

100 Jahre Deutschlandflug



(1)

Einführung



Eine Motorflugsportveranstaltung mit langer Tradition feiert im Jahre 2011 ihren 100. Geburtstag – der Deutschlandflug.

100 Jahre Deutschlandflug, 100 teilnehmende Luftfahrzeugbesatzungen, so das erklärte Ziel der Bundeskommission Motorflug des Deutschen Aero Clubs e.V., seit 1956 Ausrichter des Deutschlandfluges. Als Zuverlässigkeitsprüfung für Motorflieger dient der Deutschlandflug heute der fliegerischen Weiterbildung, der Nachwuchsförderung und der Förderung der Verbundenheit aller Beteiligten, fliegerisches Können und diszipliniertes Fliegen sollen ebenso im Vordergrund stehen wie gesellschaftliches Beisammensein.

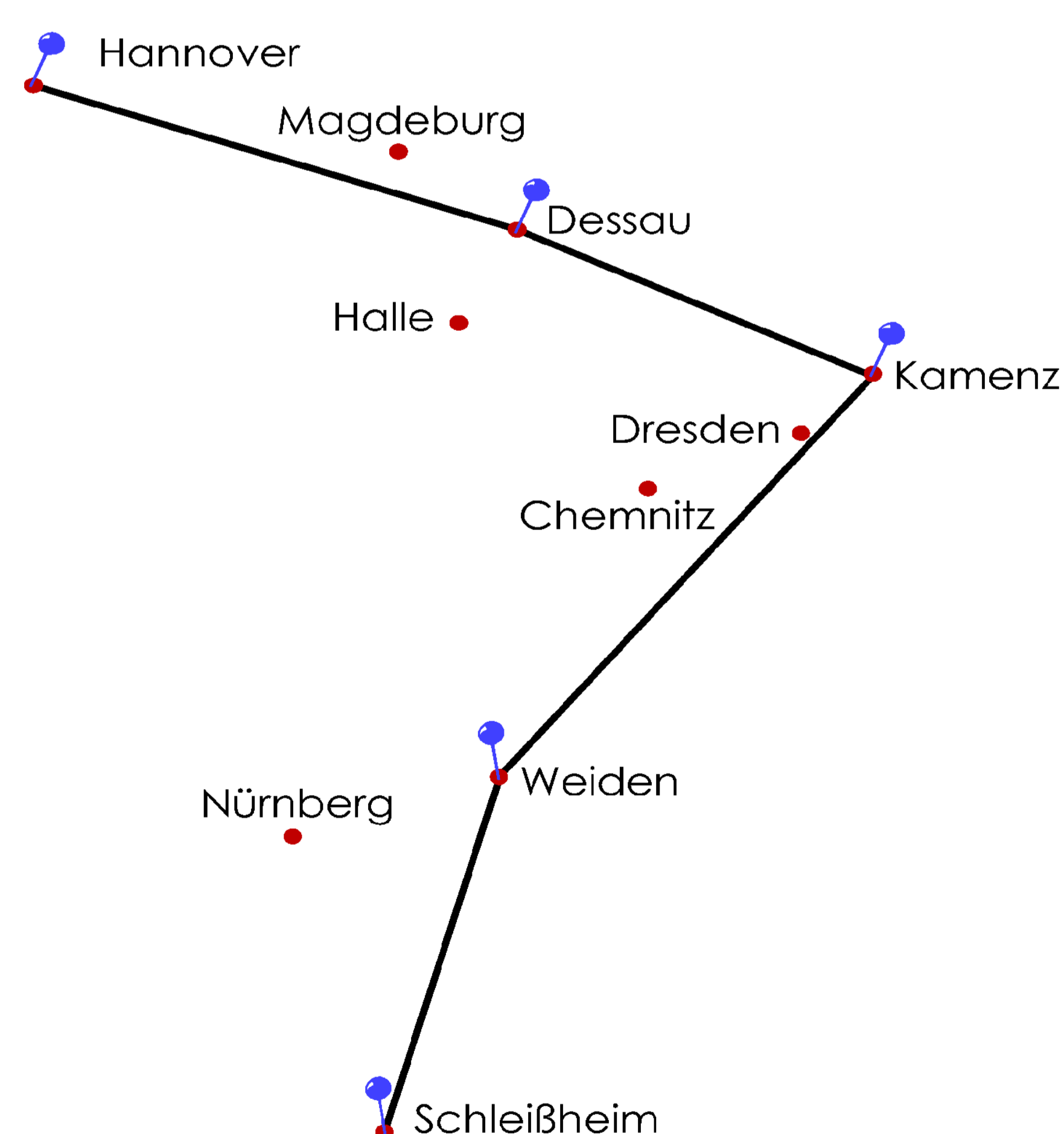
Der Jubiläumsflug beginnt am 6. Juli 2011 mit dem Eintreffen der Teilnehmer auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen. Hannover gehörte auch zu den Etappenzielen des Deutschen Rundflugs um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911.

In drei Tagesetappen führen dann zwei unterschiedliche Routen die Wettbewerbsgruppe und die Touringgruppe quer durch Deutschland.

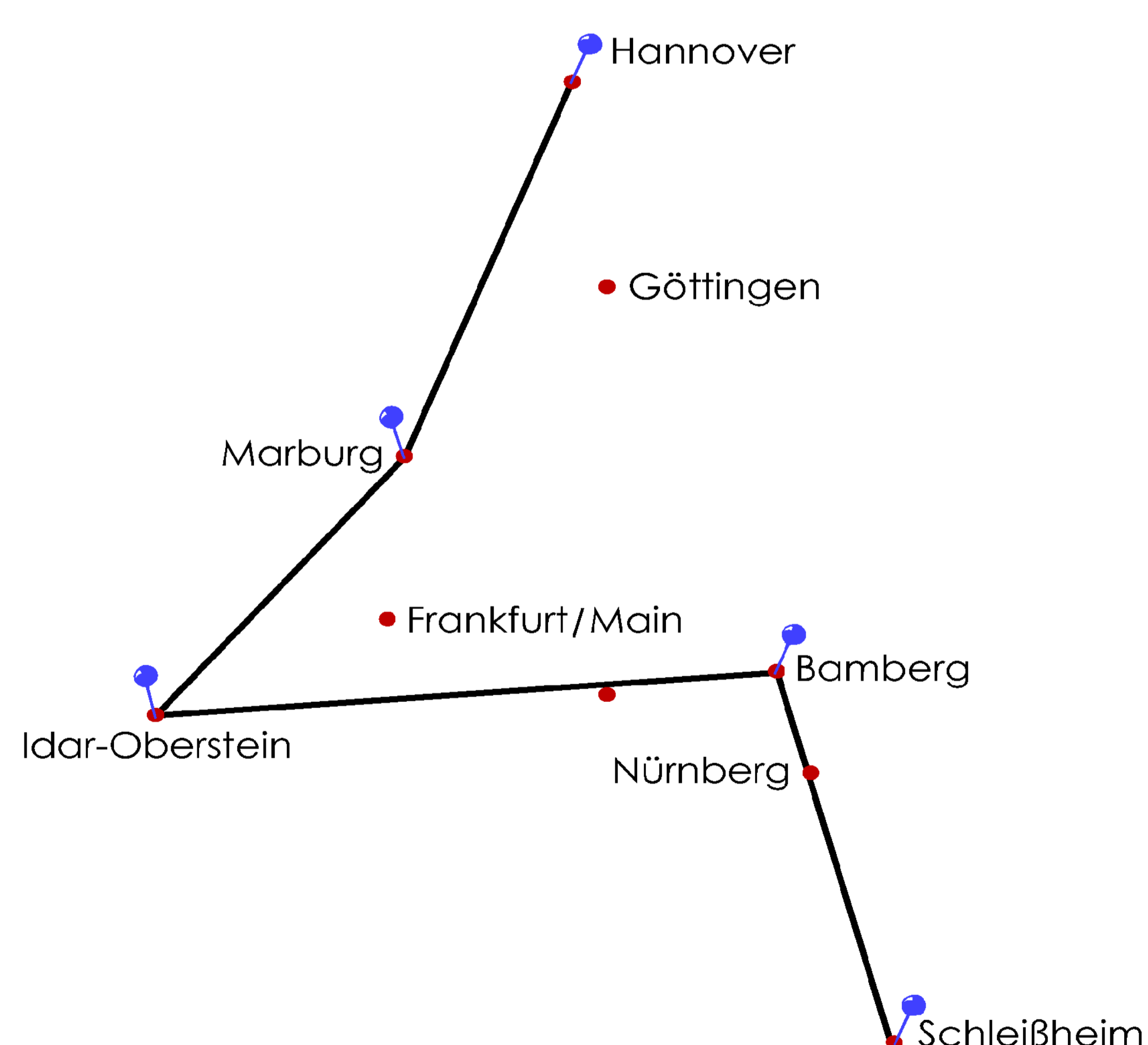
Die Besatzungen der Wettbewerbsgruppe müssen auf dem Streckenflug eine Reihe von Aufgaben erfüllen, die über die Platzierung entscheiden: das sekundengenaue Überfliegen von Checkpunkten in vorgegebener Höhe, das richtige Zuordnen von Checkpunktbildern und das Finden von Objekten nach Streckenbildern sowie Ziellandungen.

Endziel für beide Gruppen ist der Flugplatz Schleißheim, wo die Teilnehmer am Samstag, den 9. Juli 2011 zwischen 10.00 Uhr und 13.00 Uhr eintreffen werden.

Wettbewerbsgruppe



Touringgruppe



100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinstraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

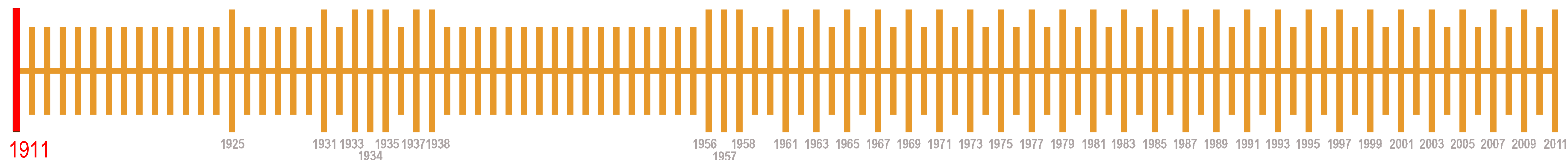
Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug

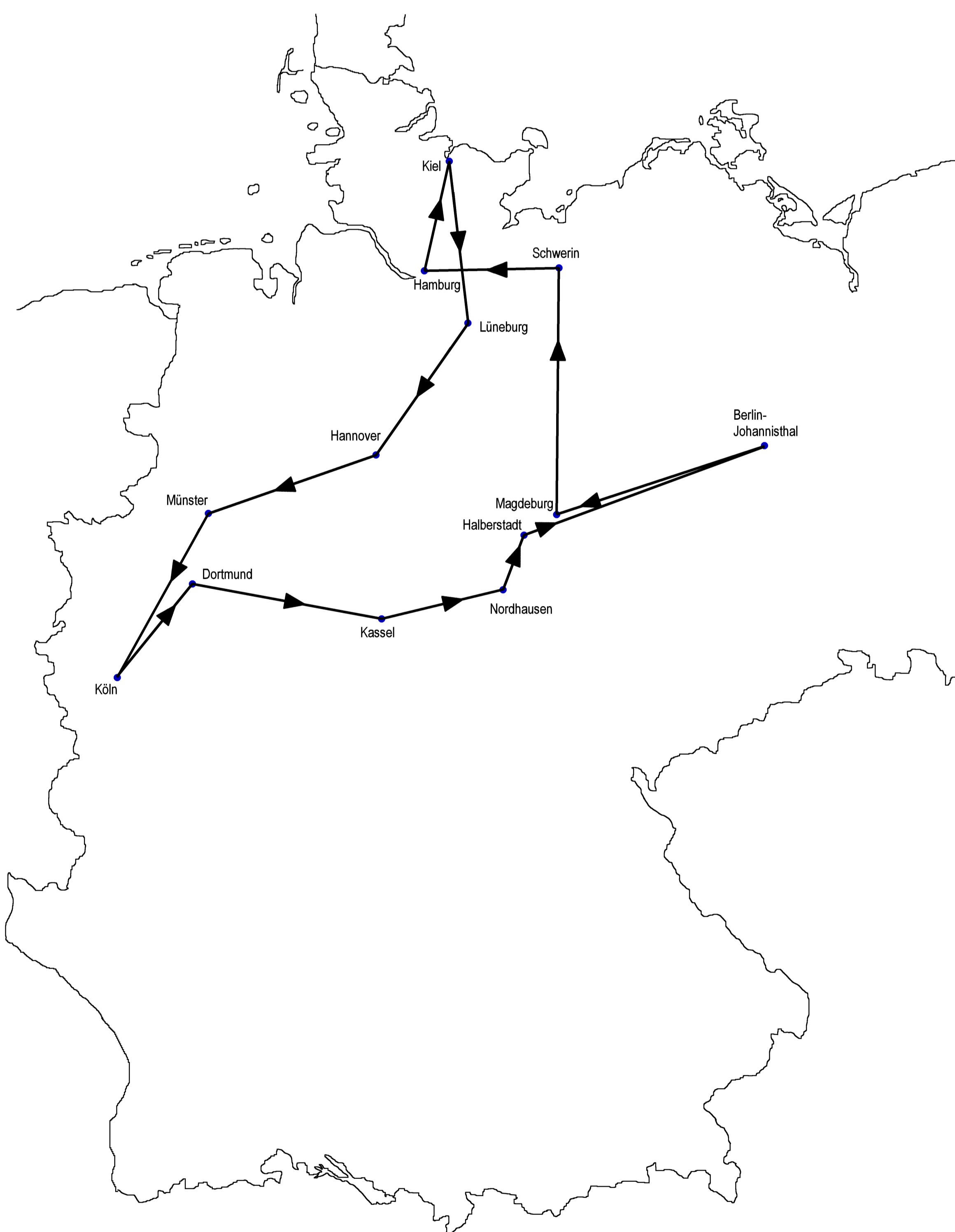


(2) Deutscher Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911



1854 Kilometer in 13 Tagesetappen, das erwartete die Teilnehmer am Deutschen Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911 – nur acht Jahre, nachdem den Gebrüder Wright der erste gesteuerte Motorflug über eine Strecke von 36,5 m gelungen war. Insbesondere seit 1908 hatte die Flugtechnik auch in Europa rasch Fortschritte gemacht, Flugzeugführer, Konstrukteure und Nationen begannen sich auf Flugveranstaltungen und in Wettbewerben zu messen.

1910 rief der Herausgeber der Pariser Zeitung Le Journal zu einem Europa-Rundflug Paris-Berlin-Brüssel-London-Paris auf. Nach Kontroversen und Querelen entschieden sich die Luftfahrtverbände des Deutschen Reichs jedoch, nicht am Circuit Européen teilzunehmen, sondern einen eigenen Überlandflugwettbewerb in Deutschland durchzuführen, den Deutschen Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte. Die Organisation der Großveranstaltung, die vom 11. Juni bis zum 7. Juli 1911 stattfinden sollte, übernahm der Verein Deutscher Flugtechniker. Der 1854 Kilometer lange Rundkurs mit Start und Ziel in Berlin-Johannisthal, seinerzeit der bedeutendste Flugplatz Deutschlands, war aufgeteilt in 13 Tagesetappen. Dazwischen lagen Ruhetage, und an vielen Etappenorten gab es als Teil des Gesamtprogramms noch weitere lokale Flugveranstaltungen.



Streckenführung des Deutschen Rundflugs um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911.

Etappenpreise gewannen diejenigen Piloten, die die jeweilige Tagesstrecke am schnellsten durchflogen, Gesamtsieger wurde derjenige, der am Ende die meisten Flugkilometer der Gesamtstrecke zurückgelegt hatte. Der Berliner Ullstein Verlag, Herausgeber der Boulevardzeitung B.Z. am Mittag, stiftete 100.000 Mark, weitere Förderer, darunter Unternehmen, Vereine, Städte und Gemeinden folgten, so dass schließlich für die verschiedenen Wettbewerbe Preisgelder in einer Gesamthöhe von 495 664 Mark ausgesetzt werden konnten. Zudem stellte das Preußische Kriegsministerium in Aussicht, zwei Exemplare des Siegerflugzeugs anzukaufen – das Militär entwickelte sich für die aufstrebenden Flugzeugfirmen zum wichtigsten Abnehmer, Aufträge der Streitkräfte waren heiß umkämpft.

25 Flugzeugführer, überwiegend Werkspiloten, hatten sich für den Deutschen Rundflug angemeldet, aber nur sieben Besatzungen erschienen pünktlich am Start, sieben weitere folgten in den nächsten Tagen. Teilnehmer aus dem Ausland waren, wie bei vielen Flugwettbewerben der Vorkriegszeit, nicht zugelassen, denn die Preisgelder sollten der Förderung der heimischen Luftfahrt zu Gute kommen.

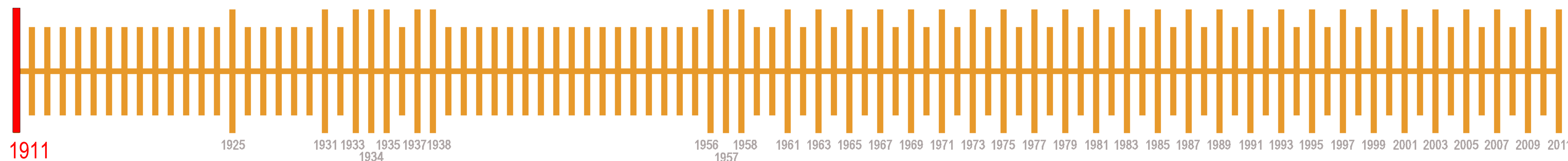
Nicht zuletzt dank der umfangreichen Berichterstattung in den Zeitungen war das öffentliche Interesse groß. Die ganze Nacht über strömten Flugbegeisterte in den kleinen Berliner Vorort, rund 600 000 Zuschauer sollen sich zum Beginn des Rundflugs am frühen Morgen des 11. Juni 1911 in Johannisthal eingefunden haben. Als erster stand um 5.07 Uhr Bruno Büchner mit seinem Aviatik-Farman-Doppeldecker am Start, doch plötzlich geriet der Vergaser des Argus-Motors in Brand. Das Feuer konnte schnell gelöscht werden, die Maschine musste aber erst einmal zur Reparatur zurück in den Schuppen geschoben werden. Der erste Start gelang Otto Lindpaintner und seinem Begleiter Leutnant Franz Hailer auf einem Farman-Renn Doppeldecker, das letzte Flugzeug hob um 5.51 Uhr in Richtung Magdeburg ab. Lindpaintner und Hailer legten die 143 km lange Strecke ohne Zwischenlandung in 2 Stunden 11 Minuten zurück. Sie sollten die einzigen bleiben, die das Etappenziel an diesem Tag erreichten, alle anderen Flieger zwangen technische Defekte oder Treibstoffmangel unterwegs zur Außenlandung. Otto Reichardt machte mit seinem Euler-Doppeldecker Bruch und schied aus, die übrigen Piloten kamen mit ihren reparierten Flugzeugen erst im Lauf der nächsten Tage nach Magdeburg. Am 13. Juni starteten dann sechs Maschinen zur zweiten Etappe, einem 176 km-Flug, fünf erreichten das Tagesziel Schwerin.

Das Teilnehmerfeld änderte sich ständig, keine Besatzung schaffte es, alle 13 Tagesetappen zu durchfliegen: Nicht selten übersprangen Flieger einzelne Etappen und ließen ihr Flugzeug mit der Eisenbahn zum nächsten Startplatz transportieren, häufig mussten Piloten aufgrund von Problemen mit der Technik, Orientierungsverlust oder aus Wettergründen auf der Strecke notlanden. Waren Defekte oder Bruchschäden nicht vor Ort zu beheben, wurden die Maschinen demontiert per Pferdewagen, Automobil oder Eisenbahn weiterbefördert und konnten nach den nötigen Reparaturen erst zu einer der nächsten Etappe wieder antreten. Mehrere Flugzeugführer mussten nach Unfällen aufgeben, wobei während der gesamten Veranstaltung glücklicherweise keine schweren Verletzungen oder Todesfälle zu beklagen waren.

100 Jahre Deutschlandflug



(3) Deutscher Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911



Start zum Deutschen Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911. Zeitgenössisches Postkartenmotiv. Foto: Deutsches Museum.

Nur ein hoher materieller Aufwand der großen Flugzeugfabriken ermöglichte es letztlich, den Rundflug bis zum Ende durchzuführen, sie begleiteten die von ihnen ins Rennen geschickten Maschinen mit Werkstattwagen und Reparaturkolonnen. Angesichts dieser Materialschlacht dürfen aber keinesfalls die Leistung und der Wagemut der Piloten vergessen werden, die über einen Monat fast täglich in der Luft waren, auf Streckenflügen oder auf Flugveranstaltungen, bei Sonne, Wind und Wetter ungeschützt im offenen Sitz, unterwegs über ihnen oft nicht bekanntem Terrain, mit Landkarten und Bodensicht navigierend, in Flugzeugen mit einfacher Instrumentierung und Motoren, deren Zuverlässigkeit nicht selten Probleme bereitete.

Verzögerungen und Reparaturzeiten führten schließlich dazu, dass der Zeitplan nicht mehr eingehalten werden konnte, die letzte Etappe fand erst am 10. Juli 1911 statt: Drei Flieger, Bruno Büchner, Benno König und Hans Vollmoeller, gingen an den Start und flogen von Halberstadt mit einer Pflichtzwischenlandung in Dessau nach Johannisthal.

Gesamtsieger des Deutschen Rundflugs nach angerechneter Kilometerleistung wurde der Albatros-Werkspilot Benno König auf einem von einem Gnôme-Umlaufmotor angetriebenen Albatros-Farman F 1 Gitterrumpfdoppeldecker. König hatte 11 der 13 Etappen absolviert und gewann Preisgelder in einer Gesamthöhe von 89 015 Mark. Ihm folgten Hans Vollmoeller auf einer Rumpler Taube mit 10 Etappen und Bruno Büchner mit acht Etappen.

Als größte Motorflugveranstaltung im Deutschen Reich vor dem Ersten Weltkrieg war der Deutsche Rundflug eine eindrucksvolle Werbung für die Flugtechnik in der Öffentlichkeit. Stürmische Begeisterung erwartete die Flieger an den Landeplätzen, Hunderttausende von Zuschauern sahen erstmals Flugzeuge in der Luft.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinistraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

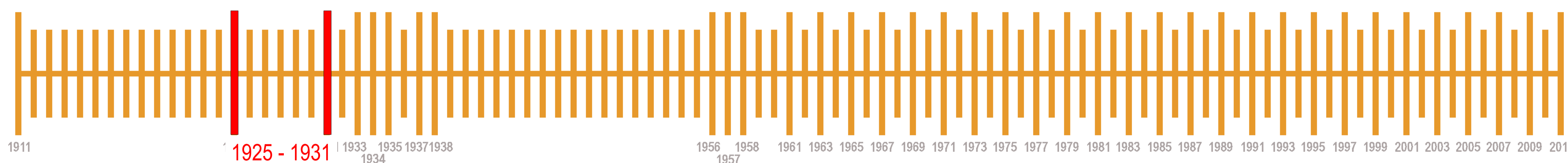
Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(4) Deutscher Rundflug 1925 / Deutschlandflug 1931



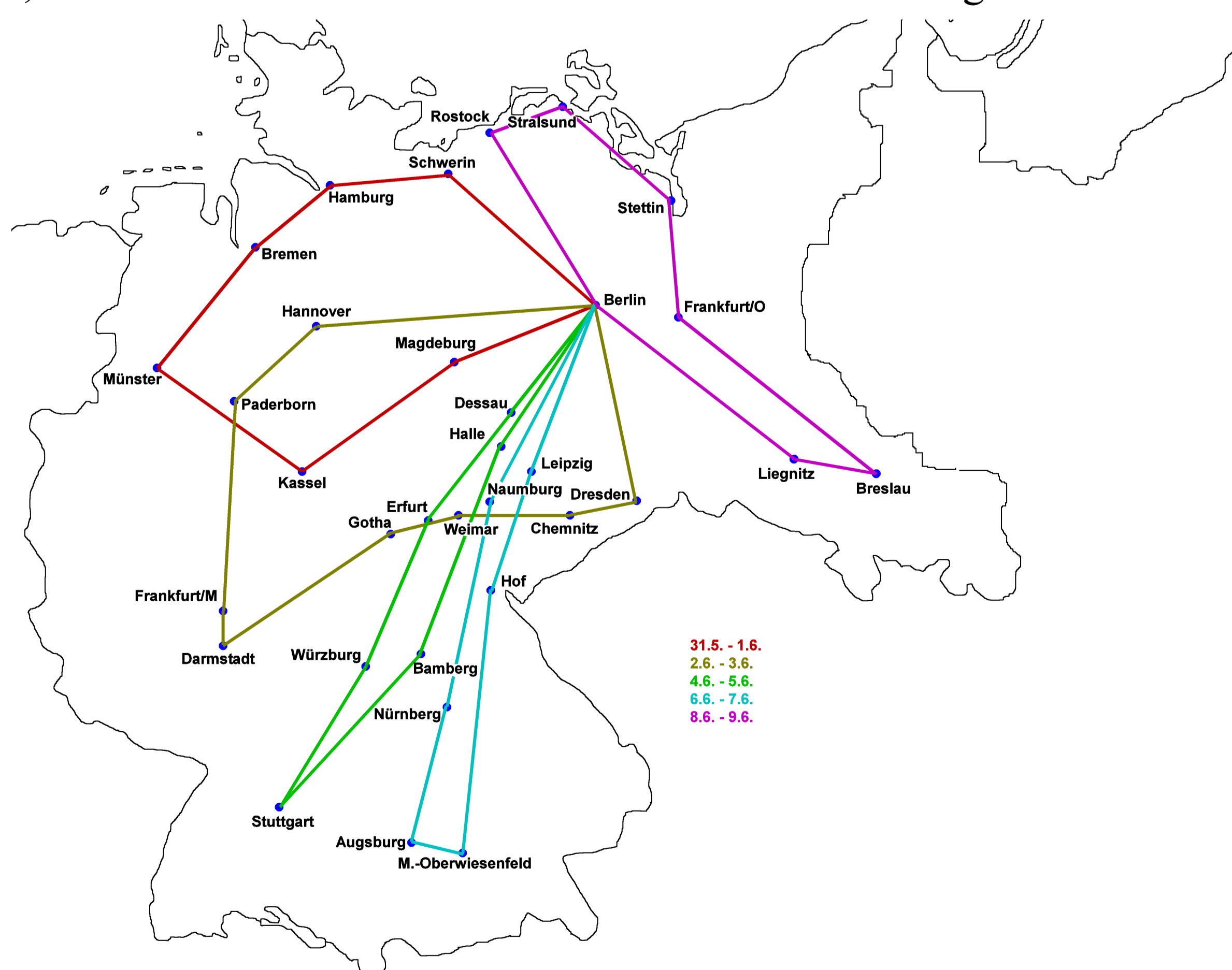
Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Luftfahrt in Deutschland vom Versailler Vertrag und den Begriffsbestimmung geprägt. Militärluftfahrt war verboten, im Zuge eines verdeckten Wiederaufbaus von Luftstreitkräften erfuhren fliegerische Aktivitäten jedoch unter dem Deckmantel von Luftsport und Verkehrsluftfahrt Unterstützung von staatlicher Seite. Rekordflüge in aller Welt förderten das Interesse an der Luftfahrt. Luftsport erfreute sich wachsender Beliebtheit, eine größere Zahl von Luftsportvereinen wurde gegründet, Leichtflugzeuge erlebten eine Blütezeit.

Erster großer nationaler Motorflugwettbewerb zwischen den Kriegen in Deutschland war der Deutsche Rundflug 1925, organisiert vom Deutschen Luftfahrt-Verband e.V. (DLV) in Zusammenarbeit mit dem Aero-Club von Deutschland. Die Veranstaltung sollte weniger Wettflug als Zuverlässigkeitsprüfung sein, neben der sportlichen Leistung standen die Förderung der Betriebssicherheit von Motorflugzeugen und die Werbung für die Luftfahrt im Vordergrund. Der Deutsche Rundflug umfasste sowohl eine technische Prüfung in Berlin-Adlershof als auch Streckenflüge: 5242 Kilometer waren zurückzulegen auf fünf Rundkursen, die jeweils auf dem Berliner Zentralflughafen Tempelhof begannen und endeten, große Teile des Reichsgebiets berührten und innerhalb von zwei Tagen durchfliegen werden mussten.

Nicht weniger als 91 Meldungen gingen ein, von Flugzeugfirmen, Luftverkehrsgesellschaften, Fliegerschulen, Vereinen und auch von Privatpersonen. 54 Teilnehmer gingen schließlich am 31. Mai in Tempelhof an den Start. Gewertet wurde in drei Klassen:

- Gruppe A: Leichtflugzeuge mit Motoren bis 40 PS - sieben Teilnehmer, von denen allerdings keiner die Gesamtstrecke schaffte.
- Gruppe B: Flugzeuge mit Motoren von 40 bis 80 PS - 17 Teilnehmer.
- Gruppe C: Flugzeuge mit Motoren von 80 bis 120 PS - 30 Teilnehmer.

Gruppe A dominierten Klemm-Maschinen: Es gewann mit geflogenen 3219 km Bruno Loerzer auf einer zweimotorigen Daimler-Klemm L 21, gefolgt von zwei L 20. In Gruppe B siegte Karl Hochmuth auf Udet U 10, in Gruppe C Hans Ritter auf Caspar-Theis CT 1. In der technischen Prüfung um den Lilienthal-Preis waren in den jeweiligen Gruppen eine L 20, eine Bäumler B II Sausewind und eine Udet U 8 siegreich.



Bei den nächsten Deutschlandflügen trat die Bewertung der fliegerischen Fähigkeiten auf Streckenflügen immer stärker in den Vordergrund. Der Deutschlandflug 1931 war der letzte, der neben einem Streckenflug auch eine technische Prüfung beinhaltete.

Von 30 gemeldeten Teilnehmern fanden sich am 11. August 1931 insgesamt 19 ordnungsgemäß bis 12 Uhr mittags auf dem Flugplatz Berlin-Staaken ein. Auf der Meldeliste fanden sich bekannte Namen wie Elly Beinhorn und Wolf Hirth.

Zur Wertung wurden die Flugzeuge in zwei Gewichtsklassen eingeteilt:

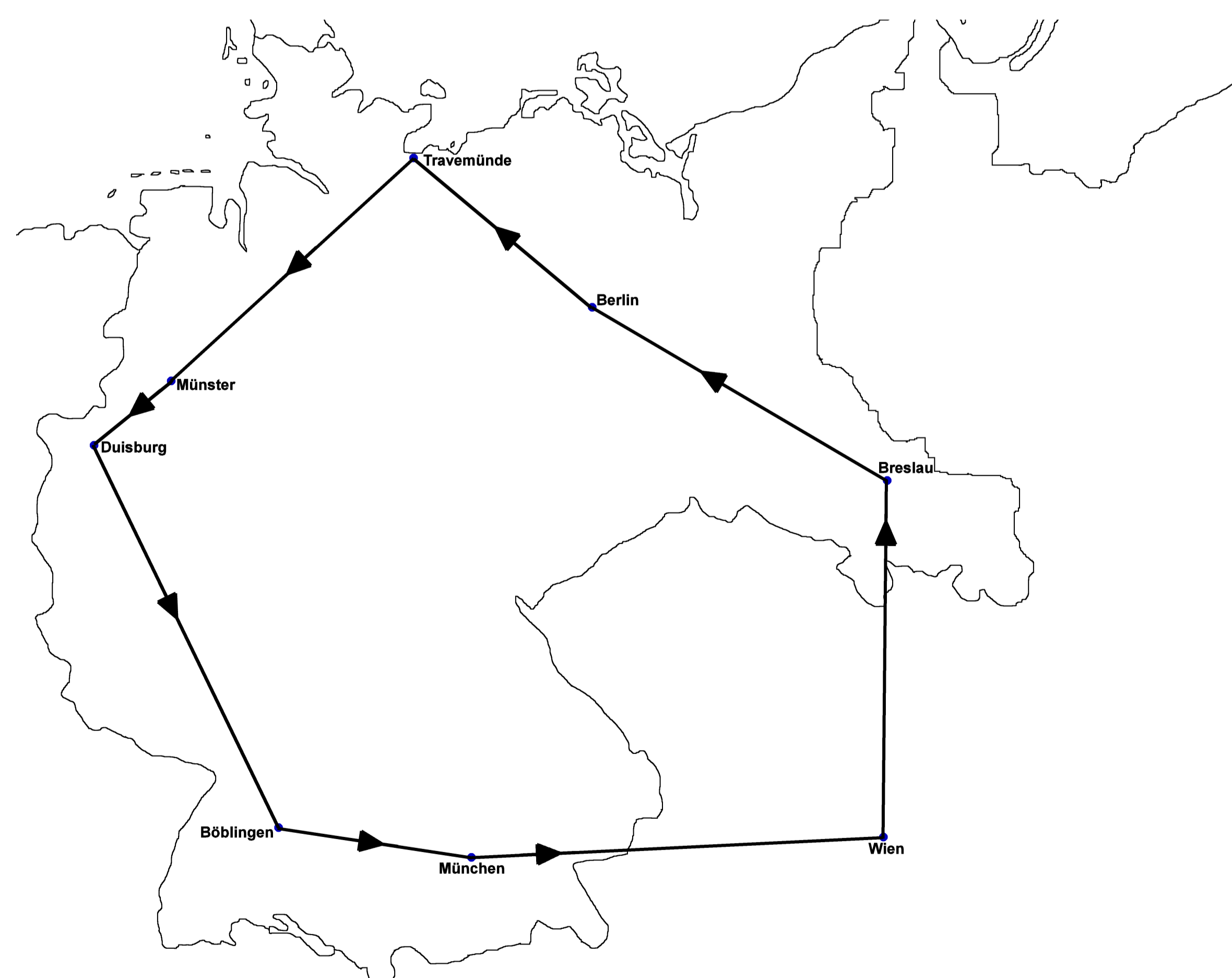
- Kategorie I: Leermasse von 322 kg bis 460 kg.
- Kategorie II: Leermasse bis 322 kg.

In der Kategorie II gab es nur einen Teilnehmer, eine Klemm L 25 IIIa, in der Kategorie II 18: 14 Klemm L 26 verschiedener Versionen, zwei Arado L II a, eine BFW M 27 und eine Junkers A 50.

Für die Technische Prüfung waren vier Tage angesetzt, bewertet wurden die Ausrüstung des Flugzeugs hinsichtlich Sicherheit und Bequemlichkeit, die Dauer des Auf- und Abrüstens, die Art und Dauer des Anlassens des Motors, der Treibstoffverbrauch, die kürzeste Start- und Landestrecke sowie die Geringstgeschwindigkeit.

Die Wertung der Technischen Prüfung bestimmte die Startreihenfolge für den Streckenflug, ein Luftrennen über 2192 Kilometer, das am 15. und 16. August stattfand. Am ersten Tag führte die Route bei ungünstiger Witterung von Berlin-Staaken über Travemünde, Münster und Duisburg nach Böblingen, wo die verbliebenen Teilnehmer aufgrund des schlechten Wetters übernachteten mussten. Erst am nächsten Tag konnte der für den Vortag geplante Weiterflug nach München erfolgen, dann ging es über Wien und Breslau zurück nach Berlin-Tempelhof. Von den 19 gestarteten Maschinen trafen 14 wieder in Berlin ein, zwölf davon Klemm-Eindecker. Sieger mit der schnellsten Flugzeit wurde die Besatzung Dinort / v. Houwald auf einer Klemm L 26 Va mit 120 PS Argus As 8 Motor.

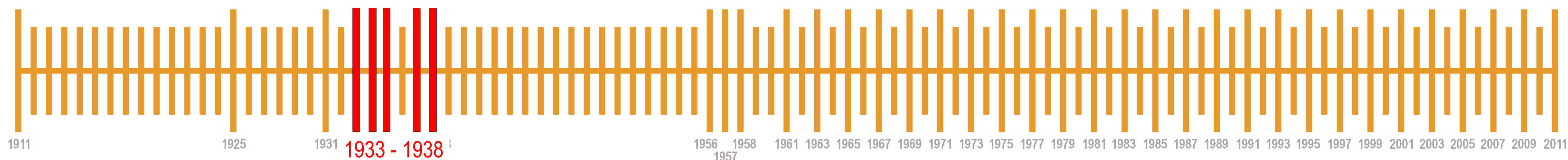
Klemm-Piloten belegten die ersten 8 Plätze, auf Rang 9 folgte die Junkers A 50, die Arado L II a musste sich mit dem letzten Platz begnügen.



100 Jahre Deutschlandflug



(5) 1933 - 1938: Der Deutschlandflug unterm Hakenkreuz



Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 begann auch im organisierten Flugsport rasch die Gleichschaltung: Einige Luftsportvereine wie der sozialdemokratische "Sturmvogel" wurden verboten, der Vorstand des Deutschen Luftfahrt-Verbandes stimmte der Auflösung des DLV zum 25. März 1933 zu, und am selben Tag erfolgte die Gründung eines Nachfolgers, des Deutschen Luftsport-Verbandes e.V. (DLV). In dieser nationalen Einheitsorganisation, der Hauptmann a.D. Bruno Loerzer vorstand, wurden alle flugsportlichen Aktivitäten zusammengefasst, in zuletzt 16 Luftsportlandesgruppen, die wiederum in Unter- und Ortsgruppen gegliedert waren. Eine neue Bekleidungs Vorschrift ordnete zum 1. November 1933 die Einführung einer einheitlichen blaugrauen Bekleidung für alle aktiven Angehörigen des DLV an.

Durch einen Erlass des Führers wurde der DLV im April 1937 dann aufgelöst und die Organisation in das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) überführt, das unmittelbar Reichsluftfahrtminister Hermann Göring unterstand.

Unter dem NS-Regime erfuhr der Flugsport in Deutschland großen Auftrieb, wurde aber auch in noch stärkerem Maße politisch instrumentalisiert. Motorflugsportliche Betätigung wurde erstmals für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich, unabhängiger Luftsport außerhalb der staatlich gelenkten Einheitsorganisationen war allerdings kaum mehr möglich.

DLV und NSFK dienten der zentralen Steuerung des gesamten Flugsports. Zu den primären Aufgaben der Verbände gehörten die fliegerisch-vormilitärische Ausbildung vor dem Hintergrund des weiteren, bis zum März 1935 noch verdeckten Auf- und Ausbaus von Luftstreitkräften sowie die Verbreitung und Förderung des Fluggedankens in der Bevölkerung. Luftfahrt galt als ein Symbol der Macht des aufstrebenden Deutschen Reiches, die vom DLV und später NSFK ausgeschriebenen Deutschlandflüge wurden nicht zuletzt als Propagandaveranstaltungen und Massendemonstrationen für das Fliegen und die deutsche Luftgeltung verstanden – die Deutschlandflüge waren die größten nationalen Flugwettbewerbe und zogen Tausende von Zuschauern an.

Eine neue Entwicklungsrichtung zeigte schon der Deutschlandflug 1933: Er war der letzte Deutschlandflug der Zwischenkriegszeit, bei dem Einzelleistungen von Besatzungen gewertet wurden, und der erste, bei dem auch Verbände aus mehreren Flugzeugen zugelassen waren. Gemäß der Ideologie des Nationalsozialismus räumte man Gemeinschaftsleistungen, Disziplin und der Einordnung in eine Gemeinschaft Vorrang vor Einzelleistungen ein, ab 1934 durften nur noch Staffeln aus drei bis sieben, später bis zu neun Flugzeugen am Deutschlandflug teilnehmen. Beurteilt werden sollten nur die fliegerischen Leistungen der Besatzungen, nicht die technischen Eigenschaften der Flugzeuge. Neu war auch, dass der Deutschlandflug nun jährlich stattfand, mit Ausnahme von 1936, als zu den XI. Olympischen Sommerspielen ein Sternflug nach Berlin organisiert wurde. Geldpreise gab es nicht mehr, nur noch Ehrenpreise, der bestbewertete Verband erhielt den Wanderpreis des Reichsministers der Luftfahrt General Göring

Der Deutschlandflug 1933 umfasste Streckenflüge und einen kurzen Geschwindigkeitsflug zur Prüfung der Höchstgeschwindigkeit. Einbezogen in die Wertung wurden außerdem Außenlandungen auf Hilfslandeplätzen, Nachtlandungen und das Fliegen in geschlossenem Verband. Zum ersten Streckenflug gingen am 25. August in Berlin-Tempelhof 126 Maschinen an den Start, je nach Geschwindigkeitsklasse mussten die Teilnehmer innerhalb von drei Tagen auf drei Rundkursen zwischen 2515 und 4050 Kilometern zurücklegen.

Fast zwei Drittel der gemeldeten Flugzeuge waren Klemm-Eindecker L 25, L 26 und KL 32, in kleineren Stückzahlen traten Akaflieg Darmstadt D 22, Albatros L 101, BFW U 12 Flamingo, Fieseler F 5, Gerner G II Rb, Heinkel He 64 und He 72, Junkers A 50, Raab-Katzenstein Kl 1 sowie Messerschmitt M 23 und M 27 an.

Am Ende des letzten Rundkurses trafen 74 Flugzeuge wieder auf dem Zentralflughafen Tempelhof ein. Den Sieg in der Gesamtwertung holte sich die DLV-Staffel Hannover auf fünf Klemm L 26, den ersten Platz der Einzelflieger belegte Dr. Zinner auf Messerschmitt M 23.

Überschattet wurde die Veranstaltung von einem schweren Unfall: Der bekannte Flieger Reinhold Poß und sein Begleiter kamen ums Leben, als ihre Klemm L 26 im Tiefflug einen Kirchturm streifte und abstürzte.

Zum Deutschlandflug 1934 waren erstmals nur Verbände aus drei bis sieben Flugzeugen eines Typs zugelassen, Zellen und Triebwerke mit einer Leistung zwischen 60 und 170 PS mussten deutscher Herstellung sein. Die Besatzung jeder Maschine bestand aus einem Führer und einem Orter, die beide Mitglieder des DLV sein mussten.

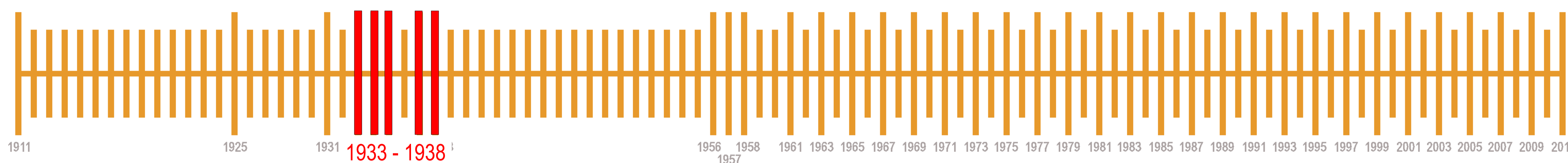
In vier Tagen hatten die Staffeln auf vier Rundkursen mit Start und Ziel in Berlin-Tempelhof eine Gesamtstrecke von rund 4700 Kilometern zu bewältigen. Zumindest über Beurkundungsorten, Wendepunkten, Abwurfstellen oder Ziellinien, musste in geschlossener Ordnung geflogen werden, die Reisegeschwindigkeit durfte eine vorgegebene Bezugs-Geschwindigkeit nicht unterschreiten. Unterwegs waren gemeinsam Orteraufgaben zu lösen, das Finden durch ausgelegte Sichtzeichen gekennzeichnete Abwurfstellen, das Überfliegen dieser Stellen in weniger als 50 m Höhe und das Abwerfen von Meldebeuteln, was als verdecktes militärisches Element gesehen werden kann.

23 Verbände mit insgesamt 107 Flugzeugen gingen am 21. Juni an den Start, 21 Verbände mit 90 Maschinen konnten den Wettbewerb beenden. Noch immer dominierten Klemm-Eindecker den Deutschlandflug: Die ersten fünf Plätze belegten Klemm-Staffeln, der Sieger-Verband, die DLV-Ortsgruppe Hannover, flog drei Klemm L 25. Nicht weniger als 13 der 23 gemeldeten Verbände starteten auf Maschinen des Böblinger Flugzeugwerkes, je zwei Staffeln auf Fieseler F 5, Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz und Gerner G II Rb, je ein Verband auf Heinkel He 72, Junkers A 50, Messerschmitt M 27 und Rheinland Schwalbe FR 2.

100 Jahre Deutschlandflug



(6) 1933 - 1938: Der Deutschlandflug unterm Hakenkreuz



Mit 390 gemeldeten Flugzeugen war der Deutschlandflug 1938 die bisher größte Veranstaltung dieser Art. Um einen reibungslosen Ablauf zu ermöglichen wurden für die Bodenorganisation rund 8000 Mann aufgeboten. 130 Verbände, gestellt von NSFK-Gruppen, Flugschulen, RLM-Dienststellen und Einheiten der Luftwaffe, starteten am 22. Mai auf Flugplätzen im ganzen Reichsgebiet zur ersten Etappe, einem ungeführten Streckenflug zu verschiedenen Flugplätzen im Großraum Berlin. Den Flugweg suchten sich die Besatzungen nach eigenem Ermessen selbst, unterwegs konnten durch das Anfliegen möglichst vieler Wertungsplätze, das Lösen von Erkundungsaufgaben und einen Pünktlichkeitswettbewerb Punkte gesammelt werden. Am 26. Mai fand dann auf den Flugplätzen Rangsdorf, Oranienburg und Schönefeld eine Geschicklichkeitsprüfung mit Start und Landung über ein Hindernis sowie einem Zielabwurf statt, bevor die zweite Etappe des Streckenflugs die Verbände in drei Tagen zum Endziel Wien führte. Vor Tausenden von Zuschauern trafen am 29. Mai 347 Maschinen zu vorgegebenen Zeiten auf dem Flughafen Aspern ein, der erste Platz ging an die mit drei Focke-Wulf Fw 44 ausgerüstete Kette der Flugzeugführerschule E Breslau. Zusammen legten die Teilnehmer insgesamt 2 530 668 Flug-Kilometer zurück, allerdings gab es aufgrund der teils schlechten Wetterbedingungen und der mangelnden Erfahrung vieler junger Besatzungen auf Streckenflügen auch eine Reihe schwerer Unfälle mit mehreren Toten.

Fast zwei

Sechs verschiedene Flugzeugmuster waren in den Verbänden vertreten: die bewährten Klemm-Modelle L 25 und KL 35, der Tiefdecker Messerschmitt M 35, die Doppeldecker Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz und Heinkel He 72 sowie als einziges neues Modell der Kabineneindecker Arado Ar 79.

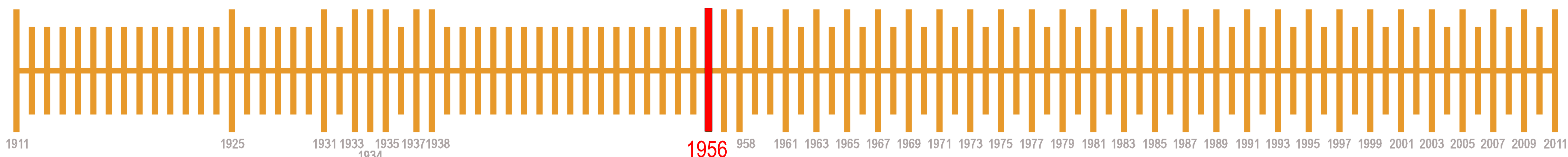
Der Deutschlandflug 1938 war der größte, aber auch der letzte dieser Flugwettbewerbe in der Zwischenkriegszeit, und es sollte 18 Jahre dauern, bis wieder eine Motorflugsportveranstaltung mit dem Namen Deutschlandflug durchgeführt werden konnte.

100 Jahre Deutschlandflug



(7)

1956: Es geht wieder weiter



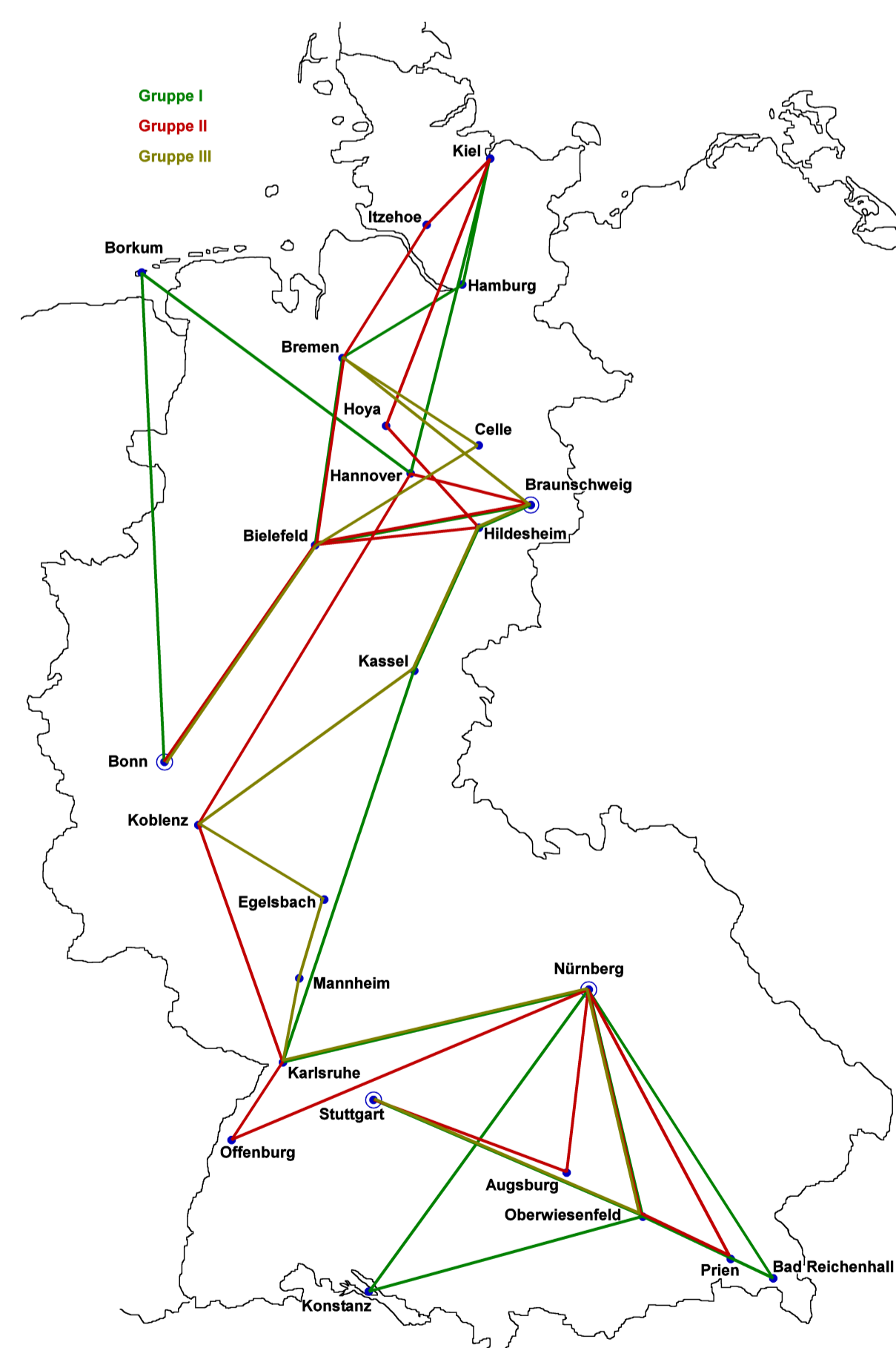
Nach der Kapitulation 1945 wurde Deutschland von den Alliierten mit einem Flugverbot belegt. Deutsche durften fortan weder Flugzeuge besitzen noch betreiben. Mit Beginn der 50er Jahre zeichnete sich ein Ende dieses Verbots ab, und am 4. August 1950 wurde der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC) als zentrale Organisation für den Luftsport in der Bundesrepublik Deutschland gegründet. Am 19. Juni 1951 wurde in der Bundesrepublik der Segelflug wieder erlaubt. Keine drei Wochen später, am 8. Juli, wurde im DAeC eine Motorflug-Kommission ins Leben gerufen, um die Wiederaufnahme des motorisierten Luftsports vorzubereiten. Erster Vorsitzender der Kommission war Heinz Bär.

Am 5. Mai 1955 schließlich erhielt Deutschland von den Alliierten die Lufthoheit zurück, und damit war nun auch wieder Motorflug möglich. Dank der guten Vorbereitung konnte danach mit im Ausland gekauften gebrauchten Flugzeugen die Fliegerei schnell wieder aufgenommen werden.

Auf einer Tagung der Motorflug-Kommission am 25.11.1955 in Koblenz wurde auf Vorschlag Bärs hin der Beschluss gefasst, die Tradition der Deutschlandflüge wieder aufleben zu lassen. Mit der Leitung des Wettbewerbs wurde Wilhelm Sachsenberg beauftragt, der auch die letzten Deutschlandflüge vor dem Krieg organisiert hatte.

Anders als in der unmittelbaren Vorkriegszeit sollte der Schwerpunkt jedoch auf Zuverlässigkeit, fliegerischem Können und Disziplin liegen. Weiter sollten die Deutschlandflüge der Pflege der Kameradschaft und der Werbung für den Motorflugsport dienen.

Als Prüfungen waren bei den Flügen u.a. vorgesehen gemeinsamer Streckenflug, Zuverlässigkeitsprüfungen, Ziellandungen, Pünktlichkeit am Ziel. Geflogen wurde i.d.R. in Zweier-Besatzungen (Pilot und "Orter"). Vereinzelt gingen bei den Wettbewerben aber auch einsitzige Flugzeuge an den Start. Um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, wurde die Wertung in drei Gruppen vorgenommen, entsprechend der Höchstgeschwindigkeit der betreffenden Flugzeuge (Gruppe I - 210 km/h und mehr, Gruppe II - 180 - 209 km/h, Gruppe III - unter 180 km/h). Damit alle Teilnehmer am Ende etwa gleich viele Flugstunden benötigen sollten, gab es entsprechend drei verschiedene Streckenführungen für die Gruppen.



Gruppe I:

Bonn - Borkum - Hannover - Kiel - Hamburg - Bremen - Bielefeld - Braunschweig(Ü) - Hildesheim - Kassel - Karlsruhe - Nürnberg - Konstanz - München - Bad Reichenhall - Nürnberg(Ü) - München - Stuttgart.

Gruppe II:

Bonn - Bielefeld - Hildesheim - Hoya - Kiel - Itzehoe - Bremen - Bielefeld - Braunschweig(Ü) - Hannover - Koblenz - Karlsruhe - Offenburg - Nürnberg - München - Prien - Nürnberg(Ü) - Augsburg - Stuttgart.

Gruppe III:

Bonn - Bielefeld - Celle - Bremen - Braunschweig(Ü) - Hildesheim - Kassel - Koblenz - Egelsbach - Mannheim - Karlsruhe - Nürnberg(Ü) - München - Stuttgart.

Weiter gab es drei Kategorien entsprechend der Erfahrung der Piloten (Kategorie A - Luftsportvereine, Kategorie B - individuelle Sportflieger, Kategorie C - Berufspiloten, z.B. aus der Luftfahrtindustrie, Luftfahrtunternehmen oder der Bundeswehr).

Oftmals in den folgenden Jahren sollten die härtesten Prüfungen den Teilnehmern aber nicht von der Wettbewerbsausschreibung auferlegt werden, sondern vom Wetterapostel Petrus.

Der luftfahrtbegeisterte Verleger Franz Burda übernahm die Schirmherrschaft und stiftete auch den "Burda-Preis der Lüfte", ein Piper-Sportflugzeug, für den Verein mit der höchsten Punktzahl. Auch die Pipers der Burda-Reklamestaffel beteiligten sich regelmäßig.

71 teilnehmende Besatzungen starteten am 22.6.1956 in Bonn-Handlar. Tagesziele waren Braunschweig und Nürnberg, weitere Stationen u.a. München-Oberwiesenfeld, Bad Reichenhall, Augsburg-Haunstetten und Prien. Der Flug endete am 24.6. in Stuttgart-Echterdingen.

Drei Teilnehmer mussten nach technischen Defekten aufgeben. Ein Flugzeug berührte bei schlechter Sicht eine Hochspannungsleitung und stürzte aus niedriger Höhe ab, wobei der Copilot leicht verletzt wurde.

Wenig überraschend waren viele der Teilnehmer "alte Hasen", die ihr fliegerisches Handwerk bereits vor 1945 erlernt hatten, darunter Wolf Hirth, Kunstflug-Legende Albert Falderbaum oder Julius Buckler, Pours-Mérite-Jagdflyer aus dem Ersten Weltkrieg und ältester Flieger im Feld. Es waren aber auch bereits einige Neulinge dabei, die ihren Pilotenschein erst 1955/56 erworben hatten.



Häufig vertreten auf den frühen Deutschlandflügen nach dem Krieg: Piper PA 18 Super Cub, ob im zivilen Gewand oder im typischen Gelb der Luftwaffen-Trainer. Foto: Morasch (PA 18 der Sportfluggruppe Neuburg, 2011).

Da es noch kaum nach dem Krieg in Deutschland neu gebaute Flugzeuge gab, dominierten die amerikanischen Muster von Beech, Cessna, Piper. Auch britische oder französische Entwürfe waren zu finden. Vereinzelt traten aber auch deutsche Vorkriegs-Muster an, meist aus Lizenzproduktion, die mesiten davon in Schweden produzierte Bucker Bü 181.

Sieger in der Gruppe I wurden Oberst Johannes Steinhoff und Major Horst Geyer. Sieger in Gruppe II, Gesamtsieger und Gewinner des Burda-Preises wurde der Mannheimer Luftsportverein mit der Besatzung Claus Kühl / Egon Schmelzinger auf Piper PA 18. In Gruppe III siegten Elly Beinhorn und Gerd Maier auf Piper L-4, die für den Breisgauer Verein für Luftfahrt starteten. Sie wurden auch Zweite in der Gesamtwertung.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinistraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

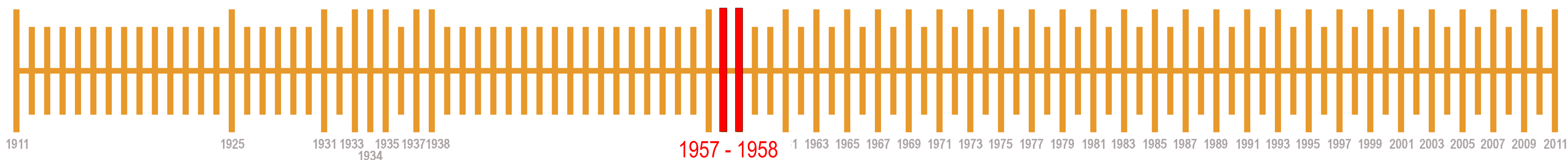
© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(8)

1957/58: Das Niveau steigt



War der Deutschlandflug 1956 noch primär als Werbung für den Motorflug gedacht, so wurden 1957 die Wettbewerbsregeln verschärft und internationalen Standards angepasst. Die Anzahl der Prüfungen wurde erhöht. So gab es nun z.B. zwei Ziellandeübungen statt einer. Die Einteilung nach Höchstgeschwindigkeit in drei Gruppen sowie in drei Kategorien blieb bestehen - auch in den folgenden Jahren, wobei allerdings die Grenzgeschwindigkeiten immer wieder leicht variiert wurden, um in etwa gleich starke Gruppen zu erhalten.

Es stieg aber auch die Anzahl der Teilnehmer. Am 20. Juni 1957 starteten exakt 100 Maschinen in Stuttgart-Echterdingen. Unter den 40 angefliegenen Plätzen waren u.a. Nürnberg und Bad Reichenhall. Im Norden wurde u.a. in Bremen und Lübeck Station gemacht. Der Flug endete am 23.6. in Braunschweig.

Neben amerikanischen, britischen und französischen Mustern sowie den deutschen Vorkriegskonstruktionen waren auch neue deutsche Entwürfe in nennenswerter Zahl am Start. Dazu zählten die Scheibe SF-23 Sperling, Motorraab, Klemm Kl 107, oder die von Heini Dittmar konstruierten HD 153 / HD 156 Möwe. Die auffällige Druckpropeller-Konstruktion Rhein-Westflug RW 3 war trotz ihres nur 65 PS leistenden Motors dank ausgefeilter Aerodynamik in der Gruppe II zu finden.



1957 beteiligte sich Edgar Dittmar auf der von seinem Bruder Heini entworfenen HD 153A-1 Möwe D-EBEF am Deutschlandflug und belegte den 5. Platz in der Gesamtwertung.



Die Rhein-Westflug RW3 wurde im Deutschlandflug 1957 von Albert Falderbaum geflogen.

Erstmals dabei waren Vertreter aus dem Saarland, nach der am 1. Januar 1957 erfolgten Rückgabe von Frankreich an die Bundesrepublik. Auch war Saarbrücken einer der Zwischenlandeorte.

Sieger in der Gruppe I sowie in der Kategorie C wurden, wie schon im Vorjahr, Oberst Johannes Steinhoff und Major Horst Geyer auf Cessna 172. In Gruppe II siegte die für den Augsburger Verein für Luftsport angetretene Besatzung Merz / Lehmann auf Cessna 140. Sieger der Gruppe III, Gesamtsieger und Gewinner des Burda-Preises wurde die Luftsportgruppe Kempten, für die Kurt und Irmgard Müller auf Piper J3C angetreten waren.

1958 fand der Deutschlandflug vom 2. bis zum 4. Juli statt. Von 133 in Braunschweig gestarteten Teilnehmern erreichten 128 das Ziel in Augsburg. Das schlechte Wetter mit heftigen Gewittern und starken Böen am ersten Tag über Norddeutschland forderte seinen Tribut in Form eines Landeunfalls, bei dem aber niemand ernsthaft verletzt wurde. Mehr noch aber forderte es die Organisatoren. Die Verantwortlichen vom DAeC konnten aber alle Herausforderungen meistern und den Deutschlandflug geordnet weiterführen.

Die Ziellandeübungen über (Seil-)Hindernissen wurden durch Punktlandungen im vorgegebenen Raum ersetzt. Die Zielabwurfübungen wurden gestrichen. Dafür wurden die Navigationsübungen ausgeweitet, einschließlich des Suchens von ausgelegten Zeichen.

In der Gruppe I siegten Adolf Galland und Peter Ehrhardt auf Klemm Kl 107. Sieger der Gruppe II, Gesamtsieger und Gewinner des Burda-Preises wurden Edgar Dittmar / Georg Brütting (Aero Club Coburg) auf Piper PA 12. Die Wertung in Gruppe III gewannen Karl-Heinrich Langspecht und Heinrich Thies von der Flugsportvereinigung Celle auf Piper J3C.

Von nun an war geplant, den Deutschlandflug nur noch alle zwei Jahre auszutragen. Tatsächlich fand der nächste Wettbewerb aber erst 1961, zum 50-jährigen Jubiläum, statt.



Ebenfalls 1957 nahm der Prototyp der Klemm Kl 107A am Deutschlandflug teil. Die D-ECAD wurde dabei von der Besatzung Karl Voy / Richard Kopp geflogen. Fotos: Sammlung Bichel.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinistraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

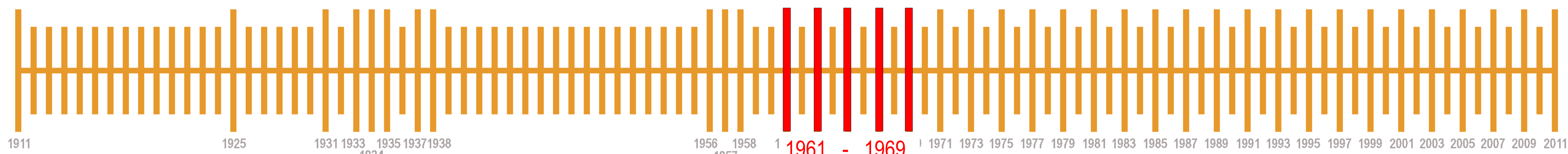
© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(9)

1960er Jahre: Von nun an zweijährlich



Der Jubiläumsflug 1961 startete am 21.6. in Braunschweig. Ursprünglich war als Ziel für den 24.6. München-Oberwiesefeld vorgesehen. Aufgrund fehlender Freigaben hatte man kurzfristig umdisponieren und den Fliegerhorst Neubiberg als Zielort wählen müssen. Davon, und von einem einzelnen technischen Ausfall, abgesehen lief der Wettbewerb aber reibungslos ab, und sogar das Wetter spielte mit. So wurde der Deutschlandflug 1961 in der Presse als der bis dahin Schönste titulierte.

Neu war, dass bereits der Anflug zum Startflughafen in die Wertung einging. Jedem der 143 Teilnehmer war eine Zeit vorgegeben worden, wann er das Zielband überfliegen sollte.

In der Gruppe I siegten K. Selk / H. Schnabl auf Bölkow 207, die für den Deutschen Aero Express Hamburg starteten. Gesamtsieger, Sieger der Gruppe II und in Kategorie C wurden Gerd Maier und Paul König auf Piper PA 18 für den Burda Verlag. Ein weiterer alter Bekannter konnte die Gruppe III für sich entscheiden: Horst Geyer, mittlerweile Oberstleutnant und verantwortlicher Flugzeugführer einer Pützer Elster B, mit seinem Orter OTL H. Schmetz. Den Burda-Preis konnte der Aero Club Bamberg gewinnen, vertreten durch R. Weigmann und H. Wetzel auf Comte AC IV. Die gewonnene J3C D-ELUM fliegt heute noch in Coburg.



Teilnehmerflugzeuge des Deutschlandfluges 1961 auf dem Fliegerhorst Neubiberg. Fotos: Deutsches Museum.

1963 wurde der Flug wieder arg vom Wetter gebeutelt. Dennoch erreichten alle 193 am 20. Juni in Braunschweig gestarteten Teilnehmer drei Tage später das Ziel in Nürnberg - zumindest diejenigen der Gruppen I und III. Die Gruppe II konnte, aus Neumarkt kommend, wetterbedingt nicht mehr in Nürnberg landen.

Sieger in Gruppe I wurden Helmut Hüfner und Wolf Graf v. Rex auf Cessna 180. In Gruppe II siegten Lutz Gäbler und Fritz Kühne auf Cessna 172 - mit 1019 von 1020 möglichen Punkten. Der Sieg in Gruppe III ging an Rolf Reese / Klaus Bauer von der DLH Verkehrsfliegerschule Bremen auf der Havilland Chipmunk. Den Burda-Preis, ein Sportflugzeug vom Typ Bölkow Junior, gewann ausgerechnet die Flugsportgruppe Bölkow aus Ottobrunn. In einer sportlichen Geste gaben sie ihren Preis an die Zweitplatzierten vom Fliegerclub Aachen-Merzbrück weiter.

1965 war das Ziel erneut Neubiberg - man wollte den Teilnehmern nach Ende des Wettbewerbs noch den Besuch der zeitgleich stattfindenden Internationalen Verkehrsausstellung in München erlauben. Aus Gründen der Flugsicherheit wurden in diesem Jahr nur noch 165 Teilnehmer berücksichtigt, die den Wettbewerb am 29.6. mit einem Pünktlichkeitsanflug auf Peine eröffneten. Eine PA 18 fiel nach einer harten Landung in Kempten mit Propellerschaden aus, alle anderen erreichten das Ziel.

Sieger in der Gruppe I wurden H. Mylius und E. Seubert von der Flugsportgruppe Bölkow Ottobrunn. Mylius vollbrachte vorher eine fliegerische Glanzleistung, als er seine Junior trotz Knüppelbruchs sauber in Laupheim landete. Nach Reparatur konnte er den Wettbewerb fortsetzen. Sieger der Gruppe II, Gesamtsieger und Gewinner des Burda-Preises wurde der Sportfliegerclub Augsburg, für den Franz Strobel und Otto Haas eine Cessna 172 flogen. In Gruppe III siegten Karl Eckert und Karl Siebenwurst auf einem Fieseler Fi 156 Storch.

1967 führte der Deutschlandflug die Flieger von Friedrichshafen nach Mönchgladbach. 134 Teilnehmer absolvierten am 20. Juni die ersten Prüfungen am Bodensee. Das wieder einmal sehr schlechte Wetter erzwang vor allem am letzten Wettbewerbstag, dem 25.6., eine Reihe von Außenlandungen. Können und Disziplin der Teilnehmer sorgten aber dafür, dass es zu keinem einzigen Unfall kam.

In Gruppe I siegten H. Goldmann und H. Blankenagel von der Flugsportgruppe Bölkow auf einem Junior. Sieger der Gruppe II wurden H. Schmitz und H. Steinmeier auf einer Piper PA 28 vom Luftfahrtverein Bielefeld, der damit auch den Burda-Preis gewann. Gesamtsieger und Sieger der Gruppe III wurden E. Wuggazer und R. Schmidt von der Luftwaffen-Sportfluggruppe Leipheim auf Elster B.

Der Deutschlandflug 1969 war der letzte unter der Leitung von Wilhelm Sachsenberg. Für 144 Teilnehmer begann der Wettbewerb am 17. Juni mit einem Pünktlichkeitsanflug auf den Flughafen Augsburg-Mühlhausen. Mehr noch als je zuvor sorgte das Wetter für Verzögerungen, Streichung von Wertungen und haufenweise Außenlandungen. Dennoch erreichten alle Teilnehmer dieser "Wasserschlacht", wie der Wettbewerb später genannt wurde, am 21.6. das Ziel in Flensburg.

Sieger der Gruppe I, Gesamtsieger und Gewinner des Burda-Preises wurden W. Müller und E. Schlagmüller von der Flugsportgruppe Aschaffenburg auf Piper PA 28. In Gruppe II siegten Hans Dittes und H. Sertel aus Sandhausen auf Cessna 172, in Gruppe III Roland Husemann und H. Baumann vom Flugsportverein Gütersloh auf Cessna 150.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinistraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

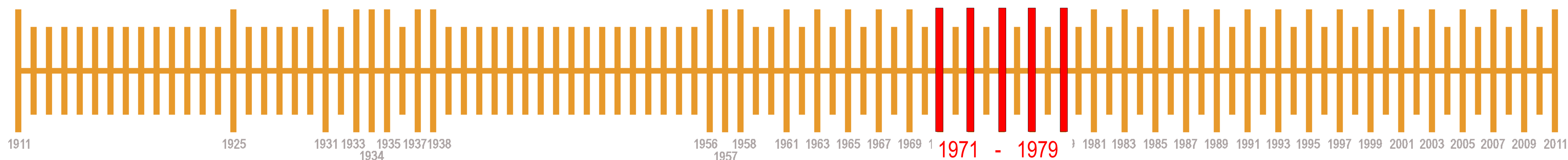
© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(10)

1970er Jahre: Veränderungen



Nach der Ära Wilhelm Sachsenberg hielten in den 70er Jahren einige Änderungen Einzug im Deutschlandflug. So begann der Deutschlandflug 1971 mit einem ungeführten Wettbewerb, bei dem es für die 139 Teilnehmer galt, durch geschickte Streckenführung möglichst viele Flugplätze aus einer vorgegebenen Liste in möglichst vielen Bundesländern zu besuchen. In Bayern waren Landshut und Herzogenaurach vertreten. Beginn war am 22.9. um 9 Uhr in Ganderkesee, wo dieser Teil am 23. auch wieder mit einem Pünktlichkeitsanflug mit anschließender Ziellandung endete. Am nächsten Tag folgten Navigationsaufgaben über Norddeutschland mit Ziellandung erneut in Ganderkesee. Der vierte Wettbewerbstag mit dem Flug zum vorgesehenen Zielort auf dem Flugplatz Siegerland fiel dem Wetter zum Opfer.

Sieger in der Gruppe I, Gesamtsieger und auch Gewinner des Burda-Preises war nach den drei Tagen die Fliegergruppe Giengen mit der Besatzung Michael Kimmerle/ Ernst Mattern auf Morane MS 892. Bei den privaten Haltern (Kategorie B) siegten H. Urban / H. Ohlendorf auf PA 28, und in Kategorie C (Berufspiloten / Luftwaffe) H. Kropp / H. Krug von den Henschel-Flugzeugwerken Kassel, ebenfalls auf PA 28.

Der Deutschlandflug 1973 begann für 151 Teilnehmer am 20. Juni mit einem Pünktlichkeitsanflug auf Hartenholm und Ziellandung in Lübeck. Nach drei Tagen schönen Wetters endete der vierte Wertungstag für alle Gruppen außerplanmäßig in Mannheim, von wo es per eiligst organisiertem Bustransport zur vorbereiteten Siegerehrung am eigentlichen Zielort in Donaueschingen ging. Regen und aufliegende Wolken hatten den Flug dorthin unmöglich gemacht.

Sieger in Gruppe I sowie Kategorie A und damit Gewinner des Burda-Preises (erstmalig in Form eines Geldpreises anstelle eines Flugzeugs) wurde der Lübecker Verein für Luftfahrt mit R. Mangelsdorf / H.-J. Ahlemann auf Cessna 172. Mangelsdorf war einer von nur drei Piloten, die bis dahin an allen zehn Deutschlandflügen der Nachkriegszeit teilgenommen hatten. In Kategorie B siegten H. Schmitt / G. Hübner auf PA 28. Gesamtsieger und Sieger in Kategorie C wurden H. Dittes / E. Armbruster, ebenfalls auf PA 28.

1975 übernahm Wilfried Müller, der Sieger von 1969, die Organisation des Deutschlandflugs. Der Wettbewerb fand vom 25. - 28. Juni bei schönem Wetter statt. Dafür gab es keine Einteilung der Teilnehmer in Kategorien mehr. Die Aufgaben im Flug wurden einfacher, aber zahlreicher. Der Rundflug begann für 188 Besatzungen mit einem Sternflug auf Hof von vier Startplätzen aus und endete in Wilhelmshaven.

Gesamtsieger wurden Josef Wagner / Hermann Graf auf MS 880 vom Sportfliegerclub Augsburg, der damit auch den Burda-Preis gewann. Zweiter wurden Hans Dittes / Ortwig Rettig auf PA 28 vor Edith Neuer / Gunter Nieschler, ebenfalls PA 28.

Wagner / Graf konnten ihren Titel 1977 verteidigen - und das quasi mit Heimvorteil, fanden doch alle Wertungen in Bayern statt. Aufgrund des Wetters hatte keine der 177 gemeldeten Besatzungen am 15.6. den Anflug zum Startort Paderborn geschafft. An den beiden folgenden Tagen erhielten die Teilnehmer daher freien Anflug auf Offenburg und dann Memmingen. Dort war mit einer Ziellandung die erste Prüfung zu bewältigen. Noch am Abend kamen für letztlich 124 Teilnehmer weitere Prüfungen auf dem Flug nach Landshut dazu. Am 18. konnten bis zum Zielort Coburg dann alle für den Tag angesetzten Prüfungen erfolgen werden.

Zweiter in der Gesamtwertung hinter Wagner / Graf wurden Barnsteiner / Wegschneider aus Kempten auf Cessna 150, Dritter Illig / Windmüller aus Schwäbisch-Hall auf Piper PA 28.

1979 wurde zum ersten Mal eine separate Wertung für Oldtimer-Flugzeuge vergeben. Obwohl in den Gesamtwertungen chancenlos, hatten sich auch in den frühen 70er Jahren immer noch regelmäßig vor 1945 gebaute Flugzeuge wie die de Havilland Tiger Moth oder die Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz am Deutschlandflug beteiligt. So 1971 die D-EMOF des Luftsportvereins Siegerland, oder 1973 die D-EMIL aus Egelsbach. Auch 2009 nahm mit der D-EMMI des LSV Siegerland noch eine Fw 44 in der Wettbewerbsklasse am Deutschlandflug teil, auch wenn mittlerweile die Oldtimerwertung wieder abgeschafft worden ist.



Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz D-EMIL des Hanseatischen Fliegerclubs Frankfurt (Egelsbach) 2009 auf dem Oldtimer-Treffen Hahnweide. Foto: Roßbach.

Start für die 159 Teilnehmer war am 20. Juni 1979 mit dem Anflug auf Offenburg. Am nächsten Tag standen Etappenziele in Donaueschingen und Kaufbeuren auf dem Programm, bevor sich die Gruppen trennten und separate Übernachtungsziele ansteuerten. Wetterbedingt konnte jedoch am 22. nicht geflogen werden. Das war am letzten Wettbewerbstag wieder möglich, und so wurden die Flieger früh am 23. zu den geplanten Übernachtungsplätzen des Vortags dirigiert, von wo aus sie den Wettbewerb mit Ziel Flensburg wieder aufnahmen.

Sieger und Gewinner des Burda Preises wurde die Besatzung Otto Höfling / Horst Möller vom Fliegerclub Aschaffenburg auf Piper PA 28, vor Karl und Hans-Peter Häßlein vom Aeroclub Ansbach (Cessna 172) und Josef Barnsteiner / Christl Lettko (Luftsportgruppe Kempten, Cessna 150). Der Wanderpreis für Oldtimer-Flugzeuge wurde auf der letzten Tagesetappe vergeben. Diese Wertung gewannen Otmar Gönner / Manfred Ried aus Manching auf Bücker Bü 131. Insgesamt gesehen also ein sehr erfolgreicher Wettbewerb aus bayerischer Sicht.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinstraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

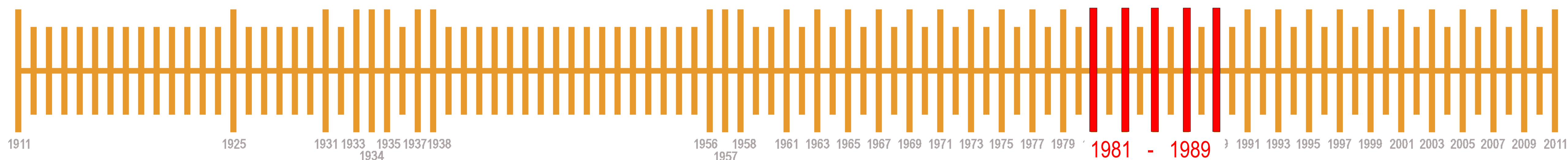
© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(11)

1980er Jahre: Wetterbedingte Ausfälle



Der Deutschlandflug 1981 fand vom 24. bis 27. Juni statt. 134 Teilnehmer starteten in Braunschweig mit vorherigen Sammelpunkten in Rinteln und Höxter. Das Ziel war Freiburg im Breisgau. Vorherige Etappenziele waren u.a. auf den Nordseeinseln und in Westfalen. Eines der Tagesziele war Aschaffenburg. Für die letzte Etappe von Schwäbisch-Hall nach Freiburg gab es wieder eine eigene Oldtimer-Wertung, an der sich sieben Flugzeuge beteiligten - darunter der LF1 Zaunkönig V4, das vierte und letzte gebaute Exemplar dieses in den 40er Jahren als Volksflugzeug mit sicheren Langsamflugeigenschaften gedachten Entwurfs.

Sieger des Deutschlandflugs wurde Otto Höfling vom Fliegerclub Aschaffenburg auf Piper PA 28, diesmal mit Michael Amtmann als Copilot. Auf den Plätzen 2 und 3 folgten die Besatzungen Kabelitz / Reszka sowie Gozdowski / Goebel.

Fanden die Deutschlandflüge überwiegend im Norden ihren Anfang und im Süden ihren Abschluss, so war es 1983 einmal umgekehrt. Die Teilnehmer sammelten sich in Nördlingen und Donauwörth, von wo aus sie am 29. Juni zum Startplatz Straubing flogen. Der zweite Wettbewerbstag in Süddeutschland fand ohne Probleme statt, doch am 1.7. auf dem Weg nach Norden machte das Wetter wieder einmal einen Strich durch die Rechnung. Immerhin hatte man es bis Arnsberg bzw. Dortmund geschafft. Von dort aus konnte dann am 2.7. die letzte Etappe nach Osnabrück wieder unter Wettbewerbsbedingungen geflogen werden.

Mit diesem Heimvorteil siegten Gert-Hinrich Tebbenhoff und Klaus Haug vom Aero Club Osnabrück auf MS 885. Der gastgebende Verein gewann damit auch den Burda-Preis. Zweiter wurden Husemann / Westerbarkey, ebenfalls auf MS 885, Dritter Vad / Rothenbach auf Piper PA 38.

1985 führte der Deutschlandflug die 124 Teilnehmer ab 28. August von Wilhelmshaven über Stationen auf den Inseln und in Westfalen bis ins Allgäu. Der letzte Wertungstag verlief dabei komplett in Bayern. Übernachtungsorte vom 30. auf den 31.8. waren in Nördlingen, Donauwörth, Neuburg und Ansbach. Am nächsten Tag gab es noch Etappenziele in Augsburg, Mindelheim und Leutkirch vor dem Ziel in Kempten.

Als bisher jüngste Siegermannschaft gewannen Christiane Collin und Axel Maurer vom Aero Club Reichelsheim auf MS 880. Auf den Plätzen 2 und 3 landeten mit Edith Neuer / Gunter Nieschler sowie Reinhold Schmülling / Roland Junger Teilnehmer von den Freunden der Motorflugschule des BWLV (FMS Kirchheim/Teck).

Waren in der Vergangenheit schon viele Deutschlandflüge vom Wetter gebeutelt, so setzte es vom 2. bis 5. September 1987 noch einen drauf. Regen, Wolken und schlechte Sicht waren immer einen Schritt schneller als die 128 Flieger (darunter erstmals zwei Motorsegler) auf ihrem Weg von Bayreuth nach Norden. Bis zum 4. war es noch gerade so möglich, den jeweils geplanten nächsten Übernachtungsort anzufliegen, aber an die Lösung von Wettbewerbsaufgaben war nicht zu denken. Die letzte Etappe nach Lübeck musste dann, ähnlich wie schon einmal 1973, mit dem Bus zurück gelegt werden. Ein schönes Abschiedsgeschenk von Petrus an den scheidenden Organisator Wilfried Müller!



1987 zum ersten Mal mit von der Partie: Grob G 115 in GFK-Bauweise. Foto: Roßbach (G 115 D-EUGC in Tannheim 2006).

1989 übernahm Dieter Stephan die Regie des Deutschlandflugs und führte einige Neuerungen ein. Die Teilnehmer gaben ihre Wettbewerbsgeschwindigkeit bei der Anmeldung an. Mit dieser Geschwindigkeit über Grund mussten sie die Wertungsflüge zurücklegen. Dazu gab es immer wieder Zeitkontrollen. Für die Besatzungen, die zum ersten Mal teilnehmen, wurde eine eigene Einsteigerklasse neu eingeführt.

Im Vorfeld machte das Wetter den Fliegern Hoffnung - Jahrhundert-sommer! Doch pünktlich zum 30. August zogen wieder dichte Wolken und Regen auf. Von den 93 gemeldeten Teilnehmern erreichten nur 35 den Startplatz in Marl. Am nächsten Tag besserte sich das Wetter, und der Wettbewerbstag endete nach freiem Anflug auf die vorgesehenen Zwischenlandeplätze mit einer Ziellandung in Aalen.

Am 1. September verzögerte zäher Fröhndunst den Start, bevor es weiterging nach Leutkirch, wo ein Zeitüberflug mit anschließender Ziellandung absolviert wurde. Die nächste Etappe nach Straubing konnte planmäßig absolviert werden.

Kritisch wurde wieder die Schlussetappe nach Coburg am 2.9., das nahe der innerdeutschen Grenze in der ADIZ gelegen war. Hier galten ganz besondere Regeln. Um nicht für einen unerlaubten Eindringling aus dem Osten gehalten zu werden, mussten alle Flüge vorher angemeldet und die Flugpläne zeitlich sehr genau eingehalten werden. Dies setzte eine präzise Navigation voraus, wofür wiederum eine ausreichende Bodensicht erforderlich war. Außerdem hätte auch umgekehrt die Gefahr bestanden, unbeabsichtigt in die DDR einzufliegen. Gert-Hinrich Tebbenhoff, der Sieger von 1983, flog daher als Wettererkunder voraus. Nach seinem Okay setzte sich das Feld in Bewegung und kam schließlich wohlbehalten in Coburg an.

Sieger wurden Friedrich Rink und Werner Rau vom LSC Friedrichshafen auf Robin DR 400 mit dem denkbar knappen Vorsprung von nur einem Punkt vor Heinz Nagel und Hermann Haaga (Roßfeld / Hahnweide). Auf dem dritten Platz landeten Ahlemann / Lucke vom Lübecker Verein für Luftfahrt. In der Einsteigerklasse gewannen Joachim Ostwald / Diethard Braun vom FSV Unterjesingen.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinistraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

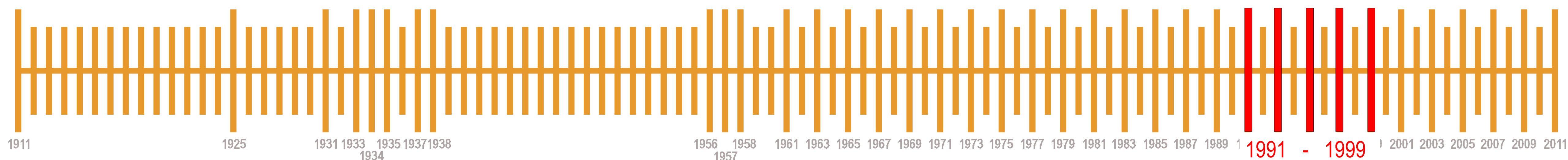
© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(12)

1990er Jahre: Endlich wieder in ganz Deutschland



Solcherlei Probleme gab es 1991 nicht mehr. Die DDR war passé, und die frühere innerdeutsche Grenze wurde in voller Absicht überflogen. Zum ersten Mal seit über 50 Jahren verdiente der Deutschlandflug wieder seinen Namen als Rundflug durch ganz Deutschland - und das pünktlich zum 80-jährigen Jubiläum der Veranstaltung. Und schließlich wollte man auch Otto Lilienthal feiern, der mit seinen ersten Hüpfern 100 Jahre vorher den Flug mit Maschinen schwerer als Luft einleitete.

Das waren schon Gründe genug, um mit 140 Teilnehmern das stärkste Feld seit langem zu haben. Daneben wurde neu eine Touristikgruppe (ab 2005 Touringgruppe genannt) eingeführt für diejenigen, die sich zwar am Rundflug beteiligen, aber keine fliegerisch anspruchsvollen Wettbewerbsaufgaben lösen wollten. Ein Wettbewerb findet für diese Gruppe dennoch statt in Form eines Quiz mit Fragen zum Luftrecht und zur geflogenen Route. Diese ist jeweils eine andere als die der Wettbewerbsklasse. In dieser Gruppe flogen noch einmal 45 Flugzeuge.

Der Rundflug startete am 4. September in Bielefeld und führte die Teilnehmer zunächst nach Schönhagen. Am nächsten Tag ging es über Kamenz weiter zu den Übernachtungsplätzen in Hof, Kulmbach und Coburg. Nach drei Tagen, am 7.9., endete der Deutschlandflug in Karlsruhe. Als besonderer Höhepunkt nahm auch die Traditions-Ju 52 der Deutschen Lufthansa am Rundflug teil und flog dem Feld vorweg.

In der Wettbewerbsklasse siegten wie schon 1985 Christiane und Axel Maurer, mit ihrer Morane MS 880 diesmal für den FSC Aschaffenburg startend, vor Ruck / Meyer vom CdF Oldenburg sowie Neuer / Nieschler, die ebenfalls schon 1985 auf sich aufmerksam gemacht hatten. In der Einsteigerklasse holten sich Hanns-Michael Kissner und Axel Springer aus Seligenstadt den Sieg auf MS 893.

1991 hatten sich Mitglieder des Luftsportvereins Vilshofen erstmals am Deutschlandflug beteiligt. Offensichtlich hatte dies einen so starken positiven Eindruck im Verein hinterlassen, dass der LSV 1993 gleich die stärkste Teilnehmergruppe stellte - und den Sieger in der Einsteigerklasse: Helmut Hopper und Alois Bauer auf Piper PA 28 D-EEAN.



Piper PA 28 D-EEAN des Luftsportvereins Vilshofen, beim Flugplatzfest in Vilshofen 2008. Foto: Roßbach.

An dem Wettbewerb, der am 5. Juni startete, nahmen 85 Flugzeuge in der Wettbewerbs- und 28 in der Touristikkategorie teil. Von Breitscheid ging es zunächst nach Höxter. Die vorgesehene Strecke über Lüchow und Strausberg fiel dem Wetter zum Opfer, so dass der dritte Wertungstag mit einem freien Anflug auf Halle-Oppin begann. Dort nahm die Wettbewerbsgruppe den Kampf wieder auf in Richtung Fritzlar und Allendorf, während die Touristikgruppe nach Bayreuth flog. Am 8. Juni endete der Rundflug für alle in Aschaffenburg.

Sieger in der Wettbewerbsklasse wurden Helmut Felderhoff und Rolf Heyne von der DASA-MBB Sportgruppe Augsburg auf Grumman AA-5. Sie konnten mit Maurer / Maurer sowie Ruck / Meyer die beiden Bestplatzierten des vorangegangenen Wettbewerbs hinter sich lassen.

Am 7. Juni 1995 gingen 85 Wettbewerbsflugzeuge in Schönhagen an den Start, plus 25 Flugzeuge in der Touristikkategorie. Außer Konkurrenz nahm erstmals auch ein UL an den Wettbewerben teil. Da diese Flugzeugkategorie immer mehr an Bedeutung gewann, wollte man testen, wie sie sich in den Wettbewerb integrieren ließe. Ebenfalls neu in der Wertung war die Möglichkeit, das schlechteste Teilstreckenergebnis zu streichen. Nach Zwischenstationen u.a. in Jena, Würzburg, Darmstadt und Aachen endete der Rundflug am 10.6. in Wilhelmshaven.

Edith Neuer und Gunter Nieschler vom FMS Kirchheim/Teck hatten schon oft am Deutschlandflug teilgenommen und mehrfach auf dem Siegerpodest gestanden. Und dieses Mal reichte es auf ihrer Cessna 172 endlich auch für ganz oben. Zweiter wurden Husemann / Kappler vom LSV Bielefeld Gütersloh vor Siebert / Siebert aus Marburg. Bei den Einsteigern siegten Schmutte / Wermuth aus Damme auf MS 893. Das UL mit der Besatzung Andorfer / Strackbein wäre in der Einsteigerwertung Vierter geworden und in der Gesamtwertung immerhin noch auf Platz 27 gelandet. Den Test konnte man also durchaus als gelungen bezeichnen. Heute starten ULs im Deutschlandflug genauso wie Motorsegler und Flugzeuge der Delta-Echo Klasse.

Neuer / Nieschler konnten vom 4. bis 7. Juni 1997 zwischen Strausberg und Bad Gandersheim ihren Titel verteidigen, vor 71 weiteren Wettbewerbern. Stationen in Bayern waren dabei Weiden (für die Touristikkategorie) und Giebelstadt (beide Klassen). Edith Neuer erhielt auch noch eine zweite Auszeichnung: Für mittlerweile 40 Jahre ununterbrochene Teilnahme an den Deutschlandflügen wurde ihr die Ehrennadel des DAeC in Gold verliehen. Ansonsten vermerkten die Chronisten bei bestem Wetter keine besonderen Vorkommnisse. Ein Wettbewerb wie aus dem Bilderbuch.

Zweiter wurden Arnold Grubek / Dörthe Schweiger vom DFS-FC Offenbach vor Helmut Bäder / Gerhard Spreng, die wie Neuer / Nieschler für den FMS Kirchheim/Teck starteten. Bei den Einsteigern siegten die beiden Luftfahrt-Journalisten Christopher Hess und Heiko Müller auf Diamond DA 20.

Am 1. Juli 1999 machten sich 77 Wettbewerber und 21 Touristikflieger von Osnabrück aus auf den Weg nach Zweibrücken, das sie am 3.7. erreichten, nach Zwischenstationen u.a. in Paderborn und Eisenach.

Leicht umsortiert, waren die Besten des vorangegangenen Wettbewerbs wieder auf dem Treppchen zu finden. Es siegten Arnold und Dörthe Grubek auf MS 880 vor Bäder / Spreng sowie Gunter Nieschler mit seinem neuen Piloten Peter Denzler. Jochen Klein und Rolf Uchtmann auf Cessna 172 konnten die Einsteigerklasse für sich entscheiden.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinistraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

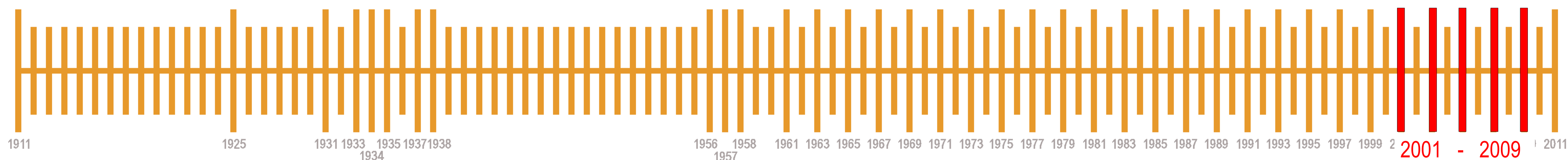
© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(13)

2000er Jahre: Das neue Jahrtausend



Der erste Wettbewerb im neuen Jahrtausend brachte gleich zwei ungewöhnliche Ereignisse in den Deutschlandflug. Zum einen wurden die 32 gestarteten Touristikflieger ab Kulmbach durch fünf Jakowlew Jak-18T des Moskauer Aero-Clubs "Aist" verstärkt, die sich auf einem Freundschaftsflug über Europa befanden. Zum anderen machte man dem Österreichischen Aero-Club seine Aufwartung, der am 8. Juni in Wiener-Neustadt sein 100-jähriges Bestehen beging, und ließ als Teil der Feierlichkeiten den Deutschlandflug an diesem Tag dort enden.

Das galt zumindest für die Touristikgruppe, die am 7. Juni in Eisenach gestartet war und über Haßfurt, Kulmbach, Mühlendorf am Inn schließlich den Zielort erreichte. Die Wettbewerbsgruppe sollte erst einen Tag später in Wiener-Neustadt eintreffen. Über Rothenburg und Landshut erreichte sie am 8. Juni Mühlendorf. Heftiger Regen machte jetzt allerdings den Weiterflug nach Österreich unmöglich, so daß für die 61 Teilnehmer der Wettbewerb hier endete.

Sieger wurden Bäder / Spreng vom FMS Kirchheim/Teck auf Cessna 150 vor Marko / Rieger vom Deutschen Präzisionsflug-Verein und Denzler / Nieschler. Die Einsteigerwertung gewannen Corinna Offenbach und Tabata Tiedtke von der SGS Pohlheim auf Cessna 172.

Auch 2003 gab es wieder etwas zu feiern: 100 Jahre Motorflug. Aus diesem Grund führte die Route die 77 Wettbewerbs- und 47 Touringflugzeuge vom 19. bis 21. Juni von Hildesheim über die Nord- und Ostseeküste zum historischen Flughafen Berlin-Tempelhof. Die Abschlussveranstaltung fand auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal statt, 1911 Start- und Endpunkt des ersten Deutschlandfluges.

Erstmals wurde bei einem Deutschlandflug konsequent die Wettbewerbsordnung für Navigationsflug des DAeC angewendet. Die Möglichkeit, das schlechteste Teilergebnis zu streichen, wurde wieder abgeschafft.

Bäder / Spreng konnten ihren zwei Jahre vorher erreichten Erfolg wiederholen und siegten vor Schmalstieg / Pierskalla aus Hodenhagen sowie Ahlemann / Heller aus Husum. Bei den Einsteigern hatten Marcus und Astrid Ciesielski aus Ratingen auf Cessna 172 die Nase vorn.

Beim Deutschlandflug 2005 vom 17. bis 19. Juni wurden in der Wettbewerbsgruppe erstmals elektronische Datenlogger zur Streckenaufzeichnung eingesetzt. Die Route führte die 49 Teilnehmer von Celle über Osnabrück, Leverkusen, Höxter und Dessau nach Rudolstadt, während die 34 Touringflieger über Lüneburg, Stendal, Rothenburg-Görlitz und Eisenhüttenstadt unterwegs waren.

Ein weiteres Novum: Erstmals siegte eine reine Damenmannschaft. Corinna Fuchs und Tabata Tiedtke vom LSC Babenhausen hatten am Ende ganz knapp die Nase vorn. Auf Platz 2 landeten, wie schon 2001, Marko / Rieger, vor den Titelverteidigern Bäder / Spreng. Die Einsteigerwertung gewannen Ingo Weise und Timo Wolf aus Celle.

2007 drohte lange Zeit eine Wiederholung des Ergebnisses von 1987, als es wetterbedingt keine Wertung gab. Am 21. Juni wurde der Start in Magdeburg immer wieder hinausgezögert. Am Ende konnte dennoch nur ein Teil der 45 Wettbewerbsflieger Richtung Alkersleben starten. Am nächsten Tag war daher Sammeln in Alkersleben angesagt, mit anschließendem freien Anflug auf Bad Dürkheim. Am 23. konnte dann auf dem Weg zum Zielort Freiburg aber doch noch eine Wertung durchgeführt werden, u.a. mit Ziellandung in Bremgarten. Die Touringgruppe mit 50 Flugzeugen startete erst am 22. in Magdeburg und flog über Speyer nach Freiburg.



Cessna 172 D-ETTT und D-EWAU starteten 2007 in der Touringklasse. Fotos: Roßbach (D-ETTT Leutkirch 2005, D-EWAU Tannheim 2006).

In diesem abgespeckten Wettbewerb siegten schließlich Klaus und Renate Heege vom AC Baden-Baden vor Marcus und Astrid Ciesielski von der LSG Breitscheid und Bäder / Spreng (FMS Kirchheim / Teck). Die Einsteigerwertung gewannen Karl Peterlini und Christiane Frühe vom HFC Frankfurt.

Der Start des Deutschlandfluges 2009 war für den 10. Juni in Paderborn geplant. Wegen starken Regens musste er um einen Tag verschoben werden. Die Wettbewerbsgruppe erhielt am 11.6. freien Anflug auf Aschaffenburg. Von dort konnten noch zwei Wertungstage durchgeführt werden, mit Übernachtung in Bad Gandersheim schließlich zum Ziel in Bremen. Die Touringgruppe gelangte über Gelnhausen und Bonn-Hangelar am 13.6. ans Ziel. Insgesamt nahmen 150 Flugzeuge mit ihren Besatzungen am Deutschlandflug dieses Jahres teil.

Wie bereits vor 10 Jahren landeten auch diesmal wieder Dörthe und Arnold Grubek vom HFC Frankfurt auf dem ersten Platz der Gesamtwertung. Ihnen folgten Bäder / Spreng sowie mit Werner und Stefan Lindner eine weitere Besatzung aus Frankfurt. In der Einsteigerklasse siegten Robert und Carla Deppe von der LSG Breitscheid.



Schwerer Schauer über dem Checkpoint Leinefelde, Deutschlandflug 2009. Foto: Kobold.

2009 beteiligten sich Sandro Wagner und Josef Kobold zum ersten Mal seit längerer Zeit wieder Piloten der Schleißheimer Fliegerclubs in der Wettbewerbsklasse. Ihr Erfahrungsbericht ist auf der nächsten Tafel wiedergegeben.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinstraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

© BFH e.V. 2011

100 Jahre Deutschlandflug



(14) Erfahrungsbericht zweier Teilnehmer aus Schleißheim, 2009

"Fliegen in Deutschland ist genial. Zumindest ist das ein Fazit, das man als Teilnehmer des Deutschlandflug 2009 ziehen kann. Aber der Reihe nach. Seit 98 Jahren gibt es nun den Deutschlandflug, der heute vom Deutschen Aero Club in zwei Klassen ausgetragen wird. Seit vielen Jahren endlich wieder mit Schleißheimer Beteiligung in der Wettbewerbsklasse, Sandro Wagner und Josef Kobold, die für den Ikarus Luftsportclub Schleißheim ein paar kleine Lorbeeren mit Rang 3 in der Einsteigerklasse mit nach Hause nehmen konnten.



Verzweifelte Blicke auf die Wetterseiten im Internet am ersten Tag in Paderborn. Vor der Halle war es nass, stürmisch und kalt. Foto: J. Kobold

Alle Wetter. Wetter von marginal (kritisch) bis clear (frei). Ein Tag unfliegbar mit Dauerregen verstärkt durch starke Schauer, Bodenwind 25 kt (46,5 km/h) und Temperaturen um die 10°C.

Statistik. Flugzeug Cessna 150, Baujahr 1970. Flugzeit insgesamt 12h 44 Min, Gesamtstrecke incl. Anflug (Paderborn Haxterberg) und Rückflug (von Bremen) rund 1.800 km. Durchschnittsverbrauch je 100 km ca. 14,5 Liter bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 148 km/h.



Während die XA in Bremen auf Sprit wartet, erhält die B737 der Ryanair die Rollfreigabe. Foto: J. Kobold

Aufgaben. Als Wettbewerbsgeschwindigkeit meldeten wir 75 kt (139 km/h), zur Beurkundung der Flüge war ein Logger vorgeschrieben, der zu Beginn des Deutschlandfluges ausgeliehen werden konnte. Briefing bei fliegbarem Wetter um 8 Uhr. Die Wettbewerbsaufgaben, jeweils Strecken zwischen 150 und 160 Nm (260 - 280 km) wurde 30 Minuten vor der vorgeschriebenen Startzeit verteilt. Starts erfolgten im Minutenabstand. Neben einem sekundengenauen Flugplan enthielt jede Wettbewerbsaufgabe Kartenskizzen der Generalkarte 1:200.000 mit der eingezeichneten Flugroute und den Kursangaben, dazu 1 bzw. 2 Bögen Wendepunkt-fotos und 2 Bögen Streckenfotos.

Ab sofort beginnt die Arbeit, Flugdetails vorbereiten, Start vorbereiten und rechtzeitig zum Startpunkt rollen. Bei Erreichen der Startzeit am Startpunkt letzte Checks und Vollgas, ab Erreichen der Sicherheitshöhe geht's auf Kurs zum Abflugpunkt - hoffentlich ist es der Richtige..... Wind, Fluggeschwindigkeit, Stoppuhr beachten, Überflugzeiten vergleichen, Streckenbilder suchen, nächsten CP (Wendepunkt) ausfindig machen, Bilder vergleichen, Ziele exakt überfliegen, stimmt die Zeit? (die Loggeraufzeichnung bestraft kleine Fehler spätestens bei der Auswertung) Wir sind zu schnell, beim nächsten Leg wieder zu langsam, Mist, der Wind ist zu stark, wir schaffen nur 65 kt, stimmt der Kurs? Dies ist unser dritter Wettbewerb, langsam passt der Ton im Flugzeug - ein Wettbewerbsteam reift. Achja, ist mit dem Flieger alles o.k.? Instrumentencheck, Sprit, Öldruck, Öltemperatur, alles im grünen Bereich - weiter geht's.



Es eilt in Bad Gandersheim (EDVA) am Samstag Morgen, um 09.00 local erster Start Richtung Bremen (EDDW). Flugstrecke ca. 160 Nm. Foto: J. Kobold

Sandros Ziellandungen sind sehr gut, 3x butterweich im 3. Feld nach der Nulllinie, nur in Bad Gandersheim 10 Meter vorher bei vollen Strafpunkten, allerdings bei extrem widrigen Bedingungen mit rund 10 - 15 kt böigem Seitenwind, den meisten anderen ging es auch nicht besser. Fazit. Bei unserem Flug haben wir alle Möglichkeiten wie FIS und Flugplan genutzt und als äußerst nützlich und angenehm empfunden. Einen persönlichen Dank sage ich den Fliegerkameraden in Paderborn Haxterberg, sie haben uns bei zahlreichen kleineren Wehwehchen geholfen und an den Wettbewerbsleiter Fred Pierskalla, der die Einsteiger, wo es nötig war, mit seinem reichen Erfahrungsschatz stets unterstützt hat. Wenn es irgendwie geht, wollen wir beim 100-jährigen Jubiläumsflug in 2 Jahren wieder mit dabei sein. Bis dahin heißt es üben - üben - üben."



Die Deutschlandflug Crew wieder zuhause in Oberschleißheim. Foto: P. Eschbach

Wiedergegeben mit freundlicher Genehmigung des Autors.

100 Jahre Deutschlandflug

Ein Rückblick der

Bayerischen-Flugzeug-Historiker e.V., Ruffinstraße 5, 85764 Oberschleißheim

aus Anlass des

Abschlusses des Deutschlandfluges 2011 in Oberschleißheim am 9. Juli 2011

Deutschlandflug-D und
Titelbild "100 Jahre Deutschlandflug"
mit freundlicher Genehmigung des DAeC e.V.

© BFH e.V. 2011