



Tollkühne Starts in fliegenden Kisten

Wir schreiben das Jahr 1911. Seltsame, Furcht erregende Gebilde schweben am Himmel über Frankens ältester Weinstadt Hammelburg. Es sind Flugapparate der Königlich-Bayerischen Fliegerschule München-Oberwiesefeld.

Auch im Jahr 2011 genießen Ausflügler und Besucher an warmen Sommertagen bei Kaffee und Kuchen und kühlen Getränken die Atmosphäre rund um die Hangars der Flugsportgruppe Hammelburg. Sie befinden sich auf luftfahrthistorischem Boden. Würden sie das Rad der Zeit um genau 100 Jahre zurückdrehen, wären sie statt von modernen Sportflugzeugen umgeben von zerbrechlichen Gebilden aus Holz und Tuch, die sich, bedient von uniformierten Soldaten, mühsam und

1914. Nach 1918 hatte die Luftfahrt ihre politisch verordnete Zwangspause. 1934, in der großen Zeit der Luftschiffe, beehrte das berühmte LZ 127 „Graf Zeppelin“ Hammelburg mit einem kurzen Besuch, der fotografisch dokumentiert wurde. In den 30er Jahren wurde am Schloßberg und auf den Saalwiesen auch wieder Segelflug betrieben, nun unter dem Einfluss der Flieger-HJ bis in die Kriegsjahre hinein.

Nach der Weltkriegskatastrophe war



Hammelburg gab es erst einmal nicht. Man schielte aber schon auf den kleinen Flugplatz, den die US Army samt Hangar und Kantine auf der Hohen Lanz eingerichtet hatte, denn dort waren zwei Piper-Kurierflugzeuge stationiert. 1954 kam endlich die ersehnte Erlaubnis von den Amerikanern: „Hiermit wird der Luftsportgruppe Hammelburg die Genehmigung zum Segelfliegen vom Flugplatz des Lagers Clarke aus erteilt“, schrieb der Lagerkommandeur an den Vereinsvorstand. Jetzt erwiesen sich die Kontakte, die man in den Jahren der fliegerischen Wanderschaft geknüpft

Europameisterschaftsniveau, bei denen nicht wenige Hammelburger hervorragende Plätze erreichten. Segelflug- und Motorflugzeugflotte erfuhren viele Veränderungen. Immer wieder waren Fleiß und technisches Knowhow gefragt bei der Wartung und Pflege der Flotte, man restaurierte und reparierte, baute sogar Flugzeuge komplett selbst auf.

In all den Jahren nahm man sich auch der Infrastruktur des Flugplatzes an. In unzähligen Arbeitsstunden wurden Turm, Tankstelle und weitere Gebäude errichtet. Eine schier unglaubliche technische, handwerkliche und



lärmend in die Luft erheben. Die Technik ist noch jung, denn erst acht Jahre zuvor ist den Gebrüdern Wright mit ihrem skurrilen Gerät der erste, 12 Sekunden dauernde Motorflug gelungen.

1911 waren die Königlich-Bayerischen Fliegertruppen auf der Suche nach einem geeigneten Standort für eine Militärfliegerschule und unternahm Testflüge auf der Hohen Lanz. Für die Bürger der Stadt waren diese seltsamen Maschinen eine Sensation, wie sie riesigen Vögeln mit starren Flügeln gleich hoch über den Dächern kreisten. Die Pläne für die Hammelburger Fliegerschule ließ man nach wenigen Wochen mangels finanzieller Mittel wieder fallen, weiß Josef Kirchner, der die Geschichte der Stadt kennt wie kaum ein anderer. Trotzdem finden sich aus den folgenden Jahren immer wieder Spuren fliegerischer Aktivität in den Archiven. „Drei Militärdoppeldecker sind jetzt auf dem hiesigen Truppenübungsplatz“, berichtet etwa die Hammelburger Zeitung im Juni

das Land mit Trümmerbeseitigung und Wiederaufbau beschäftigt, und die Fliegerei schien offiziell kein Thema mehr zu sein. Als aber die Alliierten 1951 das Segelflugverbot aufhoben, schien man genau auf dieses Signal gewartet zu haben. Bereits im August 1951 wurde die Luftsportgruppe Hammelburg von begeisterten Fliegern der Vorkriegs- und Kriegszeit gegründet. Otto Schreiner wurde 1. Vorsitzender. An Fluggerät stand gerade einmal ein SG38 Segelschulgleiter zur Verfügung, der die Jahre in desolatem Zustand in einem Schuppen überdauert hatte. Lohn der Mühen des Wiederaufbaus war die Teilnahme am Großflugtag 1952 mit der Weihe des Flugzeuges durch Stadtpfarrer Oskar Röhl auf dem Hammelburger Marktplatz. Aus der Chronik der Luftsportler lässt sich herauslesen, wie mühsam die ersten Jahre waren. Mit einem klapprigen LKW wurde der SG38 unzählige Male auf den Saupurzel nach Karlstadt transportiert, denn ein geeignetes Fluggelände in



hatte, von Vorteil. Man tat sich mit der Werkfluggruppe Noell aus Würzburg zusammen, die 1956 nach Abzug der Army samt ihrem Fluggerät und Seilwinde auf die Hohe Lanz übersiedelte. Der Verein wuchs, weitere Segler wurden angeschafft, Schulfluglager wurden organisiert, Meisterschaften fanden statt. Großartige Leistungen wie ein Streckenflug mit dem Segelflugzeug bis ins französische Nancy wurden erbracht. 1968 erhielt der Verein seinen endgültigen Namen als Flugsportgruppe Hammelburg e.V. Auch Motorflug konnte wieder stattfinden. Einem der Vereins-Motorflugzeuge wurde 1970 die Ehre der Taufe durch den Bundesminister a.D. Franz Josef Strauß, dem späteren bayerischen Ministerpräsidenten, zuteil. Die 70er, 80er und 90er Jahre erlebten zahlreiche Segelflugwettbewerbe bis auf

logistische Meisterleitung stellte der Bau des großen Rundhangars dar, der nicht etwa einfach nur gekauft, sondern auf dem Flugplatz Neubiberg demontiert und auf der „Hohen Lanz“ wieder aufgebaut wurde.

Heute sind die FSGler stolz auf 60 Jahre ununterbrochene Sportfliegerei in Hammelburg. Der Verein hat sich immer weit für die Bevölkerung geöffnet. Davon zeugen die bei den Hammelburgern bekannten und beliebten Veranstaltungen wie die Lampionfeste und das traditionelle Familienfest am Himmelfahrtstag. Die Zeit der tollkühnen Flugshows mit Tausenden von Zuschauern waren die 70er Jahre. Der Schwerpunkt liegt heute auf der Präsentation als Verein mit Angeboten für die ganze Familie, als ein Ort, wo man Interessantes erleben und erfahren kann.



Die fliegende Legende

Piper-Besitzer kennen sich in der Typengeschichte ihrer Oldies aus. Für viele Leser wird hier wenig Neues zu lesen sein. Aber was wäre das Piper-Paper ohne wenigstens einen kleinen Ausflug in die Historie der Cubs und Super-Cubs?



Die Geschichte dieser robusten und zweckmäßigen Luftfahrzeuge begann 1930, als die Taylor Aircraft Company in Bradford, Pennsylvania in den USA eine Maschine mit der Bezeichnung Taylor E-2 auf ihren Erstflug schickte. In Zeiten der wirtschaftlichen Rezession war sie mit den Prämissen, kostengünstig im Bau und billig im Unterhalt zu sein, entwickelt worden. Bereits dieses Modell trug wegen ihrer mit 20 PS eher schwachen Motorisierung die Zusatzbezeichnung „Cub“, was so viel bedeutet wie Bärenjunges. Der Kosenamen wurde auch für spätere, leistungsfähigere Modelle beibehalten und erklärt, warum viele Piper das Bild eines kleinen Bärchens auf dem Leitwerk zeigen. Wegen der zu schwachen Motorisierung war die E-2 kein Verkaufsschlager. Der Taylor-Hauptaktionär William T. Piper übernahm die Firma, die fortan Piper Aircraft Company hieß, und ernannte den Ingenieur Walter C. Jamouneau zum Chefkonstrukteur. Mit dessen Weiterentwicklung, der J-2 Cub, konnte sich Piper besser am Markt behaupten. Um aber endlich eine zeitgemäße Motorisierung anbieten zu können, waren weitere Modifikationen notwendig. Jamouneau verstärkte die Struktur des Rumpf-Stahlrohrgestells und verpasste dem Flieger ein richtiges Spornrad an Stelle des vorher vorhandenen Schleifspornes. Tragende Teile der Tragflächen waren nach wie vor aus

Holz gebaut. Es entstand die J-3 Cub, die bereits 1938 aus den Werkshallen gerollt wurde. Nach gewissen Anlaufschwierigkeiten entwickelte sich dieses Bärenjunges zum Verkaufsschlager, wofür im Wesentlichen zwei Gründe zu nennen sind. Der eine Hauptfaktor war ein geschicktes Marketing, das gezielt die Klientel für ein robustes, einfach zu fliegendes und billig zu unterhaltendes Flugzeug ansprach, nämlich die Flugschulen. Der zweite Faktor war der bevorstehende Kriegseintritt der USA, was Präsident Roosevelt dazu veranlasste, ein nationales Programm zur Ausbildung tausender Piloten aufzulegen, die man wohl bald im Kampfeinsatz brauchen würde. Für eine solche breite Ausbildung eignete sich die J-3 hervorragend, und William T. Piper konnte die notwendigen Flugzeuge schnell genug liefern, denn nicht umsonst nannte man ihn, der die Fertigung stark rationalisiert hatte, den Henry Ford der Luftfahrzeugindustrie. Und so erlebte die Piper Aircraft Company einen ungeahnten Aufschwung. Später sagte man, dass Amerika mit der Piper das Fliegen gelernt habe. Der legendäre Ruf der J-3 geht nicht nur auf die Pilotenausbildung zurück, auch im Kriegseinsatz verdiente sie sich unter den Typbezeichnungen O-59 und L-4 Grashopper ihre Sporen als Aufklärungs- und Beobachtungsflugzeug. Der große strategische Wert lag in den

Langsamflugeigenschaften und der Fähigkeit, mit kurzen und unbefestigten Pisten zurecht zu kommen. Allerdings war das Leben in einer O-59/L-4 nicht ungefährlich, denn die Bewaffnung bestand lediglich aus der Pistole des Piloten.

Nach Kriegsende brach der Absatz der Cubs aufgrund der endenden Nachfrage durch das Militär ein. Die Übersättigung des Flugzeugmarktes mit ausgemusterten Armeemaschinen und wachsender Konkurrenzdruck brachten Piper in echte finanzielle Nöte. Man war gezwungen, sich neu am Markt zu orientieren, der nach komfortableren Flugzeugen verlangte. Trotzdem ließ man das Cub-Konzept nicht fallen, und schließlich wagte man sich 1949 mit der PA-18 mit dem Beinamen „Super-Cub“ an die Öffentlichkeit, äußerlich unverkennbar mit den Genen der J-3 als Spornrad-Schulterdecker mit stoffbespanntem Rumpf und Tragflächen und nahezu identischen Außenmaßen. Das Kürzel PA für „Piper Aircraft“, gefolgt von der Typ-Nummer, trugen nach 1945 übrigens alle Piper-Flugzeuge. Technisch gesehen war die PA-18 jedoch kein direkter Nachfahre der J-3, sondern aus dem weniger bekannten Typ PA-11 hervorgegangen. Neben vielen anderen Verbesserungen waren die Tragflächenholme nun aus Aluminium gefertigt, das Triebwerk war voll verkleidet und bot

Leistungen zwischen 90 und 150 PS. Nur wenige Exemplare wurden durch die Halter auf 180 PS umgebaut (mittlerweile kann der Motor mit 200 PS nachgerüstet werden). Das Super-Bärchen fand wieder viele Abnehmer. Farmer in den USA setzten die PA-18 mit großem Erfolg als Sprühflugzeug und zum Ausbringen von Saatgut ein. In den folgenden Jahrzehnten erwarb sie sich weltweit den Ruf als unverwundliches Arbeitsgerät für Buschflieger, mit Skiern anstelle der Räder auf den Gletschern der Hochgebirge und nicht zuletzt mit Schwimmern ausgerüstet in den Weiten der kanadischen Seen. So ist die Geschichte einer PA-18 verbürgt, die in der Wildnis von einem riesigen Bären attackiert und schwer beschädigt wurde, aber nach der Reparatur mit Dutzenden Metern Klebeband weiterfliegen konnte. Auch die Streitkräfte vieler Länder gehörten zur Kundschaft. Die Militärversionen trugen die Bezeichnung L-18 und L-21. Auch bei der Bundeswehr-Luftwaffe war die Super-Cub als Allrounder für Schulung, Beobachtung und Kurierdienste im Einsatz. Die heute noch fliegenden PA-18 sind zu einem großen Teil ausgemusterte Militärmaschinen.

Dieser Beitrag beruht auf eigenen Recherchen, Gesprächen mit Piper-Besitzern und Piloten und dem lesenswerten Buch Die Geschichte der klassischen Piper-Flugzeuge Piper Cub und Super Cub von Volker K. Thomalla, Aviatic-Verlag, 1991.

Gleich und doch nicht gleich

Die große Vielfalt in den Reihen der Cubs und Super-Cubs



„Guck mal, Papa, ganz viele Flugzeuge, die sehen alle gleich aus“, ruft das kleine Mädchen begeistert, als es die Reihe der geparkten Flugzeuge sieht. Hat unsere junge Besucherin recht? Nun, einerseits schon, denn das ist ja der Sinn eines Pipertreffens. Andererseits auch wieder nicht, wie sich bei näherer Betrachtung zeigt. Wenn man die Zeit und die Mühe hat, in aller Ruhe an der Reihe der Oldies entlang zu flanieren, ist kein Flugzeug wie das andere. Selbst die drei klassisch gelben PA-18 der Bravo-Lima-Staffel weisen unterschiedliche Details auf. Bei einer von ihnen sind die Querruder aus geripptem Metallblech und nicht stoffbespannt, eine selten gesehene Variante. Auf den Cowlings der drei Tannheimer prangt jeweils ein anderes Tiermotiv. Das Gelb ist natürlich die dominierende Farbe, doch es geht auch anders. Rot-weiß ist beispielsweise eine gefällige Kombination. Eine Maschine ist in einem satten Blau lackiert, was dem Flieger wirklich gut steht. Ein paar

sind in Tarnfarben angemalt, was den ursprünglichen Einsatzzweck demonstriert. Die Bremsen scheinen eine beliebte Baustelle an den Pipers zu sein. Sowohl bei den J-3 als auch bei den PA-18 sieht man gar nicht so selten Scheibenbremsen anstelle der kompliziert zu wartenden Original-Trommeln. Die moderne Variante hat scheinbar einen kleinen Nachteil: „Die san giftig. Wannst net aufbasst beim Brems'n steht die Kist'n auf'm Kopf“, hört man. Aber gut schau sie aus, die Scheiben. In den Cockpits variieren Instrumentierung, Sitzbezugmaterialien, Bodenbelag und vieles mehr. Staunen darf man über ein Solarzellenpanel, das in einer PA-18 eingebaut ist. „Für die Bordelektronik reicht das allemal, sogar bei bewölktem Himmel“, sagt Pilot Ralph Bredtmann. In einer Maschine findet sich ein kleiner Zusatztank im Gepäckabteil, aus dem mittels einer Art Blasebalg der Flächentank nachgefüllt werden kann; Luftbetankung sozusagen. Es

funktioniert einwandfrei, wird glaubhaft versichert. An den Triebwerken sieht man je nach Motorvariante ganz unterschiedliche Luftfiltereinlässe und Auspuffkonstruktionen. Vor allem bei den J-3 mit ihren offen liegenden Zylinderköpfen erahnt man, mit wie viel Hingabe der Zahn der Zeit aufgehalten wird: Kein Tropfen Öl ist zu sehen, alles blitzt und glänzt. Die Lebenslaufakte von Karsten Pollmanns EJKP beginnt 1944 bei der US Army in Europa. Nach dem Krieg wurde sie lange als Schulmaschine betrieben, u.a. in der Schweiz. Nach etlichen Tausend Betriebsstunden war sie nahezu schrottreif, was man kaum glauben kann, wenn man dieses Schmuckstück heute sieht. Die EMJP startete 1954 bei den belgischen Luftstreitkräften, was man ihr auch nicht mehr ansieht, und gelangte später in Jochen Paulsens Hände. Sie hat schon Karriere als Fotomotiv für das Flieger-Magazin gemacht. Südlich der Alpen, im

sonnigen Italien, diente die HB-OTG von Markus Schöpfer, eine hJ-3 von 1945. Simon Harris' Maschine, die G-HACK, wurde dagegen von Anfang an zivil betrieben, hat aber ebenfalls mehrere Halterwechsel hinter sich. So hat jeder der alten Spornradflieger seine eigene Geschichte, die ohne weiteres einen eigenen Artikel füllen würde. Allen gemeinsam ist der hervorragende Zustand. Die Maschinen sind geputzt und gewienert, in feinen Tropfen perlt der Regen ab. Über die Arbeitsstunden, die in den Oldies stecken, spricht keiner. Würde man die zusammenrechnen, käme wahrscheinlich für jeden einzelnen der Gegenwert eines Business-Jets heraus. Piper-Piloten sind eben nicht einfach Fluglizenz-Inhaber, sondern echte Enthusiasten, die ihre unverwüsthliche und gutmütige alte Dame liebevoll hegen und pflegen. „Sie hat halt alle drei Räder am richtigen Platz“, meint Melanie Horn aus Tannheim.

Das Fest kann beginnen

Alles ist angerichtet, die komplette FSG-Crew steht in den Startlöchern

Donnerstag, den 23.06.2011 Eigentlich war am Abend vorher schon alles so gut wie fertig vorbereitet. Es könnte also losgehen, wären da nicht ein paar fiese Windböen am Vormittag gewesen, die das Dach des Weinpavillons in handliche Stücke zerlegt und in der Umgebung verteilt haben. Kleine Baustellen gibt es eben immer, und alsbald hat der Pavillon sein repariertes Dach wieder. Nach Wochen intensiver Vorbereitung ist man gespannt, was da geflogen und gefahren kommen wird. Es ist nicht gerade der bayerische weiß-blaue Himmel, der sich da über den Flugplatz wölbt, eher grau-weiß mit ein paar blauen Löchlein darin. Davon lässt sich aber keiner die

Stimmung vermiesen. Tatsächlich trudeln peu à peu die ersten Pipers ein, bis zum Abend wird es etwa ein Dutzend sein. Die Crews werden in Empfang genommen und zum Info-Wagen geleitet. Die PR-Abteilung hat offenbar effizient gearbeitet, denn bereits am frühen Nachmittag finden auch die ersten Besucher den Weg zum Flugplatz. Man schlendert an den abgestellten Flugzeugen vorbei, besucht das Army-Camp, kommt hier und da ins Gespräch. Kaffee-Theke und Grill sind voll funktionstüchtig und werden auch gut in Anspruch genommen. Der Abend klingt in ruhiger Atmosphäre aus und man rüstet sich für die kommenden Tage.



Gut gelaunt in den zweiten Tag

Auf dem Flugplatz herrscht buntes Treiben, bis zum Abend werden sich ca. 60 historische Flugzeuge versammelt haben. Ein mißglückter Start geht glimpflich aus.

Freitag, den 24.06.2011 Ein bisschen Regen und Wind kann Piper-Pilotinnen und -Piloten nicht schrecken. Am Freitag trifft das Gros der Teilnehmer mit ihren Oldies in Hammelburg ein. Ein wunderschönes Bild, wie die Reihe abgestellter J3 und PA-18 bzw. der Militärversionen L4 und L19 lang und länger wird, zuerst südlich und später in einer zweiten Parkreihe nördlich der Piste. Nicht nur D-registrierte Flieger haben sich versammelt, auf so manchem Rumpf ist auch ein HB oder OE zu sehen. Den Sprung über den Kanal hat Simon Harris gewagt, er kam mit seiner 59er PA-18 mit der Kennung G-HACK aus der Nähe von Oxford angefliegen. Auch die anderen Flugzeugmuster, die zur Vielfalt auf dem Treffen beitragen, dürfen nicht unerwähnt bleiben: PA-12, PA-24, PA-38, PA-20 Pacer, Bellanca Scout, Husky, Pelikan U3M, Dornier Do27. Viele der Crews kennen sich von den vergangenen Piper-Treffen. Jochen Paulsen aus Heide-Büsum ist mit seiner PA-18-90 zum 27. mal von bisher 28 Treffen dabei; lediglich 2010 in Pfullendorf hat er nicht teilgenommen. Man kennt sich, man begrüßt sich herzlich und findet allerorten sofort ins Gespräch, und so entwickelt sich eine heitere und lockere Atmosphäre. Bei den Medien ist das Interesse geweckt, im Lauf des Tages erscheinen Presse

und Fernsehteams. Interviewpartner und Bildmotive gibt es reichlich. Heute ist für viele Arbeitnehmer ein Brückentag nach dem vorangegangenen Feiertag, was vielen Neugierigen die Gelegenheit verschafft, einmal vorbei zu schauen.

Der Dämpfer kommt am Nachmittag. „Was macht er denn da?“, wird sich so mancher gefragt haben, der den Start der Husky beobachtet hat. Viel zu steil zieht das Flugzeug nach dem Abheben hoch, wird immer langsamer, sackt schließlich durch kracht aus einer Höhe von 4-5 Metern, Gott sei Dank in Horizontallage, knapp neben der Piste auf den Boden. Helfer und Feuerwehr sind sofort zur Stelle. Das Fahrwerk hat wohl die meiste Aufprallenergie geschluckt, Pilot und Copilot bleiben unverletzt, es ist „nur Sachschaden“. Über die Ursachen des Unfalles ist genug geredet. Die Medien scheinen ihren Leckerbissen gefunden zu haben, angesichts der Geschwindigkeit, mit der sich die Nachricht verbreitet.

Seitens der Fliegerkameraden ist man froh, dass nichts Schlimmeres passiert ist. Es wird dann doch noch ein schöner Abend am Lagerfeuer. Freibier und Spießbraten gibt es dazu, und weil man sich in der ältesten Weinstadt Frankens befindet, werden dazu auch Weine aus Lagen um Hammelburg geöffnet. Die schmecken offenbar auch denen, die



nicht gerade aus klassischen Weinanbaugebieten angereist sind. Konstantin Schmied weiß viel zu erzählen über Rebsorten und über die Kunst des Kelterns, denn teilweise hat er die Trauben, deren Endprodukt nun am Lagerfeuer gereicht wird, selbst

gelesen. Der einmal wieder reibungslos funktionierende Shuttle-Service chauffiert die Crews spät am Abend in ihre Quartiere.



Hier wird was geboten

Ein umfangreiches Rahmenprogramm sorgt für Unterhaltung bis in den späten Abend



Samstag, 25.06.2011 Der Tag beginnt mit einem Büffet in und vor der Holzhalle, das den Vergleich mit einem „Frühstück Kontinental“ stand hält. Am Vormittag treffen noch ein paar Teilnehmer ein, unter anderem einer aus Österreich. Der Flug war überwiegend problemlos, berichtet er, nur im nördlichen Mainfranken scheint die Suppe drin zu hängen. Das Wetter frischt noch in klein wenig mehr auf. Macht nichts, denn wenn es zum Fliegen reicht, ist eine Weinbergwanderung allemal machbar. Die Crews bekommen heute nämlich die Gelegenheit, die Umgebung näher kennen zu lernen. Bevor die Ausflügler aufbrechen, wird noch schnell das Gruppenfoto geschossen. Wer nicht in die Weinberge will, kann sich der Führung durch das Stadtmuseum „Herrenmühle“ in Hammelburg

anderen beim Nichtstun zuschauen. Ein kleines Grüppchen macht sich auf nach Rütchenhausen ins Museum für Deutsch-Amerikanische Nachkriegsgeschichte.

Trotzdem wird es keineswegs still auf der Hohen Lanz. Ab Mittag setzt zwar leichter Nieselregen ein, aber auch heute kommen wieder etliche Besucher. Die Fliegerei hat eben immer wieder eine starke Anziehungskraft auf die Menschen, und die Gelegenheit, so viele Flugzeug-Oldtimer versammelt zu sehen, hat man auch nicht alle Tage. Essen und Trinken, Kaffee und Kuchen sind gefragt, auch der Wein-Pavillon ist gut frequentiert. Uli Streich schaut mit seiner Bell-47 noch einmal vorbei. Als er den Helikopter exakt auf das rote Landekreuz im Army-Camp zirkelt, ist ihm die Aufmerksamkeit von Publikum



Lecker Frühstück...

Nachdem die Ausflügler wieder im Lager sind, macht sich die Jury zur Bewertung der Flugzeuge ans Werk. Es wird keine leichte Entscheidung sein, die Prämien zu vergeben. Für den Abend bauen sich „Frankenpower-Express“ zur Live-Darbietung in der Halle auf, um halb acht soll es losgehen. Schade, dass fast alle Besucher den

Flugplatz wieder verlassen, aber vielleicht sind die Hammelburger etwas kälteempfindlicher als gedacht. Das Lampionfest wird fast zur geschlossenen Veranstaltung. Dennoch wird die Halle voll, die Stimmung ist prima, und bald schon wird an den Tischen geschunkelt.



eine gemütliche Runde...

anschließen. Für die Crews ist der Eintritt heute frei, eine besondere Ehre und lobend zu erwähnen. Oder man lässt sich mit dem Shuttlebus auf die Wasserkuppe fahren inklusive Besuch des Deutschen Segelfluggmuseums, ein Muss für jeden Flieger. Man kann auch einfach gar nichts tun, den Tag genießen, ein wenig plaudern oder

und Presse sicher. Technische Probleme an Rande werden unbürokratisch und schnell behoben. Der Pilot der PA-38 hat ein Problem mit der linken Radbremse, der Bremskolben hängt fest. Albin Wittmann zaubert einen neuen Belag aus dem Fundus, der, wie könnte es anders, sein haargenau passt.



Gemeinsam sind wir stark!

Die Preisverleihung

Die weiteste Anreise, das schönste und das älteste Flugzeug wurden prämiert



Verena Dolderer, Christian Streifeneder und Hansjörg Streifeneder ergattern den Preis für die schönsten Flugzeuge

Samstag abend im Hangar Einer der Höhepunkte des Abends ist die Preisverleihung. Die Trophäen wurden von der Firma KMBH GmbH als Einzelanfertigungen hergestellt, alle Einzelteile der stilisierten Piper-Flugzeuge sind mit dem Laser aus dickem Edelstahlblech geschnitten. Den Preis für die schönsten Flugzeuge ergattern gemeinsam die drei Flieger der Bravo-Lima-Staffel aus Tannheim mit ihren Piloten Verena Dolderer, Christian Streifeneder und Hansjörg Streifeneder. Es sind eine ganze Reihe hervorragend restaurierter Cubs und Super-Cubs am Platz, die aussehen, als

ob sie gerade eben aus der Werkshalle gerollt wären. Das einträchtige Nebeneinander der drei blitzsauberen PA-18 in klassischer Piper-Lackierung verschaffte den Tannheimern letztendlich den Vorsprung. Die Trophäe für die weiteste Anreise holte sich – what a surprise – Simon Harris from Great Britain. Er muss es schon vorher geahnt haben, trotzdem freut er sich riesig, als er zur Preisübergabe aufgerufen wird. Doch wo ist Cornel Zemp aus Kägiswil in der Schweiz? Seine J3C Baujahr 1942 wird mit dem Preis für das älteste Flugzeug gekürt. Der Pilot ist gerade nicht aufzufinden.



Die weiteste Anreise hatte Simon Harris from Great Britain

die Platzierung gilt natürlich trotzdem, und man applaudiert halt kräftig in seiner Abwesenheit. Albin Wittmann nutzte die Gelegenheit, den Kameraden aus Heide-Büsum einen selbst gebauten "Pokal" in Gestalt einer liebevoll in einen Piperreifen eingearbeiteten Uhr ein zu überreichen, den er zum dortigen Pipertreffen mitnehmen wollte, was wegen des schlechten Wetters damals nicht geklappt hat. Der Abend wird noch lang. Der Schreiber dieser Zeilen begibt sich gegen 2 Uhr früh zur viel zu kurzen Ruhe und ist bei weitem nicht der letzte.



Albin Wittmann: "Die Uhr hat 'nen Fähler... die läfft falschrüm!"

Eine gemütliche Runde

Freibier, Wein und Musik am Lagerfeuer

Romantik pur. Ein Lagerfeuer gehört zum Piper-Treffen wie der Propeller ans Flugzeug. Gibt es etwas Schöneres, als sich bei Akkordeon-Musik von den

prasselnden Holzscheiten wärmen zu lassen, dabei köstliches Essen und Trinken zu genießen und gute Gespräche zu führen?



(G)astronomische Zahlen

Der Mensch lebt nicht vom Anblick schöner Flugzeuge allein

Hungrig und durstig sollte keiner wieder von dannen ziehen müssen. Offenbar ist dies gelungen, obwohl so manches am Sonntagnachmittag, als ein später, unerwarteter Run auf den Grill-Pavillon und den Kaffeeausschank einsetzte, zur Neige ging. Die folgende Liste ist nicht ganz vollständig, vermittelt aber einen Eindruck davon, was bei einem mehrtägigen Fest trotz zeitweise nicht optimaler Wetterverhältnisse über den Tresen geht:

21 Pfund Kaffee
700 Brötchen
200 Brezen¹
80 Tätscher¹
150 Paar Weißwürste
15 kg Brot
20 Flaschen Ketchup
10 Flaschen Senf
120 Portionen Spießbraten
5 Schüsseln Gerupften²
6 kg Käse
60 Eier
20 Pfund Butter
12 kg Zucker
10 Liter Dosenmilch
40 Kuchen und Torten³



Wenn das kein Outfit ist!

130 kg Pommes Frites
650 Liter Bier
665 Würste
700 Steaks
viele Fliegerpfannen
ganz viel Wein

¹ Fränkische Back-Spezialität
² Fränkische Brotaufstrich-Spezialität aus Camembert, Butter, Frischkäse, Bier, Gewürzen
³ Ausverkauft

Vom Original nicht zu unterscheiden

Ein ganzes Jahr lang baute Jürgen Rothgordt an diesem originalgetreuen 1:2,7 Modell



Vom Campingplatz her ist ein ungewohntes, hochfrequentes Motorengeräusch zu hören. Neugierige Blicke suchen nach dessen Urheber. Und was kommt da hinter der Hecke hervor gerollt? Natürlich, wie kann es beim Piper-Treffen anders sein, eine gelbe PA-18. Sie reicht ihrem breit grinsenden, mit einer Fernsteuerung bewaffneten Erbauer Jürgen Rothgordt aus Hamburg etwa bis auf Kniehöhe. Souverän steuert er seinen Flieger um

die Zuschauer herum. Flugfähig wäre die kleine Piper selbstredend auch, doch darauf verzichtet der Modellpilot wegen der aktuell starken Windböen erst einmal. Die Nase verrät, dass der Motor nicht mit gewöhnlichem Sprit läuft. Richtig geraten, als Treibstoff dient Methanol, wie Jürgen Rothgordt später verrät. Nachdem er das Modell abgestellt hat, darf man nähertreten und kann sich kaum satt sehen an den vielen originalgetreuen Details. Seien es nun

Beschläge, Seilzüge, Instrumente oder Fahrwerk, alles ist genauso wie beim großen Vorbild, nur eben im Maßstab 1:2,7. Sogar Trimmkurbel und Magnetschalter sind vorhanden. Statt des Fahrwerks könne er für den Winterbetrieb auch Skier anbauen, erzählt der Erbauer nebenbei. Unter der Cowling steckt ein luftgekühlter Boxer-Motor. Auf dem Papier bringt das Triebwerkchen bis zu 4 PS, aber weil es nicht mit voller Drehzahl betrieben

wird, bleiben davon etwa 2,5 PS übrig. Ein ganzes Jahr lang hat Jürgen Rothgordt an der Piper gebaut; nach der Anzahl der Arbeitsstunden gefragt, winkt er nur ab. Er hat noch weitere Schmankerln in seinem Fundus, beispielsweise ein Scale-Modell der Messerschmitt Me 108 Taifun. Die Fotos, die er zeigt, lassen erahnen, dass es sich dabei um ein genau so faszinierendes Stück Handwerkskunst handelt wie bei der PA-18.

Jetzt wird's offiziell

Begrüßung und Reden der geladenen Gäste

Sonntagvormittag Heute ist der Tag der Offiziellen. Landrat Thomas Bold, Hammelburgs Erster Bürgermeister Ernst Stross, Frau Klein von der Standortverwaltung des Lager Hammelburg sowie Hauptmann Knaute sind der Einladung zum Fest gefolgt. Die angekündigte Feldandacht von Michael Sell, dem ehemaligen Priester der katholischen Gemeinde Hammelburg Sankt Johannes, dürfen wir getrost als Publikumsmagnet bezeichnen; sie hat schon lange im Vorfeld für Gesprächsstoff in der Stadt gesorgt.

Christoph Himmler, Erster Vorstand der Flugsportgruppe Hammelburg, eröffnet vor den voll besetzten Tischen die Festreden mit der Nennung und Begrüßung der Ehrengäste, gefolgt von Worten zur Fliegerei in Hammelburg, den Anlässen des Treffens und Worten des Dankes an alle Helfenden, des Dankes auch an die Unterstützung durch die Stadt Hammelburg und die Standortverwaltung der Bundeswehr.

Doch was ist das? Ein Herr mittleren Alters in Jogginghose und T-Shirt steht plötzlich neben ihm und raunt ihm etwas zu, über das Mikrophon für alle hörbar. Man werde jetzt gleich die Brieftauben hinten am Parkplatz frei lassen und deswegen müsse die Veranstaltung jetzt mal pausieren. Nein, verschieben könne man das der Tiere wegen nicht. Ah ja. Das Publikum ist von dieser kleinen Einlage amüsiert, und Christoph, freundlich und gelassen reagierend, setzt seine Ansprache fort. Er übergibt das Wort danach an den Landrat. Bold und der nach ihm sprechende Bürgermeister betonen die enge Verbundenheit des Landkreises und der Stadt mit der überregional bekannten Flugsportgruppe. Der Flugplatz ist kein Fremdkörper, vielmehr trägt er zur Attraktivität der Region bei. Die Politiker freuen sich mit der FSG über den Erfolg der Veranstaltung. Landrat Bold übergibt dem Ersten Vorsitzenden einen Umschlag mit einer Spende für den

Verein. der Bürgermeister hat eine Zuwendung in Form eines erlesenen Weines im Gepäck. Auch Frau Klein, die Vertreterin der Standortverwaltung des Truppenübungsplatzes, betont die gute und erfolgreiche Zusammenarbeit in den letzten Jahren. Während der Reden der Ehrengäste steigen tatsächlich riesige Taubenschwärme hinter den Hangars auf. Eigentlich ein schönes Bild, wie sie minutenlang über dem Platz hin und her flattern, fast schon symbolhaft, da die Taube doch als Friedensbote gilt (nicht auszudenken, was ein Propeller hier angerichtet hätte).



Landrat Thomas Bold



Bürgermeister Ernst Stross



1. Vorsitzender Christoph Himmler



Klein, Standortverwaltung TrÜPI.

Ein Ausflug in die Vergangenheit

Tolles Engagement des Vereins für Deutsch-Amerikanische Nachkriegsgeschichte in Rütschenhausen und spannende Diavorträge von Martin Heinlein

Die Geschichte der Fliegerei in Hammelburg ist eng verknüpft mit dem Truppenübungsplatz und seinen wechselnden Hausherrn. Von 1945 bis 1956 war es die US Army. Auf dem seinerzeit für die Königlich-Bayerischen Militärflieger angelegten Flugplatz stationierten die Amerikaner zwei Kurierflugzeuge und bauten gleich einen Hangar dazu, der heute noch genutzt wird. Der Verein für Deutsch-Amerikanische Nachkriegsgeschichte in Rütschenhausen sammelt und restauriert Fahrzeuge, Uniformen und allerlei sonstige Militaria aus der Endphase des 2. Weltkrieges und der Nachkriegszeit. Damit die Teilnehmer Besucher des Oldtimer-Fliegertreffens die Atmosphäre eines Army-Camps der

damaligen Zeit erleben konnten, errichtete die Mannschaft um Bernhard Bausenwein eine Sonderausstellung auf dem Flugplatzgelände. Rund um ein Zeltlager aus zeitgenössischen Materialien waren zwei Half-Trucks Baujahr 1943, drei Jeeps aus den 50er Jahren und ein M37 Dodge von 1951 aufgeföhren. Letzterer passte insofern gut zum Gesamtthema, als ein M37 viele Jahre das Basisfahrzeug für die Schleppwinde der Hammelburger Segelflieger war. Die Half-Trucks, wuchtige Halbkettenfahrzeuge mit einem Gewicht von je 6 Tonnen, waren bereits am Mittwochabend mit einem von FSG-Mitglied Roland Müller bereit gestellten Tieflader von Rütschenhausen nach Hammelburg geholt worden, was wegen der engen



Martin Heinlein über die Task Force Baum

und kurvigen Dorfstraßen eine ziemlich knifflige Angelegenheit war.

Im Camp wurde allenthalben der Museumsleute leidenschaftlicher Hang zum Detail sichtbar, angefangen bei den Uniformen, über die Fahrzeuglackierungen, die Zeltausstattungen und die aus alten Radios swingende Musik bis hin zu Zigarettenpackungen mit dem „Lucky-Strike“-Logo der 50er Jahre. Als schließlich noch Uli Streich mit seinem Bell 17-Helikopter einschwebte, passte das natürlich hervorragend ins Bild.

Im Rundhangar war der spannende historische Vortrag von Martin Heinlein über die Task Force Baum im März 1945 zu hören, eine im Grunde genommen illegale und letztendlich gescheiterte Stoßtruppaktion der US Army hinter den feindlichen Linien mit dem Ziel, General Pattons Schwiegersohn aus dem Kriegsgefangenenlager Hammelburg zu befreien. Heinlein kann nach Befragung von etwa hundert Zeitzeugen und dem Durchforsten alter Archive und Tonnen von Literatur nahezu jede Minute dieser mehrtägigen Aktion rekonstruieren. Seine Kenntnisse von Einzelheiten gehen bis hin zu Zitaten wörtlicher Äußerungen auf beiden Seiten der kämpfenden Truppen.





Die Flugzeugweihe

Der suspendierte Hammelburger Priester hält Andacht auf der Hohen Lanz

Sonntag vormittag Michael Sell greift die Friedens-Symbolik der Tauben in seiner Andacht spontan auf. Er spannt den Bogen über das Fliegen, die Nähe zum Himmel, die wunderbaren Erfahrungen, die man im Flugzeug dort oben hat, über die Herausforderungen, die dabei zu meistern sind bis hin zur Verantwortung, die wir füreinander haben. Sell versteht es, die Andacht in einer heiteren und entspannten

Atmosphäre zu halten, die alle Zuhörenden mitreißt. Wo hat man schon einmal einen Priester mit einem eigenen Kind auf dem Arm eine Messe zelebrieren gesehen? Wer es noch nicht wusste, der versteht jetzt, warum die Hammelburger ihn vermissen. Nach der Andacht schreitet er zur Flugzeugweihe. Als erstes ist die Hammelburger Kilo-Mike an der Reihe. Die Rütchenhausener stellen einen

historischen Army-Jeep samt Chauffeur, mit dem Sell die Reihe der abgestellten Flugzeuge entlang fährt. Jede Maschine wird aus dem Jeep heraus mit dem geweihten Wasser benetzt. Einer der Piloten streicht danach mit den Worten: „So etwas hatten wir noch nie bei einem Piper-Treffen“ über den Rumpf seiner Maschine und wirkt dabei ein klein wenig ergriffen.



Der Ausklang

Das Fest neigt sich seinem Ende zu



Das Bläserquartett Sax4Session

Zum Weißwurstfrühstück Leider kommen nicht alle in den Genuss der Flugzeugweihe, denn schon gegen 10 Uhr morgens sind ein paar Crews abgereist, vor allem die Kameraden aus der Schweiz haben einen langen Heimweg. Nach dem offiziellen Teil machen sich tröpfchenweise auch die anderen auf den Weg zu ihren Heimatplätzen. Auf dem Platz geht das Leben weiter. Die Band Sax4Sessions bietet Live-Musik vom Feinsten seit den Vormittagsstunden. Das Wetter ist überwiegend angenehm und sonnig, und bis in den Abend hinein harren Ausflügler und Besucher aus. Mit der Konsequenz, dass die Pommes Frites und die Fliegerpfanne ausverkauft sind, die letzten Brotreserven mobilisiert werden und ein Hammelburger Bäcker um seine letzten Kuchenreserven erleichtert werden muss. Die Rundflüge erleben einen wahren Boom, und die Cessna ist bis in den Abend ausgebucht.

SPONSOR

KMBH GmbH



Blechteilbearbeitung

- Laserschneiden
St 37 bis 20mm
VA bis 12mm
Alu bis 8mm

- Kanten
bis 3000mm Länge

Behälterbau

- drucklose Behälter nach DIN
- Ölwannen nach DIN und/oder individuell nach Kundenangabe

Fertigung von Bauteilen

- Edelstahl (1.4301)
- Normalstahl (St37)

Oberflächenbehandlung

- Sandstrahlen
- Glasperlstrahlen
- Grundierung
- Lackierung
- Pulverbeschichtung

info@kmbh-gmbh.de

Fuldaerstrasse 19 - 9 77 62 Hammelburg - Tel.: +49 (97 32) 87 401

Die Presse...davor und dannach

Mainpost, 10. Juni

Steldichein der Flugzeug-Oldtimer

Dutzende Piper aus ganz Europa gesellen sich zu den beiden PA-18 auf dem Lagerberg



Passagiere staunen über die beschichtete Baumwollbespannung von Tragflächen, Rumpf und Leitwerk. Nur Motorhaube und Vorderrumpf sind mit Aluminiumblech verkleidet. Darunter verbirgt sich ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxer mit – je nach Modell – 90 bis 150 PS.

Das Einsteigen erfordert Gelenkigkeit. Sitzt man einmal drin, ist es sogar recht bequem und man hat eine tolle Rundumsicht. Die PA-18 ist nicht besonders schnell, und auf Sightseeing-Flughöhe bei einer Reisegeschwindigkeit von 160

Stundenkilometern hat man die Chance, seinem Nachbarn beim Rasenmähen zuzuschauen. Pilot und Passagier sitzen hintereinander. Besonders reizvoll ist, dass keine Tragflächen den Blick nach unten behindern.

Die Instrumentierung ist spartanisch: Ein altmodisch wirkendes Funkgerät im Cockpit ist das einzige Zugeständnis an das Elektronik-Zeitalter. Ein gläsernes Steigrohr gibt Auskunft über den Treibstoffvorrat. Dann sind da noch noch Geschwindigkeitsmesser, ein Variometer zur Anzeige von Steig- und Sinkgeschwindigkeit, eine „Libelle“.

die den Kurvenflug verdeutlicht sowie der Magnetkompass.

Zur Motorüberwachung dienen Drehzahlmesser und Anzeige von Öldruck- und Temperatur. Ein Abgasthermometer erleichtert die manuelle Einstellung des Benzin – /Luftgemisches.

Die Piper mit dem Beinamen „Cub“ und „Super-Cub“ hat eine lange Geschichte. Die Urahnin hatte ihren Erstflug 1930 in Pennsylvania. Sie trug die Zusatzbezeichnung „Cub“, was so viel bedeutet wie Bärenjunges. In den 30ern war die Weiterentwicklung J-3C

ein Verkaufrenner, hauptsächlich durch den riesigen Bedarf der US-Luftwaffe an Ausbildungsflugzeugen. Im Kriegseinsatz verdienten weitere Varianten ihre Spuren.

1949 erschien die Weiterentwicklung PA-18 mit Beinamen „Super-Cub“, die sich binnen Jahrzehnten den Ruf der Unverwüstlichkeit bei Buschfliegern und Streitkräften erwarb. Mit dem Oldtimertreffen feiert die Flugsportgruppe 50-jähriges Bestehen (wir berichten noch).

Mainpost, 3. Juli

Erster Flug mit 91

Rosa Bausenwein würde jederzeit wieder abheben

(bc) Auch kleine Begebenheiten am Rand der großen Ereignisse wollen erzählt sein. Beim Oldtimer-Fliegertreffen auf der Hohen Lanz waren Rundflüge wieder sehr begehrt. Ein ganz besonderer Fluggast war die 91 Jahre alte Rosa Bausenwein, die zum ersten mal in ihrem Leben ein Flugzeug bestieg. Der Rundflug war ein Geschenk der Familie zum bevorstehenden 92.

Geburtstag.

Ohne eine helfende Hand erklomm die rüstige Dame die Rücksitzbank der Cessna. Bei strahlendem Sonnenschein ging es mit Pilot Rainer Schipper und zwei weiteren Fluggästen auf die Reise. Die halbstündige Tour führte unter anderem über Rüttschenhausen, den Heimatort der Seniorin.

Nach der Rückkehr zeigte sich Rosa

Bausenwein von den Ausblicken hell begeistert. „Es war wunderschön“, lautete ihr erster Kommentar, begleitet von einem strahlenden Lächeln. Die Frage, ob sie solch einen Flug noch einmal machen würde, bejahte sie ohne einen Augenblick des Zögerns.



Die Presse...davor und dannach

Mainpost, 17. Juni

Eine alte Dame hat ihre besonderen Reize

Was ist der Reiz, mit einem über fünf Jahrzehnte alten Flieger, etwa der Piper PA-18, in die Luft zu gehen? "Mit solch einem Apparat kann man das Fliegen ganz anders als mit dem Ferienflieger erleben", sagt Bernd Chittka, Pressesprecher der Flugsportgruppe (FSG) Hammelburg. Wenngleich man richtig mit ihr umzugehen wissen muss. Aber das ist bei älteren Damen ja keineswegs unüblich.



"Durch die Bauart als Spornradflugzeug erfordern Start und Landung höchste Konzentration. Du musst spüren, wohin sie ausbrechen will und sofort dagegen steuern", sind sich die erfahrenen Piper-Flieger Albin Wittmann und Christian Oeding einig. Beide sind den Reizen der PA-18 erlegen. Und sie haben schon einige Stunden mit ihr in der Luft verbracht. "Im Vergleich zu den modernen Flugzeugen ist das Fliegen mit der Piper anspruchsvoller", berichten sie. "Zum Navigieren hat man nichts außer Magnetkompass, Karte und den eigenen Augen. Wie eben vor über 50 Jahren, als der Flieger gebaut wurde." Auch fliegerisch sind die Herausforderungen höher.

"Sie reagiert auf jeden Windhauch, und du bist ständig mit Händen und Füßen am Arbeiten", sagt Oeding. Das berühmte "Popometer" wird gebraucht, jenes Gespür für...

die Bewegung im dreidimensionalen Raum. Dennoch ist die PA-18 absolut gutmütig. Es ist nur schwer möglich, in einen kritischen Flugzustand zu geraten.

Die Landung ist dann aber doch wieder eine anspruchsvolle Aufgabe, bei der

Seitenruder und Bremsen exakt dosiert werden müssen, sonst droht der in Fliegerkreisen berühmte "Ringelpietz", das Drehen um die eigene Achse. Darum ist ein Flug erst dann beendet, wenn Flugzeug und Propeller stehen.

Das Einsteigen erfordert Gelenkigkeit. Sitzt man erst einmal drin, ist es sogar recht bequem. Die Rundumsicht ist hervorragend. Die PA-18 ist nicht besonders schnell, ermöglicht aber dennoch gefahrlos extreme Kurvenschräglagen. Für Selbstflieger haben die Cubs (= Bärenjunge) und Super-Cubs jedenfalls hohes Suchtpotential, stimmen die Piper-Piloten überein.

Blick zurück

Die Urahnin Taylor E-2 hatte ihren Erstflug 1930 in den USA. Noch in den 30ern wurde aus Taylor die Piper Aircraft Company, von deren Chefkonstrukteur aus der E-2 der Typ J-2C und kurz darauf die J-3C entwickelt wurde. Letztere verdiente

sich im Kriegseinsatz unter den Typbezeichnungen O-59 und L-4 Grashopper ihre Sporen. 1949 erschien die Weiterentwicklung PA-18 mit dem Beinamen "Super-Cub", die sich in den folgenden Jahrzehnten ihren Ruf als unverwundliches Arbeitsgerät für Buschflieger und in den Streitkräften erwarb.

Die FSG beherbergt zwei PA-18, beides noch sehr aktive alte Damen. Der Schulterdecker wirkt robust und kompakt. Rumpf, Tragflächen und Leitwerk sind mit einem beschichteten Baumwollstoff bespannt. Nur die Motorhaube und der vordere Rumpfabschnitt sind mit Aluminiumblech verkleidet. Darunter verbirgt sich ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor. In der Kabine sitzen Pilot und Passagier hintereinander. Die Instrumentierung beschränkt sich auf die wichtigsten Fluginstrumente und die Anzeigen zur Triebwerksüberwachung. Ein altmodisch wirkendes Funkgerät ist das einzige Zugeständnis an das Elektronik-Zeitalter. Die Tankanzeige besteht in einem gläsernen Steigrohr an der Tragflächenwurzel.

Das Programm

Beim Oldtimer-Fliegetreffen von 24. bis 26. Juni werden rund 70 Oldtimer-Flugzeuge auf dem Flugplatz Hohe Lanz einschweben: Aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Großbritannien und der Schweiz. Den größten Anteil daran werden die berühmten Piper-Flugzeuge der Typen J-3 und PA-18 haben, denn diese versammeln sich zu ihrem 28. Pipertreffen. Es gibt einen weiteren, gewichtigen Grund zum Feiern: vor genau 100 Jahren landeten da, wo die Flugsportgruppe heute ihre Heimat hat, die ersten motorgetriebenen Flugzeuge.

Während der gesamten Veranstaltung sind Oldtimer-Interessierte und Neugierige herzlich willkommen. Mit dem Eintreffen der ersten Oldtimer-Maschinen ist ab Donnerstagnachmittag zu rechnen, eine Gelegenheit, jetzt schon einmal Flugplatzluft zu schnuppern. Hochbetrieb ist für Freitag, Samstag und Sonntag angesagt. Flugbetrieb und Flugzeugausstellung werden an allen drei Tagen bereichert durch die Darstellung eines U.S. Feldflugplatzes im Stil 50er Jahre mit historischen Fahrzeugen und militärhistorischen Vorträgen. Für die Hungrigen und Durstigen gibt es Kaffee und Kuchen, Würstchen und Steaks und gekühlte Getränke. Die angereisten Flugzeugbesatzungen können am Samstag auf geführten Touren die Umgebung kennenlernen und werden um 16:30 Uhr wieder zurück erwartet zum Presse-Termin. Für 18 Uhr ist der Bürgermeisterempfang geplant.

Der Samstagabend wartet ab 20 Uhr mit einem Lampionfest mit Flugzeug-Prämierung im beheizbaren historischen Hangar auf, untermalt mit Live-Musik von "Frankenpower-Express". Am Sonntag beginnt es um 10:30 Uhr mit einer Feldandacht und Flugzeugweihe durch Michael Sell. Ab 11:30 Uhr gibt es noch einmal Musik mit der Band "Sax4Session" und Weißwurst-Frühstück. Im Laufe des Tages werden die Teilnehmer wieder den Heimflug antreten.

Die Presse...davor und dannach

Mainpost, 27. Juni

Fliegen ohne Navi und hochmoderne Technik

Über 60 Piper-Piloten kamen zum 28. Piper-Treffen auf den Hammelburger Flugplatz



(ghs) „Wir lieben unsere Piperle“ – Verena Dolderer und Melanie Horn sind vom Fliegen mit diesen urwüchsigen Flugzeugen begeistert. Die beiden Pilotinnen waren am Wochenende aus dem Allgäu mit ihren Flugzeugen in Hammelburg eingetroffen. Dort fanden sich über 60 Piper-Piloten zum 28. Piper-Treffen ein.

„Es ist das Gefühl vom ursprünglichen Fliegen“, beschreiben die beiden Frauen den Flugspaß mit den alten Maschinen. Ihre Flugzeuge stammen aus der ehemaligen Bravo-Lima-Staffel des Burda-Verlages und waren noch bis Mitte der 70er Jahre im Werbeeinsatz. Ein Bärchen, ein Eselchen und ein Entchen zieren als Comicfiguren den Bug der identisch aussehenden gelben Piper.

Als die Bundeswehr Ende der 50er Jahre auf Hubschrauber umgerüstet habe, seien die meisten Piper-Flugzeuge verkauft, versteigert oder verliehen worden, erinnert Pit Marchlewitz von der Flugsportgruppe (FSG) Hammelburg an die Historie. Er teilt sich mit Manfred Reichert, Ingo Schuster und dem FSG-Vorsitzenden Christoph Himmeler eine Piper. Zunächst hätten nur die älteren Piloten solche Maschinen geflogen. Doch mittlerweile saßen auch 30- und 40-Jährige am Steuerknüppel.

Es ist offenbar die Einfachheit der Konstruktion, die an der Piper begeistert. Von den Pedalen und Hebeln

gehen mit dem Auge nachverfolgbar Stahlseile über Umlenkrollen zu den Höhen- und Seitenrudern. Alles ist übersichtlich und sofort überprüfbar. Auch bei den Instrumenten herrscht der Puritanismus vor. Höhenmesser, Kompass, Landkarte und Uhr genügen, denn mit der Piper wird nur auf Sicht geflogen. Freilich gebe es auch einige Piloten, die ihre Maschinen mit Elektronik aufgepeppt hätten, weiß Marchlewitz.

Getrübt wurde das Piper-Treffen am Samstag nur durch das Regenwetter, was der Stimmung der Piloten aber keinen Abbruch tat. Bedauert wurde lediglich, dass kein Flug zur Wasserkuppe erfolgen konnte. Manfred Hainzl aus dem oberösterreichischen Wels freute sich aber trotzdem, die Piper-Großfamilie wiederzusehen, zu der auch Piloten aus dem englischen Oxford gehören. Schon beim letzten Piper-Treffen vor zehn Jahren in Hammelburg hatte das Wetter den Piloten einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Zufrieden waren die Teilnehmer mit der Organisation des Treffens durch die FSG Hammelburg. Geschätzt wurde der Kleinbus-Shuttle zwischen Flugplatz und Hammelburg, der die Teilnehmer zu den Hotels fuhr. Bewundert wurde eine Ausstellung des Militärmuseums aus Rüttschenhausen, das sich am Rande des Flugfeldes präsentierte.

Mainpost, 27. Juni

Ein Wiedersehen mit Michael Sell

Der suspendierte Hammelburger Priester hält Andacht auf der Hohen Lanz



Es herrscht eine lockere Atmosphäre am Sonntagmorgen bei der Feldandacht zum Oldtimer-Fliegetreffen und Piper-Treffen auf der Hohen Lanz. Etwa 200 Menschen sind gekommen, sitzen auf Bierbänken bei Kaffee und Kuchen oder lehnen an einem der aufgebauten Stehtische. Im Hintergrund Kinderlachen von den Kleinen, die sich beim Schaukeln vergnügen. Es ist nicht nur eine gemeinsame Feier zu Gottes Ehren, sondern auch ein Wiedersehen. Denn zwei Jahre nachdem der ehemalige katholische Pfarrer von Hammelburg, Michael Sell, von der Diözese Würzburg wegen seiner Beziehung zu einer Frau und Vaterschaft suspendiert wurde, hält er heute die Andacht. Eine Eucharistiefeyer, erklärt Sell, wäre aufgrund der Suspendierung nicht möglich gewesen, eine Andacht aber stehe jedem Christen zu.

Sell hat das Angebot gerne wahrgenommen, zumal auch seine Lebensgefährtin Andrea aktiv in der Flugsportgruppe ist und begeistert einmotorige Maschinen fliegt. „Ich freue mich viele Freunde, Bekannte und Mitglieder meiner ehemaligen Hammelburger Gemeinde wiederzutreffen“, sagt Sell, während Söhnchen Leonard mit einem kleinen Flieger in der Hand das Gelände erkundet. Hier ein Händeschütteln, dort ein nettes Gespräch, die Freude des Wiedersehens scheint beidseitig. Der Traum vom Fliegen sei so alt wie die Menschheit, beginnt Sell die Predigt zum Piper-Treffen, dem 60-jährigen Bestehen der Flugsportgruppe und zur Erinnerung an 100 Jahre Fliegen über Hammelburg. Eine besondere Atmosphäre herrsche am Flughafen. „um wegzufiegen nimmt man gerne mal eine längere Wartezeit auf sich“. Aber was bedeute der Traum vom Fliegen,

„warum wollen wir fliegen?“ Freifühlen, nennt Sell als Stichwort und zitiert Reinhard Meys Lied, in dem es heißt: „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“. Aber die von Gott geschenkte Freiheit bedeute auch Verantwortung, so der ehemalige Priester. Ein Pilot habe genau diese Verantwortung gegenüber seinen Mitreisenden, Sell lädt ein, Gott mit an Bord dieser Reise zu nehmen, ihn zu bitten, Gefahren abzuhalten und zu schützen.

Im Anschluss an die Andacht segnet Sell symbolisch die vielen Piper-Maschinen, Oldtimer und modernen Flieger, die auf der Wiese des Flugplatzes Hohe Lanz geparkt sind – jede bekommt ein wenig Weihwasser ab. Persönlich ist der ehemalige Priester auch „gelandet“, seit Januar dieses Jahres leitet er eine Jugendbildungsstätte in Memmingen. An seine Zeit in Hammelburg denkt er gerne zurück: „Ich war gerne Pfarrer und denke auch, dass ich gute Arbeit geleistet habe. Es hat mir viel Freude bereitet.“ In seinem Leben sei Gott immer dabei. „er hat mich zum Priester berufen, und auch jetzt habe ich das Vertrauen, dass er mich auf den richtigen Weg geführt hat“.

Die Andacht hat ihm Spaß gemacht, „es ist ein schönes Gefühl, dass ich das einbringen kann, was ich gelernt habe“. Natürlich fehle ihm seine Arbeit als Priester, gerade um Ostern oder Weihnachten herum entstünden viele Ideen, wie man den Gottesdienst halten könnte. „Aber ich habe ja die Möglichkeit persönlich meinen Glauben zu leben“, sagt Sell frohgemut und blickt stolz auf Söhnchen Leonard, der im Herbst zwei Jahre alt wird.



Es ist geschafft!

Müde, aber zufriedene Gesichter gibt es am Sonntagabend zu sehen.



Nachdem die Crews mit ihren Oldtimern abgereist, die Musik verklungen, die letzte Wurst gebraten, der letzte Besucher gegangen ist, geht es ans Aufräumen. Das ist noch einmal ein gutes Stück Arbeit für die vielen Dutzend FSGler aus allen Sparten, die fast ausnahmslos seit Donnerstag im Dauereinsatz waren. Manch eine(r) von ihnen war schon Tage, wenn nicht gar Wochen vorher mit den Vorbereitungen beschäftigt. Ganz zu schweigen vom

Familienfest, das nur drei Wochen vorher schon einmal Besucherströme auf den Flugplatz gelockt hat. 60-70 Bierzeltgarnituren müssen nun zusammen geklappt und gestapelt werden, die schweren Bühnenelemente werden wieder weggeräumt. Getränkeboxen und Bierfässer werden verstaut, riesige Mengen Abfälle sind zu entsorgen (man glaubt es kaum, wo die Leute überall ihre Zigarettenkippen, Servietten und sonstigen Müll

verteilen). Da sind noch die Flugzeuge zu putzen und zu hangarieren, Absperrungen zu entfernen, Hallen zu fegen und, und, und...

Noch vor Sunset ist alles erledigt, und im Schein der Abendsonne versammelt man sich zum letzten Bierchen in der Abendsonne vor der Holzhalle. In einer spontanen, kleinen Ansprache bringt Christoph Himmler zum Ausdruck, was alle denken: Es war anstrengend, aber es hat richtig Spaß gemacht. Die

Teilnehmer des Treffens und die Besucher waren begeistert. Es war ein super Fest, und solche Erfolge sind nur möglich, wenn alle im Verein ohne Wenn und Aber mit anpacken. In vielen anderen Vereinen ist so etwas gar nicht möglich, weil der Zusammenhalt fehlt. Genau dies bringt Christoph zum Ausdruck, als er zum Abschluss in die Runde ruft:

„Ihr seid ein geiles Team!“

Es war ein schönes Fest... Danke!

Die FSG-Crew bedankt sich an alle Beteiligten für dieses tolle Pipertreffen!



Das Piper-Paper geht in den Druck

Es war eine Menge Arbeit für die zweiköpfige Redaktion, etwa 2.000 Fotos zu sichten, die Chronik der Ereignisse aufs Papier zu bringen, Texte zu redigieren und das Ganze

in ein ansprechendes Layout zu bringen. Doch nun ist es fertig, das sehnsüchtig erwartete Piper-Paper. Auf 14 Seiten Farbdruck kann man das 28. Pipertreffen noch

einmal erleben. Eine schöne Erinnerung für alle, die 2011 in Hammelburg dabei waren, aber auch für die daheim Gebliebenen ein Leckerbissen, gefüllt mit

Berichten, Anekdoten, Bildern und Presseartikeln rund um den gelungenen Event.

Die Fotos zum Pipertreffen

Eine kleine Vorschau von über 200 Fotos



Texte: Bernd Chittka

Fotos: Sebastian Mützel, Peter Hausmayer

Satz, Layout: Michael Yayannis