

# 16. Kleines Segelflugzeug-Oldtimertreffen

# Oschatz 2012



**CONCOURS D'ELEGANCE – die Sieger (v.l.):**  
**Roland Sturm (2. mit Lehrmeister II), Uwe Berndt (1. mit Bergfalke III Cabrio) und**  
**Klaus Burkhard (3. mit SB 5e)**



**Platz 1: Bergfalke III Cabrio**



**Platz 2: FES 530/II Lehrmeister II**



**Platz 3: SB 5e**



**Ehrengast Kurt Götze (Mitte)**  
**gemeinsam mit...**

**...Jorgen O. Jorgensen (li.) und Knud Harbo**



**Sven Brandhorst und Tomas Jilek**  
**starteten am Gummiseil**

**Fotos: Klaus Burkhard (2), Elke von Essen (2), Stefan Kremzow, Frank-Dieter Lemke**



# Fliegende "Holzkisten", Namensflüche und alte Sachsen

Von Janett Petermann / Oschatzer Allgemeine Zeitung

Ein Stück Luftfahrtgeschichte konnten interessierte Besucher am vergangenen Wochenende auf dem Oschatzer Segelfluggelände erleben. Zum 16. Oldtimertreffen gab es auf der Startbahn und im Hangar allerhand Historisches zu bewundern.

„Ein Flugzeug ist dann ein Oldtimer, wenn es nicht mehr gebaut wird und mindestens 33 Jahre auf dem Buckel hat“, erklärt Alexander Görnitz, der mit seinem Sohn Anton aus der Nähe von Kamenz angereist war. Es gibt aber auch Experten, die behaupten, dass nur Holzflugzeuge das Prädikat „Oldtimer“ verdient haben.

Ein solches Holzflugzeug hatten Flieger aus der Tschechischen Republik dabei. „Das Modell heißt 'Hol's der Teufel', so der neunjährige Anton Görnitz. Der junge Flugzeugfan hatte sofort die Erklärung für den ungewöhnlichen Namen des Fliegers parat. „Beim Bau schlugen sich die Handwerker oft mit dem Hammer auf die Finger und riefen dann immer diesen Fluch aus“, wusste der Schüler.

Eine weitere Besonderheit war der FES 530/I, der den weiten Weg aus Dänemark nach Oschatz gemacht hatte. Gebaut wurde der Doppelsitzer 1960 in Lommatzsch und dann nach Dänemark verkauft. Nach Jahren als Vereinsprachtstück und Schul-



flugzeug trat der Lehrmeister am Sonntag seine letzte Reise nach Berlin an. „Wir geben ihn an's Deutsche Technikmuseum nach Berlin, weil wir es einfach nicht mehr schaffen zu fliegen und ihn instand zu halten“, so Knud Harbo, einer der Eigentümer. Neugierige Gäste gab es reichlich und die Eigentümer der Flugzeuge gaben gern ihr Wissen über die Geschichte der Maschinen weiter. In einem waren sich alle einig. „Nichts geht über Segelflugzeuge. Motoren stinken und sind einfach pfui!“, fasste Vereinsmitglied und Organisator Lothar Niederlehner die Philosophie zusammen.

**„Hol's der Teufel“ auf dem Weg zum Start. Die Konstruktion aus den Jahren 1922 bis 1928 bauten Jiri Lenik, Jan Krejci (beide CZ) und Gerhard Maleschka (BRD) anhand von Originalzeichnungen völlig neu. Am 2. Mai 2004 erfolgte der Erstflug, und inzwischen haben sich mehr als 400 Piloten auf diesem historischen Gleitflugzeug den Wind um die Nase wehen lassen.**



**Hier dominieren noch Sperrholz und Leinwand: Rund 40 Gäste mit etwa einem Dutzend Flugzeuge waren zum Oldtimer-Treffen nach Oschatz auf den Flugplatz gekommen.**



## Inhalt

Fliegende "Holzkisten", Namensflüche und alte Sachsen Janett Petermann	2
Einstige Altglieztener in Oschatz Uwe Berndt	3
Der Schatz von Oschatz Frank-Dieter Lemke	4
Splitter und News Frank-Dieter Lemke	5
Abschied vom Lehrmeister Frank-Dieter Lemke	6
OY-XAR - ihr Lebenslauf Frank-Dieter Lemke	7
Mein Wirken im DDR-Flugsport Kurt Götze	8
2013 in Bad Berka Concours d'Elégance 2012 Alle Treffen seit 1997 Frank-Dieter Lemke	9
Ein Flugplatz mit Tradition Angela Pollmer	10
Die Helfer	11
Die Piloten	12-13
Das Gruppenbild	14

## Impressum

Redaktion und Gestaltung:  
Frank-Dieter Lemke  
Mail: fd.lemke@gmx.de  
Redaktionsschluss: 6. Februar 2013



# Einstige Altgietzener trafen sich in Oschatz

Ein Bericht von Uwe Berndt

Das Traditionstreffen der ehemaligen Altgietzener 2012 liegt hinter uns. Trotz relativ spärlicher Beteiligung war es sehr erfolgreich. Großen Anteil daran hatte Wettergott Hugo, der uns gutes Fliegewetter geschickt hat. Noch am Sonnabendmorgen um 6.30 Uhr war ich mir dessen nicht so sicher, weil ein derber Regenschauer auf das Dach meines Wohnmobils prasselte. Am Freitagabend hatte es ebenfalls schon in unregelmäßigen Abständen auf das Vordach geprasselt. Das aber konnte der intensiven Unterhaltung mit „Butler“ Stefan Kremzow keinerlei Abbruch tun.

Zusammengekommen waren siebzehn Leute, die eine tolle Fangemeinde für das Bergfalke-Cabrio des Altenburger Luftsportvereins darstellten, denn sie haben alle am CONCOURS D'ELEGANCE, dem Wettbewerb um die drei schönsten und interessantesten Gleit- und Segelflugszeuge - ausgewählt von Piloten, Helfern und Zuschauern - teilgenommen. Das brachte das Cabrio auf das Siegerpodest und dem ALV einen Präsentbeutel ein. Vielen Dank dafür.

Die Organisation durch die Oschatzer Kameraden war sehr gut vorbereitet. Für das leibliche Wohl war angemessen und schmackhaft zu sehr moderaten Preisen gesorgt. Angela Pollmer und ihren Mitstreiterinnen gebührt ein großes Lob dafür. Auch die Durchführung des Flugbetriebes erfolgte trotz räumlich eingeschränkter Verhältnisse vor allem im Bereich der Landezone sehr zügig und diszipliniert. Bei der großen



*Neben anderen Doppelsitzer-Piloten war auch Uwe Berndt mit seinen Altgietzenern unterwegs.*

Anzahl der beteiligten Flugzeuge konnte z.B. das Altenburger Cabrio am Sonnabend acht Flüge absolvieren, davon sieben mit früheren Altgietzenern und deren Angehörigen. Auch Frank-Dieter Lemke auf dem dänischen Lehrmeister I, Roland Sturm auf dem Pirnaer Lehrmeister II, die Brüder Maleschka auf K 7 Rhönadler sowie unsere dänischen Oldtimerfreunde auf ihrem Lehrmeister I und die Oschatzer Kameraden auf ASK 21 beteiligten sich daran, die früheren Altgietzener in die Luft zu bringen. Herzlichen Dank dafür.

Der Stellplatz meines alten Wohnmobils in der ersten Reihe neben dem Lande-T bot zudem beste Beobachtungsmöglichkeiten für das Treiben beim Flugbetrieb und zum

ausgiebigen gemeinsamen Gespräch.

Großen Erfolg hatte die liebenswürdige Initiative von Klaus Altenburg, ein Exemplar seines interessanten autobiographischen Buches mit persönlicher Widmung zu verlosen. Der glückliche Gewinner war schließlich Uwe aus der zahlenmäßig überlegenen Familie Lobeda.

Am Abend gab es dann noch Videosequenzen von der Flugschau in Rana und eine Filmreportage über die Überführung einer Antonow An-2 durch vier sächsische Flugsportler nach Südafrika.

Den Dank der Altgietzener Teilnehmer habe ich beim Abschied den Oschatzer Kameraden übermittelt; alle haben sich in Oschatz richtig wohl gefühlt.



*Thomas Ferchland war mit seinen originalgetreuen Großmodellen angereist. Auf dem Bild mit der D-STURM aus dem Jahre 1933, die original 25 m Spannweite maß.*

Fotos: Stefan Kremzow, Frank-Dieter Lemke

# Der Schatz von Oschatz

Es ist alles nur geritzt

Mit einem außergewöhnlichen Hobby sorgt Mathias Müller seit vielen Jahren auf Ausstellungen und Veranstaltungen für Aufsehen. Seine Miniaturen von Segelflugzeugen im Maßstab 1:68 spiegeln die Geschichte von der Geburt des Segelfluges in den 1920er Jahren auf der Wasserkuppe bis heute wider, und die kleinen, originalgetreuen Modelle zeugen von einer Fingerfertigkeit und einem Augenmaß seines Erbauers, wie man es nur selten antrifft.

Zu dieser ungewöhnlichen Freizeitbeschäftigung kam der Dipl.-Ingenieur für Maschinenbau, der in der Entwicklung von Medizintechnik tätig war und nun Rentner ist, durch das Segelfliegen, das er seit 1966 betreibt. Der Wahl-Leipziger fliegt im Segelflugverein seiner Geburtsstadt Oschatz

**DFS Seeadler im Maßstab 1:68. Das erste Wasser-Segelflugzeug, konstruiert von Hans Jacobs, stammt aus dem Deutschen Forschungsinstitut für Segelflug Darmstadt und wurde von Schleicher gebaut.**

und ist seit 1980 auch Segelfluglehrer. Vor 18 Jahren begann Mathias Müller mit dem Bau dieser außergewöhnlichen Miniaturen. Damals sollte es ein Grunau „Baby“ für sein Auto werden, wofür er einen Dreiseitenriss im Maßstab 1:68 entdeckt hatte. Das „Baby“ gelang schließlich so gut und war so schön anzusehen, dass er sich sagte: So etwas gehört doch nicht ins Auto! Seine Informationen und die erforderlichen Dreiseitenansichten findet der 64-Jährige in Zeitschriften und Büchern, und 50 bis 100 Stunden Arbeit sind aufzubringen, ehe das

Modell zu einem Augenschmaus geworden ist.

Als wichtigstes Material verwendet Mathias von Deckenpanels stammende feinstrukturierte und hellbraune Pressmasse, 0,4-mm-Sperrholz sowie das dünnste überhaupt erhältliche Japanpapier als Bespannung. Auch Plastikabfälle aus dem Modellbaubereich sind gelegentlich nötig, um feinste Einzelheiten nachbilden zu können. Als Klebstoff dient Sekundenkleber, mit dem unter anderem die Rippen angeklebt werden, um sie dann zwischen Wurzel- und Endrippe auf die richtige Form abzustraken. Das sehr zeitaufwendige Schleifen beginnt mit 250er und beendet wird diese Arbeit mit 2000er Wasserschleifpapier, das trocken zur Anwendung kommt. Allein diese Arbeitsschritte sind nicht weit von hoher Kunst entfernt, die sich bei den mit Rasierklinge und Skalpell eingeritzten Schäftübergängen - sie findet man an Flugzeugen in Holzbauweise - noch fortsetzt. Die Ritzen werden mit einem Faserschreiber farblich aufgefüllt und danach folgen viele Schichten Spannlack auf Acrylbasis. Auch die Bespannung wird ein- bis zweimal mit Spannlack bestrichen. Ebenso viel Mühe wendet Mathias Müller für die Kabinenhauben auf. Das Plexiglas wird mit einem Heißluftfön über einen Formklotz gezogen, dann an den Rumpf geheftet und passend geschliffen. Bis hin zum Polieren mit Elsterglanz sind sechs bis sieben Stunden Arbeit für eine Kabinenhaube erforderlich.

Die Liebe zum Detail hört bei der Bemalung und Kennzeichnung nicht auf. Verwendung finden sowohl Abreibebuchstaben als auch Abziehbilder. Sind keine passenden im Fundus zu finden, dann druckt sie Mathias auch selbst. In jedem Falle ist das bedruckte Papier natürlich viel zu dick; es wird also auf der Rückseite auf das erforderliche Maß herunter geschliffen, danach das Motiv mit dem Skalpell ausgeschnitten, mit Pinzette und Spannlack aufgeklebt und das alles noch einmal mit Spannlack abgedeckt.

Auf diese mühevolle Weise entstand schließlich eine Sammlung, die inzwischen auf 90 Segelflugzeugmuster angewachsen ist und meist in speziell gefertigten Holzkisten schlummert. Herausgeholt und möglichst in Vitrinen ausgestellt werden die originalgetreuen Miniaturnachbauten regelmäßig auf Fliegerfesten oder jedes Jahr im Oktober auf der Messe „Hobby und Freizeit“ in Leipzig auf dem Stand des Luftsportverbandes Sachsen. Auch das Verkehrsmuseum Dresden hat bereits eine Sonderausstellung gestaltet.

Die kleinen Kunstwerke stellen alles in den Schatten, was bisher an Modellen dieser Art zu sehen war. Da ist die Frage naheliegend, ob dieser Schatz von Oschatz nicht am besten in das Segelflug-Museum auf der Wasserkuppe gehört – der Ort, an dem einstmal der Segelflug seinen Anfang nahm.

**Frank-Dieter Lemke**

Fotos: Klaus Burkhard, Frank-Dieter Lemke (2)



**Oben:  
Bei der Ansicht von  
unten wird das  
Filigrane des  
Modells deutlich.**

**Klaus Burkhard's  
Begeisterung für die  
Miniaturen konnte  
auch das mühevolle  
Fotographieren  
nicht bremsen.**







**Elfe S 4D mit Uwe Pohland am Steuer**



**Foka 5 sowie Hol's der Teufel im Anflug**



**Manfred Wonneberger mit seiner Sie 3**



**"Richi" Kasubeck flog in Oschatz seinen L-Spatz III in Adler-Bemalung (oben) - demnächst wird auch noch dieser Condor IV hinzukommen (unten).**



## Splitter

### Umsicht

Groß geschrieben wurde die Sicherheit - ein wichtiger Aspekt bei Veranstaltungen mit vielen „fremden“ Piloten – und sie flogen ausnahmslos alle sehr umsichtig.

### Erstaunen

Für Verblüffung beim Angesprochenen sorgte ein etwas älterer Flugschüler aus Dänemark mit seiner Frage an einen ehemaligen DDR-Segelflieger: „Gehörst Du auch zu den berühmten MiG-Piloten aus der DDR?“

Dessen Antwort nebst erstaunter Gegenfrage: „Zu schön, um wahr zu sein – aber wie kommst du darauf?“

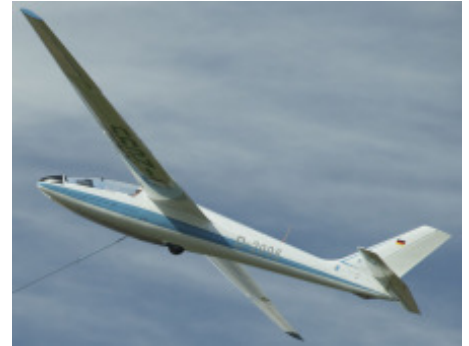
„Sind denn alle einstigen DDR-Segelflieger nicht auch ehemalige MiG-Piloten?“

### Die letzten Flüge der OY-XAR

An den definitiv letzten Flugtagen der Lebenszeit des Lehrmeisters OY-XAR in Oschatz genossen noch einmal vor der Übergabe an das Deutsche Technik-Museum Berlin folgende Piloten und Gäste den historischen Doppelsitzer: Poul-Erik Anker, Sven Brandhorst, Claus von Essen, Elke von Essen, Anton Görnitz, Knud Harbo, Ove Hillersborg, Jorgen O. Jorgensen, Detlef Köhler (wie passend - ein Gast aus Lommatzsch), Stefan Kremzow, Frank-Dieter Lemke, Frank Lobeda, Hubert Maleschka, Joachim Maleschka und Hans-Jürgen Pedersen. Der längste Flug von mehr als einer Stunde Dauer gelang Frank-Dieter Lemke gemeinsam mit Elke von Essen.

### Schöne Momente

Ohne voneinander zu wissen, genossen die drei Piloten aus dem Grunau Baby-Team aus Strausberg und Nardt gemeinsam einen schönen Flug und kreisten zusammen in der Thermik: Sven Brandhorst flog das Baby, Alexander Görnitz einen Oschatzer Pirat und Frank-Dieter Lemke den Lehrmeister OY-XAR. Danach war bei den drei Piloten nicht nur die Überraschung, sondern auch die Freude groß.



**Die Oschatzer Foka 4**



**Grunau Baby IIB aus dem Jahre 1944 - ein Wiederaufbau von Sven Brandhorst und Tobias Mörsel**



**K 7 Rhönadler, ein Fliegendes Denkmal**



**Ka 6CR von Reinhard Meier**

**Unten: Die letzte Crew der OY-XAR aus Dänemark (v.l.): Poul-Erik Anker, Ove Hillersborg, Knud Harbo und Jorgen O. Jorgensen.**



Fotos: Klaus Burkhard (3), Elke von Essen (4), Reginald Kasubek, Stefan Kremzow, Frank-Dieter Lemke



# Abschied vom „Lehrmeister“

Die letzten Flüge der OY-XAR

Fotos: Klaus Burkhard, Detlef Hagenah, Elke von Essen



Unweit von seiner Produktionsstätte entfernt nahmen die Teilnehmer des 16. Kleinen Segelflugzeug-Oldtimertreffens in Oschatz Abschied von einem Doppelsitzer, der auf 51 Jahre Flugbetrieb zurückblickt.

Der FES 530/I Lehrmeister I mit der Registrierung OY-XAR, gebaut im 20 km entfernten ehemaligen VEB Apparatebau Lommatzsch, war am 18. Januar 1961 von Wolfgang Eilhardt auf dem 9 km entfernten Flugplatz Riesa-Canitz eingeflogen worden. Der 17-m-Freitrag gehörte zur zweiten, in 18 Exemplaren gebauten Serienversion von insgesamt 229 produzierten Doppelsitzern dieses Typs und stellte in seinen ersten Jahren in Dänemark sogar das leistungsfähigste Flugzeug in seinem Silkeborger Verein dar. Einer der beiden letzten Besitzer, Jorgen O. Jorgensen, erlernte auf ihm nicht nur das Fliegen, sondern wurde darauf auch Fluglehrer. Die letzten drei Flugtage bis zum 26. August 2012 in Oschatz bestritten fünf Dänen und zehn Deutsche mit 17 Starts und einigen Thermikflügen, bei denen der Lehrmeister I sein hervorragendes Steigvermögen noch einmal eindrucksvoll unter Beweis stellen konnte. Den Abschiedsflugtag erlebte auch Kurt Götzke mit - der heute 90-Jährige war Einfleger in Lommatzsch.

**Die Presse vor und im Lehrmeister:** Klaus Burkhard (li.) und Frank-Dieter Lemke (im Cockpit vorn) gemeinsam mit dem Eisenhüttenstädter Joachim Maleschka. Rechts Detlef Otto, einer der beiden Bergfalke-Cabrio-Piloten

Das letzte Abrüsten vor dem Transport tags darauf in das Deutsche Technik-Museum Berlin, an das der Lehrmeister I schließlich für einen symbolischen Preis von einem Euro übergeben wurde, ließen sich viele Segelflieger nicht entgehen und legten noch einmal gern mit Hand an. In den Ruhestand – und dies wohl für immer – ging die OY-XAR mit 17465 Landungen und 2819:40 Flugstunden. Leider hatte sich niemand gefunden, der das Flugzeug weiter betreiben wollte.

**Frank-Dieter Lemke**



**Ehrengast Kurt Götzke (li.).** Der heute 90-Jährige war bis zur Auflösung des DDR-Segelflugzeugbaus als Einfleger und Verkaufsleiter in Lommatzsch tätig.



**Einer der letzten Starts des FES 530/I Lehrmeister I mit dem Kennzeichen OY-XAR. Am Flügel Jorgen O. Jorgensen.**





Fotos: Knud Harbo, Frank-Dieter Lemke, Kerstin Maleschka (2)

## OY-XAR – ihr Lebenslauf

*FES 530/I Lehrmeister I, Baujahr 1959, Werk-Nr. 0222.*

*Letzte Eigentümer: Jorgen O. Jorgensen - er flog den Lehrmeister nicht nur als Flugschüler, sondern auch als Segelfuglehrer - sowie Knud Harbo.*

**18.1.1961** Erstflug in Riesa-Canitz mit Wolfgang Eilhardt am Steuer.

**4.3.1961** Übernahme in Aalborg durch Niels Sejstrup, mehrfacher dänischer Meister.

**Mai 1961** „Diebstahl“ des Flugzeuges, wovon der Besitzer P.V. Frandsen aus der Zeitung erfährt, die das beschädigte Flugzeug auf einem Außenlandefeld zeigt. Der Pilot mit dem bezeichnenden Spitznamen Indianer hatte sich den Lehrmeister für einen Streckenflug „ausgeborgt“ und war mit ihm 180 km weit geflogen.

**1961** Kauf durch den Silkeborg Flyveklub, Einsatz als Schulflugzeug auf dem Flugfeld Søholt in Silkeborg; damals das leistungsfähigste Flugzeug im Verein.

**18.8.1962** Zu niedrig ausgeleiteter Slip und Durchsacken - Reparatur des linken Flügels.

**1963** Viele Außenlandungen im Umkreis von 50 km von Silkeborg.

**1963** Teilnahme an den dänischen Meisterschaften, allerdings nur letzter Platz.

**1964** Erster Start auf dem neuen Flugfeld der Silkeborg Segelflieger in Christianshede. Dort diente die OY-XAR bis 1977 als Vereins-Schulflugzeug.

**1969** Kleine Reparatur eines Loches im Sperrholz unter dem Cockpit nach zu steilem Windenstart. Der Fluglehrer rief „Drücken!“ und wohl mehr als zügig bewegte der Flugschüler den Steuerknüppel ganz nach vorn, als das Steuerseil hinter

der Seilrolle riss. Der Fluglehrer landete den Lehrmeister mit Hilfe der Trimmung.

**12.8.1970** Nach harter Landung Reparatur des Hauptspants und Erneuerung der Radaufhängung.

**1975** Zwei 107-km-Dreiecke, aber Überlandflüge waren mit dem Lehrmeister nicht üblich, weil er hauptsächlich als Schulflugzeug genutzt wurde.

**11.5.1975** Zu spätes Slip-Ausleiten; Reparatur beider Flügel am Querruderende.

**19.8.1975** 185-km-Streckenflug in 4:50 Stunden.

**24.6.1976** Zu spätes Slip-Ausleiten; Reparatur der Querruder.

**24.5.1977** Nach harter Landung Reparatur des Hauptspants sowie des Spants am Höhenleitwerk, den die Höhenruderseile nach vorn gezogen hatten.

**9.7.1978** Austausch der rechten Tragfläche (von Werknummer 0184, OY-XAH) nach Unfall. Der Windenfahrer hatte das falsche Seil eingeschleppt, das mit seinem Seilfallschirm den Außenflügel im Querruder-Bereich abbriss.

**1978** Kauf des Flugzeuges durch die beiden letzten Eigentümer. Auch als Privatflugzeug gelegentlicher Einsatz in der Schulung, wenn der Vereins-Blanik Probleme mit dem Spornrad hatte.

**1980** Ab diesem Jahr in Dänemark Kontrolle aller Flugzeuge in Holzbauweise älter als 20 Jahre auf den Zustand ihrer Verleimung (Wiederholung alle fünf Jahre). Daraufhin neue Endleiste am linken Flügel nebst Bespannung für die OY-XAR.

**27.3.1990** Reparatur eines Schadens aus dem Sommer im Jahr zuvor. Der linke Flügel war beim Hangarieren beschädigt worden und das Endstück abgebrochen. Bis zur Reparatur durfte dennoch weiter geflogen werden.

**14.6.1990** Reparatur nach harter Lan-

dung mit eingeschlagenem Rad.

**21.8.1996** Reparatur nach zu steilem Start, als die Sollbruchstelle riss und das Vorseil in Rumpf und Höhenruder einschlug und beide beschädigte.

**1999** Erstmals zu Gast beim Kleinen Segelflugzeug-Oldtimertreffen – damals in Strausberg. Außer 2010 war die OY-XAR immer auf diesem jährlichen Treffen vertreten.

**16.3.2002** Einkleben von Anschlägen in die Bremsklappenkästen nach AW 1/64 Lehrmeister. Die DDR war ihrer Verpflichtung als Musterbetreuer nicht nachgekommen und es existierte auch kein Kontakt zum Herstellerland. Der Hinweis auf die Anweisung kam von Helmut Böhle.

**2005** Grundüberholung Rumpf.

**22.-26.8.2012** Letzte Flüge beim 16. Kleinen Segelflugzeug-Oldtimertreffen in Oschatz.

**27.08.2012** Übergabe für einen Euro an die Stiftung Deutsches Technik-Museum in Berlin nach 17465 Landungen und 2819:40 Flugstunden.

*(Zusammengestellt von Frank-Dieter Lemke)*



*Übergabe der OY-XAR durch Jorgen O. Jorgensen (li.) an Heiko Triesch von der Stiftung Deutsches Technik-Museum in Berlin für einen Euro.*



## Mein Wirken im DDR-Flugsport

Erinnerungen von Kurt Götze

*Mein fliegerischer Werdegang begann 1937 mit dem Segelflug. Nach Erwerb der Luftfahrerscheine I und II wurde ich 1941 zur Luftwaffe eingezogen und kam nach verschiedenen Einsätzen schließlich als Schlachtfieger auf Fw 190 an die Ostfront. Dort geriet ich am 8. Januar 1945 durch Flakabschuss in sowjetische Gefangenschaft.*

Nach schlimmen Erlebnissen beseelte mich allein der Gedanke, diesem Elend zu entkommen. Im Oktober 1945 gelang mir eine abenteuerliche Flucht aus dem Lager Focsan in Rumänien. Abgemagert, aber glücklich erreichte ich meine Heimatstadt Dresden.

Entsetzt von den Zerstörungen durch westalliierte Bomber, setzte ich meine ganze Kraft beim Wiederaufbau Dresdens ein. Die Straßen mussten enttrümmert, Maschinen geborgen und Behelfsheime errichtet werden. Eigentlich wollte ich mein durch den Krieg unterbrochenes Ingenieurstudium als Maschinenbauer fortsetzen, doch man überzeugte mich, als gelernter Orthopädie-Mechaniker vorerst die Meisterprüfung abzulegen und mich am Aufbau eines Rehabilitations-Zentrums für schwer Kriegsbehinderte zu beteiligen. Von dieser Aufgabe war ich so gefangen, dass ich für die Ausbildung von Nachwuchs sogar noch die Lehrerprüfung absolvierte, um den Fachunterricht für Orthopädie-Klassen in Dresden übernehmen zu können.

Das Leben war ausgefüllt und dennoch ließ mich der Gedanke an einen Neuanfang in der Fliegerei nicht los. 1948 zog allmählich wieder Normalität in meiner schwer getroffenen Heimatstadt ein und ich gründete die erste zentrale Modellfluggruppe im Rahmen der FDJ-Interessengemeinschaften.

Zugleich richtete ich Eingaben an den Zentralvorstand der FDJ, sich zur Wiederzulassung des Segelfluges in Deutschland an den Alliierten Kontrollrat zu wenden. Nach der Gründung der DDR wiederholte ich diese Eingaben an den Ministerrat, in denen



**Kurt Götze nach seinem 24-Stunden-Dauerflug am Lauchaer Hang im September 1952**

ich betonte, schon jetzt erste Maßnahmen für den Aufbau einer materiellen Basis im Flugsport einzuleiten, worauf 1950 in einer alten Gießerei der NAGEMA in Schmiedeburg im Erzgebirge der Bau des altbewährten SG 38 begann und die ersten Baby IIb hergestellt wurden. Dort entstand auch das doppelsitzige Segelflugzeug Patriot, den ich 1952 in Laucha erprobte.

Im Juni 1951 wurde das Segelflugverbot für ganz Deutschland aufgehoben. Das war ein feierliches Ereignis, dem am 11. August 1951 zehntausende Flugsportbegeisterte auf der Wasserkuppe, dem Berg der Segelflieger, beiwohnten.

In der DDR bildeten sich erste Flugsportgruppen. Aufgefordert vom Zentralrat der



**Während der Erprobung der Libelle (1957)**

FDJ, bereitete ich mit weiteren Freunden einen Segelflugehrgang in Schönhagen bei Berlin, auf dem Gelände der früheren Reichssegelflugschule Trebbin, vor.

Zu Jahresbeginn 1952 war es dann soweit. Nach eigener Schulung gemeinsam mit sieben Kameraden erhielt ich den Luftfahrerschein Nr. 1 mit Lehrberechtigung. Weitere von uns organisierte Fluglehrerlehrgänge folgten, und das war auch der Grund dafür, dass ich in Laucha an der Unstrut, der ehemaligen Reichssegelflugschule, als Flugleiter tätig wurde. Später wurde ich Leiter dieser Schule, an der vorwiegend Fluglehrer ausgebildet und Scheine erneuert wurden.

Inzwischen war der Segelflugzeugbau von Schmiedeberg nach Gotha - Produktionsort von Lastenseglern im Zweiten Weltkrieg - verlagert worden. 1953 entwickelte dort ein Entwicklungskollektiv das doppelsitzige Schulflugzeug Go 530, später bekannt als FES 530 Lehrmeister. Nach den ersten Flügen der Go 530 V 1 wandte sich das Entwicklungskollektiv mit der Bitte an mich, die Go 530 V 2 zu erproben. Nach Rücksprache mit meiner vorgesetzten Dienststelle durfte ich diesem interessanten Anliegen nachkommen und erprobte in meiner Freizeit den Doppelsitzer.

All zu gern hätte ich auch eine Strecke geflogen, doch Streckenflüge waren damals noch nicht erlaubt. Deshalb konzentrierte ich mich auf Dauerflüge am idealen Segelhang von Laucha. Dort erflog ich im September 1952 auf Grunau Baby IIb den Geländerekord von 24:04 Stunden, den ich 1954 auf mehr als 27 Stunden verbesserte. Geplant waren 36 Stunden, doch der Wind hatte mich im Stich gelassen.

1955 erflog ich die Silber-C, später die Gold-C mit zwei Diamanten. Der dritte Diamant blieb mir leider versagt, da in der Turbulenz der Riesengebirgswelle der Barograph nur den Aufstieg aufzeichnete und deshalb meine Flughöhe von 5800 m nicht anerkannt wurde. Später ergab sich für mich als Mitarbeiter der Luftfahrtindustrie keine Möglichkeit mehr für Höhenflüge.

Nach den ersten vormilitärischen Lehrgängen 1955 in Laucha verließ ich schweren Herzens die Schule und ging als Testpilot in die Industrie. Meine neue Tätigkeit nahm ich am 1. März 1956 in Lommatzsch, dem neuen Produktionsstandort für Segelflugzeuge, auf, wo zunächst für die weitere technische Sicherstellung des Segelfluges in der DDR die Fertigung des Baby IIb fortgesetzt sowie die Olympia-Meise gebaut wurde. Der abgestrebte FES 530 Lehrmeister wurde zu den Freitragern FES 530/I mit 17 m Spannweite und FES 530/II mit 15 m Spannweite weiterentwickelt. Neben der Serienfertigung dieser Doppelsitzer lief die Entwicklung der Libelle-Reihe, der Lo-Meise und später des Favorit. Während meiner Tätigkeit beim VEB Apparatebau Lommatzsch erprobte ich alle in der DDR entwickelten Segelflugzeuge.



## 2013 in Bad Berka

Das 17. Kleine Segelflugzeug-Oldtimertreffen findet vom 30. August bis 1. September 2013 auf dem Flugplatz Bad Berka statt. Ausrichter ist der Fliegerclub Bad Berka-Weimar e.V., Am Hexenberg, 99438 Bad Berka.

Anmeldung über [www.fcbb.de](http://www.fcbb.de) unter Download oder direkt bei Bernd Kaufmann - siehe Textende.

Anreise und Flugbetrieb sind bereits ab Mittwoch, dem 28. August, möglich.

Gebühren: Organisationsgebühr je Pilot 15 Euro. Kostenfreie Hangarierung entsprechend sehr geringem verfügbarem Platz (Schulgleiter genießen Vorrang); Camping ebenfalls ohne Gebühren. Der Preis für den Start an der Winde beträgt 5 Euro; der Start im F-Schlepp - dafür steht ein UL CT2K zur Verfügung - ist entsprechend aktuellem Kraftstoffpreis direkt beim Piloten zu bezahlen.

Auf der Hallenparty am 31. August werden die drei schönsten Oldtimer-Segelflugzeuge dieses traditionellen jährlichen Treffens von den Piloten, Helfern und Zuschauern gekürt.

**Kontakt: Bernd Kaufmann**

[Kaufmann\\_Bernd@t-online.de](mailto:Kaufmann_Bernd@t-online.de)

Tel. 036458-41782 / Mobil 0174-6261151



**Die FK 3, eine Konstruktion von Otto Funk aus Speyer, hat sich bereits gemeinsam mit ihrem Konstrukteur und in zwei oder drei Exemplaren für Bad Berka angesagt.**

## 16. Kleines Segelflugzeug-Oldtimertreffen in Oschatz 24.-26.8.2012

CONCOURS D'ELEGANCE – die drei schönsten und interessantesten Gleit- und Segelflugzeuge - ausgewählt von Piloten, Helfern und Zuschauern:

Wertung	Teilnehmer	CCdE
1 Bergfalke III Cabrio D-9177	Uwe Berndt, Göpfersdorf Detlef Otto, Göpfersdorf	33 Punkte
2 FES 530/II D-8152 alias DM-3152	Roland Sturm, Pirna Michael Böckmann, Pirna Sabine Böckmann, Pirna	25 Punkte
3 SB 5e D-6300	Klaus Burkhard, Sobernheim	24 Punkte
4 Hol's der Teufel OK-A 415	Jiri Lenik, Rana Tomas Jilek, Rana Ulf Kern, Frankenberg	20 Punkte
5 Grunau Baby IIB D-3637	Sven Brandhorst, Strausberg Frank-Dieter Lemke, Strausberg Alexander Görnitz, Nardt Anton Görnitz, Nardt	15 Punkte
6 Foka 4 D-9042	Ullrich Hötling, Gardelegen Ines Hötling, Gardelegen	8 Punkte
7 K 7 Rhönadler D-5250	Joachim Maleschka, Eisenhüttenstadt Hubert Maleschka, Eisenhüttenstadt	7 Pkt.
8 Foka 4 D-2095	Mathias Müller, Oschatz Lothar Niederlehner, Oschatz Jürgen Schwibs, Oschatz	6 Punkte
9 L-Spatz III D-0283	Reginald Kasubeck, Anklam	6 Punkte
10 Foka 5 D-2272	Mathias Huth, Anklam	6 Punkte
11 FES 530/I OY-XAR	Jorgen O. Jorgensen, Dänemark Knud Harbo, Dänemark Ove Hillersborg, Dänemark Poul-Erik Anker, Dänemark Hans-Jürgen Pedersen, Dänemark	3 Punkte
12 Sie 3 D-4065	Manfred Wonneberger, Taucha	
13 Pirat D-5833	FC Oschatz	
14 Foka 4 D-9753	Gerhard Maleschka, Langhennersdorf	
15 Ka 6 CR D-7184	Reinhard Meier, Borkenberge	
16 Elfe S 4D D-7422	Uwe Pohland, Gardelegen	

Ohne Flugzeug: Kurt Götze, Meißen / Elke von Essen, Aventoft / Claus von Essen, Aventoft / Manfred Krieg, Erfurt / Thomas Ferchland, Magdeburg / Gerhard Koch, Eisenhüttenstadt / Michael Ebner, München.

Alle weiteren vom einstigen Flugplatz Altgietzen: Klaus Altenburg, Dietmar Garnatz, Harald Grüssing, Heinz Kielmann, Stefan Kremzow, Holger Liebig, Brunhilde Lobeda, Frank Lobeda, Bernhard Vandeck, Klaus Wäsche.

## Alle Kleinen Segelflugzeug-Oldtimertreffen seit 1997

1. KSO in Strausberg 1997  
Organisation: Frank-Dieter Lemke, FC Strausberg
2. KSO in Strausberg 1998  
Organisation: Frank-Dieter Lemke, FC Strausberg
3. KSO in Strausberg 1999  
Organisation: Frank-Dieter Lemke, FC Strausberg
4. KSO in Pirna 2000  
Organisation: Helmut Böhle, AC Pirna
5. KSO in Eggersdorf 2001  
Organisation: Arno Anders, FK Eggersdorf-Müncheberg
6. KSO in Nardt / Hoyerswerda 2002  
Organisation: Helmut Böhle, AC Pirna
7. KSO in Görlitz 2003  
Organisation: Helmut Böhle, AC Pirna
8. KSO in Taucha 2004  
Organisation: Bernd Schmehl, FK Taucha
9. KSO in Rana / Tschechien 2005  
Organisation: Josef Mezera, AK Rana / Helmut Böhle, AC Pirna
10. KSO in Stölln 2006  
Organisation: Friedemann Hille, FSV Stölln / Frank-Dieter Lemke, FC Strausberg
11. KSO in Silkeborg / Dänemark 2007  
Organisation: Jorgen O. Jorgensen / Ove B. Hillersborg / Frank-Dieter Lemke, FC Strausberg
12. KSO in Brandenburg-Mühlenfeld 2008  
Organisation: Dirk Semmler, FK Brandenburg / Frank-Dieter Lemke, FC Strausberg
13. KSO in Perleberg 2009  
Organisation: Florian Thiede, AC Perleberg
14. KSO in Nardt 2010  
Organisation: Alexander Görnitz, FK Hoyerswerda
15. KSO in Anklam 2011  
Organisation: Reginald Kasubeck, FK „Otto Lilienthal“ Anklam
16. KSO in Oschatz 2012  
Organisation: Lothar Niederlehner, FC Oschatz

Foto: Jochen Hammele



## Oschatz - ein Flugplatz mit Tradition

Von Angela Pollmer

Foto: Elke von Essen



*Der Oschatzer Segelflugplatz befindet sich mitten im Land Sachsen, genau zwischen Leipzig und der Landeshauptstadt Dresden. Der Collmberg mit seinen 314 m NN ist die höchste Erhebung in der Umgebung und weist nicht ortskundigen Fliegern den Weg zum Flugplatz.*

Die Geschichte des Oschatzer Flugplatzes ist gekennzeichnet von Höhen und Tiefen. Es fanden sich aber zu jeder Zeit Jugendliche, Frauen und Männer, die sich mit Begeisterung für den Erhalt und die Förderung des Segelfluges einsetzten.

In Oschatz betrieben schon zeitig Enthusiasten den Segelflug. 1934 existierte eine Ortsgruppe des Deutschen Luftsportverbandes mit einem Rittergutsbesitzer als Sponsor.

Vielen begeisterten Männern gelang es, mit einem selbstgebauten SG 38 erste Sprünge zu unternehmen. Der Elan dieser Piloten ist bewundernswert, da Werkstatt und Unterstellmöglichkeiten dezentral gelegen waren. So stellte zum Beispiel die Feuerwehr ihr Spritzenhaus zur Verfügung, um einen Gleiter unterzustellen. Die Sprünge und Flüge auf dem SG 38 wurden höher und weiter, und die Segelflieger wagten ihre ersten Streckenflüge. 1937 landete Heini Dittmar, der erste Weltmeister im Segelflug, in Oschatz. Er flog mit seinem Fafnir II von der Wasserkuppe bis Oschatz und wurde mit einer Motormaschine wieder nach Hause geschleppt.

Einige Jahre später brach der Zweite Weltkrieg aus und brachte den Segelflug weit-

gehend zum Erliegen. Während dieser Zeit zogen andere Flieger die Aufmerksamkeit auf sich. Der Fliegerhorst am westlichen Platzrand beherbergte ein Ausbildungsregiment und bildete Offiziersschüler der Luftwaffe aus.

1957 begann in Oschatz eine neue Etappe im Segelflug. Geprägt wurde diese Zeit durch die GST, der Gesellschaft für Sport und Technik. Diese Organisation schuf die Möglichkeit, unentgeltlich den Flugsport zu betreiben, aber immer unter dem Blickwinkel der vormilitärischen Ausbildung von Jugendlichen. Trotzdem fanden sich Generationen von Segelfliegern, die aus Liebe zur Fliegerei dem Flugplatz die Treue hielten. Geflogen wurde in dieser Zeit mit den einsitzigen Segelflugzeugen Baby IIb und Meise sowie Schuldoppelsitzern vom Typ FES Lehrmeister. Diese, in Lommatzsch bei Meißen gebauten Flugzeuge, stammten ebenso wie die Einsitzer aus DDR-Produktion. Später kamen noch polnische Segelflugzeuge vom Typ Pirat und Bocian hinzu. Der Schulungs- und Leistungsflugbetrieb wurde bis 1975 durchgeführt. Dem folgten „schwarze Jahre“ in der Geschichte des Flugsports. Der Flugplatz wurde aus uns unbekannten Gründen von staatlicher Seite geschlossen. Jeder Segelflieger kann ermes sen, wie schockierend für uns diese Entscheidung war. Plötzlich endete für viele der Segelflug sang- und klanglos, und bei den jährlich stattfindenden Segelflieger treffen wurden wehmütig Erinnerungen auf gefrischt.

Nach der gesellschaftlichen Wende in der

damaligen DDR bestand die Möglichkeit, die Wiedereröffnung des Flugplatzes in Angriff zu nehmen. Es galt dabei viele Probleme zu bewältigen, wie den Abriss eines GST-Schießplatzes auf der Flugbetriebsfläche, das Organisieren von Segelflugzeugen, Windentechnik, Fallschirmen sowie das Ankurbeln eines Vereinslebens.

Seit dem 8. September 1990 sind die Oschatzer Segelflieger wieder über der Stadt zu sehen. Viele „alte Hasen“ und neue Mitglieder haben sich zusammengefunden, um ihre Freizeit auf dem Flugplatz zu verbringen. Unser Vereinsleben ist von einer familiären Atmosphäre geprägt. Viele Clubmitglieder verbringen das ganze Wochenende mit ihrem Ehepartner und den Kindern auf dem Flugplatz.

Bei schönem Wetter nutzen auch viele Bürger unserer Heimatstadt die Gelegenheit, sich ihre Stadt und Umgebung aus der Vogelperspektive zu betrachten.

Die Oschatzer St. Aegidienkirche und der Collmberg mit seinem Fernsehturm bieten in östlicher sowie westlicher Richtung ein reizvolles Panorama.

Der Flugplatz ist zugelassen für alle Luftsportarten und für Flugzeuge bis 5,7 Tonnen. Viele Piloten aus den alten und neuen Bundesländern machen regen Gebrauch von der Möglichkeit, in Oschatz zu landen. Mit unserer Gastfreundschaft wollen wir dazu beitragen, Kontakte zwischen den Fliegern aus Ost und West zu knüpfen und auszubauen.

(Nachdruck aus: der adler 1/1992)



# Die Helfer



Lothar Heinz



Violetta Matanz



V.I.: Peter Köhler, Violetta Matanz, Fred Franzke



Jürgen Schwibs



Bernhard Gorzny



Dirk Kislat



Lothar Heinz (stehend)

Peter Köhler



V.I.: Fred Franzke, Peter Köhler, Jürgen Schwibs



Fotos: Klaus Burkhard, Elke von Essen (6), Stefan Kremzow, Frank-Dieter Lemke



# Die Piloten



**Poul-Erik Anker (Dänemark)**



**Uwe Berndt (Göpfersdorf)**



**Sven Brandhorst (Strausberg)**



**Klaus Burkhard (Sobernheim)**



**Claus von Essen (Aventoft)**



**Elke von Essen (Aventoft)**



**Alexander Görnitz (Nardt)**



**Knud Harbo (Dänemark)**



**Ove Hillersborg (Dänemark)**



**Ullrich Hötling (Gardelegen)**



**Mathias Huth (Anklam)**



**Phillip Jäger (Oschatz)**



**Tomas Jilek (Rana/CZ)**



**Jorgen O. Jorgensen (Dänemark)**



**Reginald Kasubeck (Anklam)**

Fotos: Klaus Burkhard (2), Elke von Essen (9), Stefan Krenzow, Frank-Dieter Lemke (3)



# Die Piloten



Gerhard (Langh.), Joachim und Hubert Maleschka (Eisenhüttenst.)



Roland Sturm (Pirna) mit Manfred Krieg (Erfurt)



Ulf Kern (Frankenberg)



Frank-Dieter Lemke (Strausberg)



Jiri Lenik (Rana/CZ)



Reinhard Meier (Borkenberge)



Mathias Müller (Oschatz)



Lothar Niederlehner (Oschatz)



Detlef Otto (Göpfersdorf)



Hans-Jürgen Pedersen (Dänemark)



Uwe Pohland (Gardelegen)



Erik Simon (Oschatz)



Jörg Thomas (Oschatz)



Manfred Wonneberger (Taucha)

Fotos: Klaus Burkhard, Elke von Essen (9), Stefan Krenzow, Frank-Dieter Lemke (2), Kerstin Maleschka





Foto: Dirk Hunger