine sehr bewegte Zeit zurück und da haben sehr viele verschiedene Menschen die Räume genutzt. Wir haben im sog. Mädchenschlafrum begonnen, die Kritzeleien verschiedener Bewohner*innen zu dokumentieren. Außerdem wurden die einzelnen Spinde in diesem Raum jeweils einer Person bzw. Personengruppe zugeordnet und vorläufig gestaltet mit Texten und Bildern. Zum Teil sind dies ganz reale Personen, wie etwa Peter Schröjahn, zum Teil handelt es sich aber um fiktive Personen, weil wir keinerlei Unterlagen haben, wer sich hinter Kritzeleien verbergen könnte bzw. es nur allgemeine Hinweise gibt (so waren nach dem Krieg Waisenkinder in der

Segelflugschule untergebracht, aber Genaueres wissen wir nicht). Damit dies auch über das Museum hinaus möglichst viele erfahren können, wollen wir in den nächsten Ausgaben in der Luftpost jeweils einzelne Personen bzw. Personengruppe vorstellen.

In diesem ersten Beitrag der Reihe geht es um zwei Flugschüler, die 1944 ihre Flugausbildung in Schüren begannen.

Bevor es um die beiden Flugschüler geht, kurz eine Einordnung: beide haben sich im Sommer 1944 in einem der Spinde verewigt. Zu der Zeit dauerte Hitlers Eroberungskrieg schon fast 5 Jahre und von der Gesamtsituation sah es gar nicht gut für das Naziregime aus:

Stalingrad war gefallen (Feb. 42), auch die Westfront bröckelte (Paris wurde im August 44 befreit), die Kämpfe in Afrika waren mit der Kapitulation im Mai 43 zu Ende gegangen, auch die im Südosten besetzten Gebiete erkämpften sich nach und nach die Freiheit. Viele Städte in Deutschland lagen in Schutt und Asche. Durch die Bombardierungen gab es viele Opfer und Verluste. Mehr denn je wurde Nachwuchs benötigt – in allen Armee-Teilen, aber insbesondere in der Luftwaffe. Und der Ruf

Perne fliegen, deutsche Jugend!

der Hermann Göring zugeschrieben wurde, wurde immer dringlicher und lauter.

Viele der frisch ausgebildeten Segelflieger bekamen eine Schnellausbildung beim Militär (auch die Ausbildung in Schüren war straff militärisch organisiert) und gelangten anschließend schnellst möglichst an die Front. Auf diesem Hintergrund wirkt das Folgende recht bizarr: Einerseits für die jungen Menschen unheimlich schön, die ersten Flugversuche machen zu können, aber immer geschah dies auf dem Hintergrund des Krieges

10. 8. 44 unter einer Möwe

An dem angegebenen Datum hat ein junger Mann (Mädchen waren in den „normalen“ Kursen nicht dabei, In einer späteren Nummer geht es auch um die fliegenden Mädchen) seine A geflogen. Das ist immer für jeden Segelflieger der Einstieg in die richtige Fliegerei und ein unvergessliches Ereignis. In diesem Fall ist kein Name angegeben, auch keine Abkürzung.

Damals wurde die Ausbildung mit Einsitzern vorgenommen und so

mussten die Flugschüler von Anfang an alles selbst regeln. Und das Vorgehen war so, dass zunächst nur ganz einfache Übungen gemacht wurden und dies nach und nach gesteigert wurde bis hin zu richtigen Flügen mit Kurven und einer guten Landung.

Beim Ausbildungsbeginn zum Piloten musste der Schüler zunächst Pendelübungen durchführen. Dabei wurde das Segelflugzeug "in den Wind gestellt", die Fläche angehoben und die musste so lange wie möglich durch Querruderausschläge in der Waagerechten gehalten werden. Nach den "Windübungen" wurden die ersten Rutscher und kurzen Gleit - und Übungsflüge vom A - Hang ausgeführt bis zu 50 m geradeaus und dann konnte der 1. Prüfungsflug zur A-Prüfung abgelegt werden: ein ordentlicher Geradeausflug von mindestens 50 m und etwa 30 Sekunden Flugzeit.



H. Kersten, Rahden, 28. 6. 1944 + Doppelschwinge

Ein junger Mann (meist waren es Jugendliche, die mindestens 14 Jahre alt sein mussten) hat vermutlich am 28. Juni 1944 seine B-Prüfung bestanden. Dazu musste er drei Flüge mit je einer

Links- und Rechtskurve (S voraus) und einer Landung in einem Ziellandefeld machen und der Flug musste jeweils mindestens 60 Sekunden dauern. Er hat noch seinen Heimatort (Rahden) angegeben. Der liegt ganz im Nordosten von Westfalen. Hieraus wird klar, dass die Kursteilnehmer nicht nur aus der näheren Umgebung kamen. Diese Übung erforderte schon eine gute Beherrschung der Ruder. Wenn nämlich zu schnell angeflogen wurde, reichte die

Höhe nicht für alle Übungen, ebenso, wenn die Kurven unsauber eingeleitet wurden, bestand die Gefahr des Abschlüpfens.

Da die Flugschüler direkt alleine unterwegs waren, war immens wichtig, was der Fluglehrer ihnen vor den Flügen erklärte und wie der Flugschüler dies direkt umsetzen konnte. Bei der vermutlichen Aufregung kam da sicher nicht alles an bzw. konnte nicht richtig umgesetzt werden. Bei der heutigen Flugausbildung haben die Flugschülerinnen und Flugschüler Zeit, alle Manöver in Ruhe in der Höhe auszuprobieren und zu üben, bis alles gut funktioniert. Damals war gleich beim ersten Versuch unbedingt richtiges Verhalten gefragt. Relativ oft endeten deshalb die Übungen mit einem mehr oder weniger schweren Schaden am Flugzeug, weil z.B. nicht abgefangen wurde. Dann mussten die Flugzeuge („Kisten“) wieder in die Werkstatt und wurden mühsam repariert. Aber bei H. Kersten muss wohl alles geklappt haben.

Katharina (Tinka)

Kontaktinformationen

-  Postfach 1340
59853 Meschede
-  vorstand@fluggeschichte-sauerland.de
-  www.fluggeschichte-sauerland.de
-  VR 1873, Amtsgericht Arnsberg
Steuernummer 334/5770/4554
-  [@HistorischerFlugsportvereinSauerland](https://www.facebook.com/HistorischerFlugsportvereinSauerland)

Wir wünschen all unseren Mitgliedern, unseren Freunden und Gönnern ein

frohes und entspanntes Weihnachtsfest und einen guten Start ins Jahr 2023

Mit wie viel Herzblut wir uns, nicht nur im Vorstand und Beirat, für die Ziele und Interessen unseres Vereins einsetzen, wird in unserer „Luftpost 2022“ deutlich. Nicht immer erreichen wir unsere gesteckten Ziele, aber wir sind kreativ genug, sie weiter zu entwickeln und gemeinsam daran zu arbeiten.

Schön, wenn Ihr unsere Idee weiter unterstützt

- mit Rat und vor allem Tat
- mit Fotos und Dokumenten aus Hinterlassenschaften
- indem Ihr von uns erzählt
- oder finanziell !! Selbstverständlich mit Spendenquittung !

Sagte ich schon in der „Luftpost“ 2021 ???

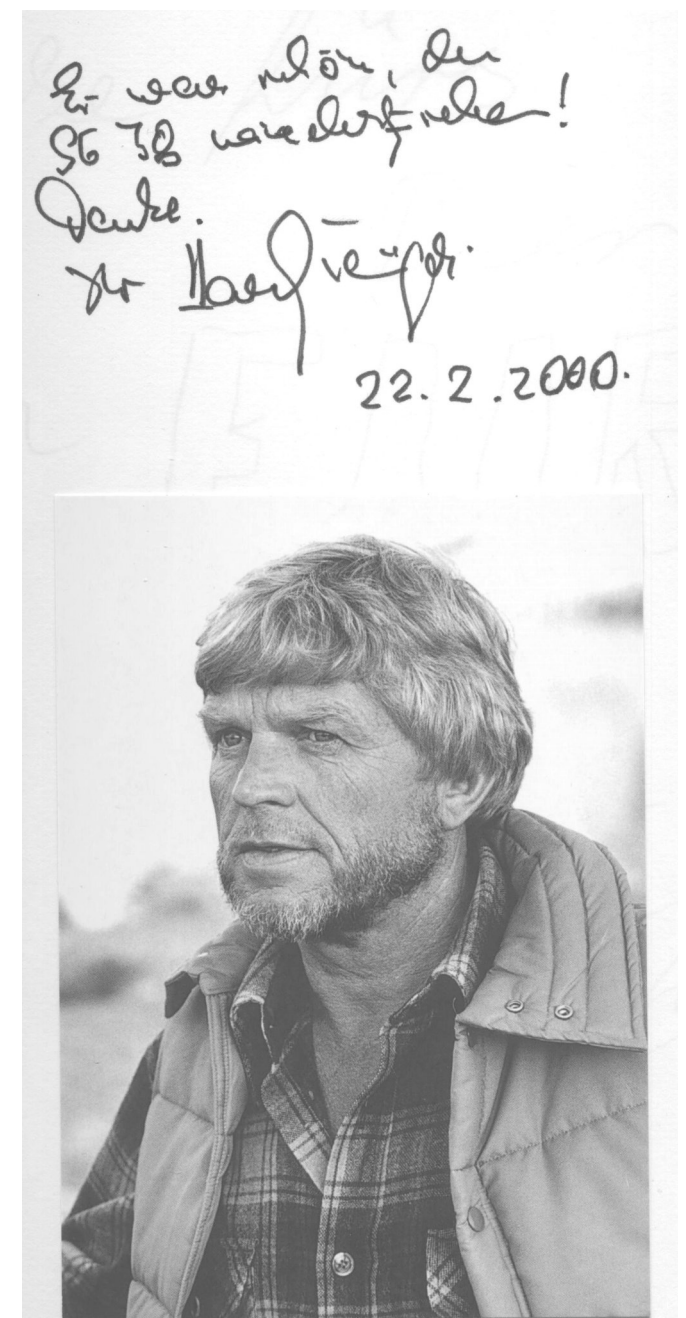
Da sieht man mal, wie beständig wir sind

Daher wünscht der Vorstand – bleibt gesund und besucht uns im neuen Jahr gerne mal auf dem Flugplatz in Meschede – Schüren und dann zeigen wir, was wir so haben und vorhaben!

Jörg Kirtz Ute Kirtz – Hackenberg
Vorsitzender 2. Vorsitzende

Aus unserem Gästebuch

Hardy“ Krüger (* 12. April 1928 in Berlin; † 19. Januar 2022) war einer der bekanntesten deutschen Schauspieler und Pilot. Er spielte in zahlreichen Filmen (u.a. Junge Adler, Der Flug des Phoenix, Einer kam durch, Die Brücke von Arnheim) oft auch die Rolle eines tollkühnen Piloten. Am 22.02.2000 besuchte er Schüren und trug sich ins Gästebuch ein.





Ka2b in Oerlinghausen

Als ich im Sommer dieses Jahres in Oerlinghausen als Gastfluglehrer tätig war, kam von der Ausbildungsleiterin die Idee auf, dass ich mit der Ka2b D-5213 am dortigen Abfliegen am 29.10.2022 teilnehmen könnte. Die Teilnehmer der fliegerischen Kurse würden ja nur Kunststoffflugzeuge kennen. Das wäre die einmalige Gelegenheit, dass sie auch mal einen Oldtimer fliegen könnten.

Am 27.10.2022 fuhr ich, mit der Ka2b im Schlepp, nach Oerlinghausen. Wir rüsteten diese dann auch sofort auf. Dabei halfen auch einige Soldaten, die ihren letzten Flugtag hatten.

Am Samstag war es dann soweit. Das Wetter war gut und es war sehr warm. Bei der Frage wer mit der Ka2b fliegen will meldeten sich 14 Personen.

Alle bestaunten das Flugzeug und ich musste sehr viel erklären. Der erste

Start war dann um 09:36. Alle waren begeistert, auch wenn es an diesem Tag keine Thermik gab.

Gegen 17:00 Uhr wurde die Ka2b mit Hilfe der Teilnehmer*innen abgerüstet.

Nachdem alle Flugzeuge wieder in der Halle waren wurde bei einer kleinen Feier nochmals über den Tag gesprochen. Dabei kam der Gedanke auf, dass die Ka2b im nächsten Jahr 14 Tage am Stück in Oerlinghausen stationiert sein sollte. Damit soll auch die Möglichkeit gegeben werden längere Flüge mit ihr zu machen. Auch kamen die Fluglehrer zu kurz. Das werden ich auch wahrnehmen. Der Termin steht noch nicht fest.

Ich habe den Teilnehmern auch etwas über unseren Verein (HFS) mitgeteilt. Alle waren sehr interessiert.

Frank Hofmann