Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. I Ausgabe 4 I Oktober 2018 I Schutzgebühr 0,90 EUR

GendAiR kingerNEWS

Rückblick:
Viele gelungene Feste bei bestem Wetter

Kurztrip:
Thomas Seel fliegt mit uns nach Hamburg und Helgoland

Senkrechtstarter:
Sky Magic Helicopter fliegen seit Mai in EDMQ

Fliegerpioniere in Schwaben:
Willy Messerschmitt

Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos
Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift . . 2

Feste am Flugplatz
In diesem Jahr hatten wir viel Glück mit dem Wetter und zahlreiche Veranstaltungen am Flugplatz, die weit über die Region hinaus bekannte Attraktionen waren 4

SkyMagic
Neu am Platz: gewerbliche Helicopterflüge und Schulungen mit Frederic Sturm 8

Kurztrip Helgoland und Hamburg
Thomas Seel nimmt uns dieses mal mit zu einem erholsamen Kurztrip: auf Deutschlands einzige Hochseeinsel Helgoand. 10

Willy Messerschmitt
Der Konstrukteur, der den Bau von Luftfahrzeugen maßgeblich mitgeprägt hat, lebte und wirkte als Wahlschwabe lange Zeit in Ausgburg. . . . 14

Neue Mitglieder – Neue Mitflieger
Mit Frederic Sturm, Oliver Herzog und Sven Vogler 20

Fotos MDG Flotte: Marc Ulm

Für das Bildmotiv der Titelseite bedanken wir uns bei Marc Ulm.

Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Thomas Seel, Frederic Sturm, Oliver Herzog, Sven Vogler, **Fotos:** Marc Ulm, Matthias Obermayer, Thomas Seel, jetpowerevent.com, atv-Lug ins Land, Hans & Franz, Frank Felten, Georg Lehmacher, Frederic Sturm, Oliver Herzog, Sven Vogler, Wikimedia-Commons **Titelfoto:** Marc Ulm **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg Lehmacher, Augsburg/Friedberg] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmacher: 0172 / 8644749. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.

Liebe Leser und Freunde des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

In diesem phantastischen Flugsommer gab es so viele Ereignisse und Neuigkeiten, dass das Grußwort diesmal länger ausfällt, um einige der Highlights darzustellen.

MDG-Flugzeugflotte

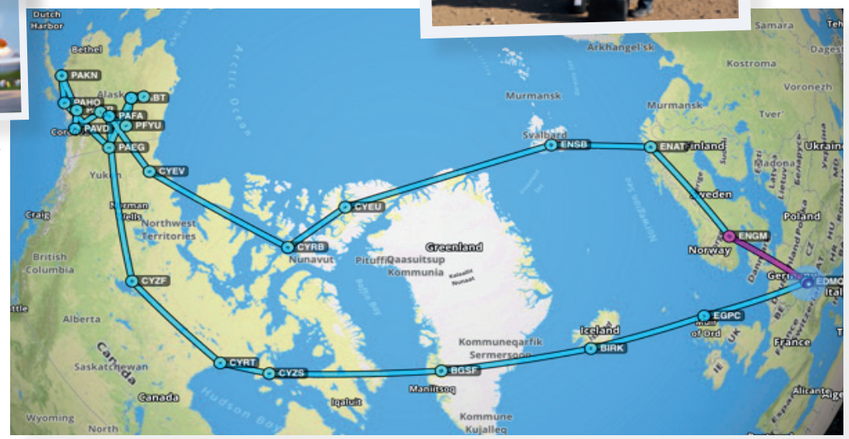
Das Wichtigste für unsere Flugsportgruppe ist, dass die nervenzehrende Phase mit vielen kostspieligen und zeitaufwändigen geplanten und ungeplanten Wartungs- und Reparaturarbeiten – hoffentlich – hinter uns liegt. So wurden in den letzten Monaten rechtzeitig zur Hauptflugsaison fünf neue Triebwerke installiert, die erfreulicherweise alle gut funktionieren. Planmäßig sollten wir also zumindest in den nächsten 5 Jahren keine größeren Triebwerksprobleme mehr haben.

Foto: Matthias Obermayer

Flugreisen

MDG-Piloten konnten somit in den letzten Monaten wieder viele schöne Flugreisen machen – u.a. zum Nordkap mit Dennis Köhler und Stephan Strobel in unserer DA40, die vor dem Start von Augsburg TV gefilmt wurden.
Ein besonderes Flugabenteuer wurde mit einer Maschine gemacht, die nicht der MDG gehört: unsere Vereinskameraden Franz & Hans

Fotos: Hans und Franz (privat)



Wir gratulieren herzlich

Zum 70. Geburtstag
Walter Sinn am 07.11.

Zum 60. Geburtstag
Alfred Rehberger am 24.12.

Zum 50. Geburtstag
Hans Kavasch am 16.10.

Zur neu erworbene Lizenz
Andreas Koch PPL (A)

Foto: atv – Lug in's Land

FÜRST WALLERSTEIN

GESAMTVERWALTUNG

Luftrettungsstaffel - Donauwörth-Genderkingen
Herrn Werner Rühmann
Schmutzerstr. 7
86663 Asbach-Bäumenheim

Wallerstein, den 26. September 2018

Sehr geehrter Herr Rühmann,

der Schock über die Nachricht, dass es im Wallersteiner Forst brennt sitzt noch in den Knochen. Irgendwie haben wir das Risiko eines Waldbrandes – trotz der vielen heißen Wochen – gedanklich ausgeblendet. Frei nach dem Motto: „Bei uns passiert so etwas nicht", selbst wenn man die Öffentlichkeit immer wieder warnt, sorglästig mit dem gefährten Wald umzugehen und die Augen und Ohren offen zu halten.

So hat es uns völlig unerwartet ereignet. Dass es gerade einen Tag nach der großen Übung, die nur wenige 100 m weiter bei uns im Wald stattfand, passierte, ist mir bis heute völlig unbegreiflich. Man kann sich kaum vorstellen, dass der Zufall solche Würfel rollt.
Umso glücklicher bin ich, dass die Übung am Tag davor stattgefunden hat. Ihre Kollegen hatten die Chance zusammen zu üben, die Teamarbeit zu optimieren und die Sinne waren noch hellwach, so dass Sie schneller und konzentrierter in Aktion treten konnten. Das war sicherlich eine große Hilfe, um den Brandherd so schnell in den Griff zu bekommen.

Ich möchte mich bei Ihnen und allen Helfern der Luftrettungsstaffel herzlich für Ihren beispiellosen Einsatz bedanken.

Mit freundlichen Grüßen aus Wallerstein

Carl-Eugen Prinz zu Oettingen-Wallerstein

EIN UNTERNEHMEN DES HAUSES WALLERSTEIN · WWW.FUERST-WALLERSTEIN.DE

Mit etlichen MDG-Mitgliedern gab es Interviews und Photo-Sessions (u.a. mit unseren Senioren),

Aufnahmen aus und in den Luftfahrzeugen - u.a. im Tragschrauber von Andreas Scheidle, in unserer AQUILA mit Wolfgang Erben als Fluglehrer und Matthias Luginger als „Schüler".

Stützpunktleiter Werner Rühmann als Pilot und der Luftraum-Beobachter Michael Dinkelmeier vom LRA Donauries demonstrierten einen Einsatz der Luftrettungsstaffel.

flogen mit einer Bonanza über den geo-magnetischen Nordpol bis nach Alaska. Details findet man in arctic-flight.com.

Deutlich kürzer war der Ausflug nach Helgoland zu Kegelrobben und Basstölpel, über den Thomas Seel in diesem Heft berichtet.

Aber auch an unserem Heimatflugplatz in Genderkingen hat sich viel ereignet.

Neuer Flugleiter Michael Zolnhofer

Da Sandra Fischer als Flugleiterin nicht mehr zur Verfügung stand, freuen wir uns, dass wir mit Michael Zolnhofer einen tüchtigen Nachfolger finden konnten, der sich sehr rasch eingearbeitet hat.

ATV-Dreharbeiten

„Action" war angesagt, als Matthias Luginger von Augsburg TV mit seinem Kameramann 8 Stunden lang ein 14-minütiges Porträt unseres Vereins und unseres Flugplatzes im Rahmen der Sendereihe „Lug ins Land" drehte.

Fotos: Matthias Obermayer

Luftrettungsstaffel

Die LRSt Bayern feiert dieses Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum. Hierzu

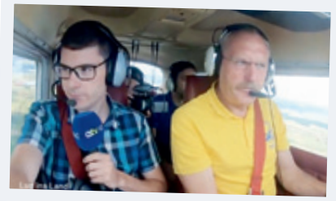


Foto: atv

hat Renate Lehmacher eine eindrucksvolle Festschrift gestaltet, die auch am Stützpunkt Genderkingen erhältlich ist. Gerade in diesem langen und heißen Sommer gab es extrem viele Beobachtungsflüge. Wie wichtig der Beitrag der LRSt zur Verhütung von größeren Waldbränden ist, zeigt das Schreiben von Carl-Eugen Prinz zu Oettingen-Wallerstein, der sich sehr herzlich für den „beispiellosen Einsatz" bedankt, der zur schnellen Löschung eines Brandes führte.

Foto: Renate Lehmacher

In diesem Sommer gab es 3 Veranstaltungen an unserem Flugplatz, über die wir in diesem Heft berichten.

Aber nicht nur Aktuelles finden Sie in diesem Heft, sondern auch einen weiteren Beitrag von Georg Lehmacher über Luftfahrtpioniere in Schwaben – diesmal über Willy Messerschmitt, in dessen Augsburger Werk sich heute die Firma Premium Aerotec befindet.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre der GendAIRkinger News sowie uns allen allzeit glückliche Landungen.

Ihr

Matthias Obermayer

Fotos: jetpowerevent.com

Feste am Flugplatz 2018

Horizon AirMeet
JetPower
Flugplatzfest

Fotos: Marc Ulm

Foto: jetpowerevent.com

10. Horizon Air Meet

Zwei internationale Großereignisse profitierten vom herrlichen Wetter und machten die Gemeinde und den Flugplatz Genderkingen weltweit bekannt. Das HORIZON HOBBY Airmeet, das 2018 zum 10. Mal an unserem Flugplatz stattfand, übertraf alle bisherigen Air Meets sowohl bzgl. des Programms als auch der Zahl der Besucher. Eine der spektakulärsten Vorführungen war der perfekte Formationsflug mit Pyrotechnik durch das AeroSparx-Team mit Motorseglern G109.

Jet Power-Messe

Zum ersten Mal fand vom 14. bis 16.09.2018 die Jet Power-Messe statt mit ca. 130 Ausstellern aus der ganzen Welt in einem 210 m langen Zelt und mit spektakulären Flugvorführungen, die Tausende von Zuschauern begeisterten.

Foto: jetpowerevent.com

Foto: Frank Felten

Foto: jetpowerevent.com

Großes Foto: Marc Ulm

Feste am Flugplatz 2018

Wie immer am letzten Septembersonntag fand das Flugplatzfest statt, dass dieses Jahr mit dem 5-jährigen Jubiläum unser DA42 D-GDON „Donauwörth“ zusammenfiel. Bei wolkenlosem Wetter wurden viele Besucher zu Rundflügen, Ballonfahrten und Tandemsprüngen verlockt und auch die Modellpiloten hatten ideale Bedingungen zur Demonstration ihres Könnens.

Alle kleinen Fotos: Marc Ulm; Großes Foto: Georg Lehmacher

Neu am Platz

Senkrecht Starter

Seit ein paar Monaten hat das Lufttransport-Unternehmen Sky Magic zwei Hubschrauber in Genderkingen stationiert: die Bell 206 D-HBLU und die Cabri D-HONY, das Lieblingsbaby von Frederic Sturm, dem Firmenchef und neuem MDG-Mitglied, der sich in diesem Heft vorstellt. Er fühlt sich mit seinem Team sehr wohl hier und hat uns auch gleich bei unserem Flugplatzfest unterstützt, als „unsere“ BO105 von Airbus leider wegen technischer Probleme ausgefallen war.

Fotos: Marc Ulm

Kurztrip

Hamburg Helgoland

Ein Bericht mit Fotos von Thomas Seel

Hamburg und die ostfriesischen Inseln sind immer einen Besuch wert. Nachdem es in Hamburg mittlerweile eine fertige Sehenswürdigkeit mehr gibt, die Elbphilharmonie, und wir Freikarten für ein Musical hatten, beschlossen wir, ein verlängertes Wochenende in Hamburg zu verbringen und im Anschluss noch zwei Nächte auf der einzigen deutschen Hochseeinsel zu verbringen.

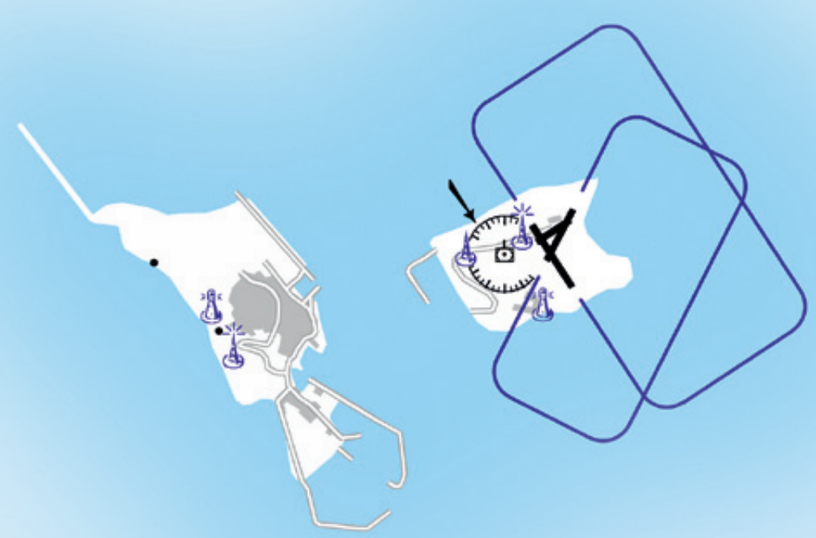
Der Flug nach Instrumentenflugregeln verlief angenehm ereignislos und die Radarlotsen fädelten uns geschickt in eine lange Perlenkette von anfliegenden Airlines zur Landung in EDDH mit auf. Hamburg ist einer der wenigen großen Flughäfen in Deutschland, wo General Aviation-Piloten noch willkommen sind. Dementsprechend angemessen sind auch die Gebühren für den An- und Abflug bzw. für zwei Tage parken. Vom Flughafen Hamburg geht es dann problemlos mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weiter.

Helgoland-Düne und die „Hauptinsel“, dachten wir, sind im Vergleich zu Hamburg gemütlich und klein. Aber auch hier war im Anflug auf den Inselflughafen auf der Düne bereits einiges an Verkehr im Funk. Ohne eine Übernachtung gebucht zu haben, hat man selbst in der Nebensaison keine große Chance, ein Zimmer zu bekommen. Auch die schönen Restaurants sind am Abend voll und eine Reservierung im Lokal der Wahl keine schlechte Idee.

Ein Spaziergang auf der Düne – vorbei an vielen sehr zuverlässig anzutreffenden Kegelrobben und auf der Hauptinsel im Frühjahr brütenden Basstölpeln - ist ein tolles Erlebnis. Nach spätestens zwei Tagen hat man allerdings alles gesehen und der Weiterflug auf eine andere Insel oder der Rückzug zu einem guten Buch in einen Strandkorb ist eine Möglichkeit. Leider war unser Urlaub wie immer viel zu kurz und wir sind mit einem Tankstopp auf dem Flugplatz Wiefelstede-Conneforde (ICAO-Code: EDWP) zurück geflogen. Der Flugplatz liegt sehr idyllisch an einem schönen See und wir habe sogar günstigen Diesel tanken können. Auf den meisten Inselflugplätzen gibt es leider keinen Sprit oder nur Avgas. Wir werden sicher wieder auf eine ostfriesische Insel fliegen. Der nächste Flug an die Nordsee ist nach Juist und Langeoog gegangen. Auch diese Inseln sind für einen Familienausflug mehr als geeignet. Ihr dürft euch also auf weitere Bilder und einen neuen Bericht freuen.

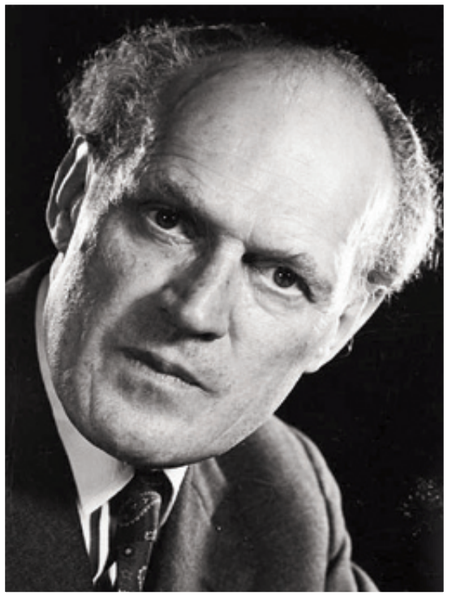
Anflug auf den Flughafen in Hamburg

Die längste der drei Bahnen in Helgoland hat eine Länge von 480 m. Zwischen 12:00 und 14:20 Uhr ist der Anflug aus Gründen der Mittagsruhe verboten. Mindestens 100 Stunden Flugerfahrung als PIC oder eine individuelle Einweisung sind vorgeschrieben, wenn man den Platz anfliegen will.



Die Fuggerstadt wird Zentrum bahnbrechener Entwicklungen

WILLY MESSERSCHMITT



Als „Wahlschwabe“ entwickelte, baute und erprobte Messerschmitt seine Flugzeuge über viele Jahre hinweg in Augsburg. Von Höhen und Tiefen geprägt, setzte er in seinem Leben als oft genialer Konstrukteur neue technische Maßstäbe für die Luftfahrt. Persönlich überschattet ist das Leben des Erfinders von zwei Weltkriegen und der Zeit des dritten Reichs, in dem er sich leider auch von den Machthabern dieser Zeit, wie zahlreiche andere Maschinenbauer, Erfinder und Technikbegeisterte (unter ihnen auch Ernst Heinkel) allzusehr vereinnahmen ließ.

▼ *In der Messerschmitt M20 fanden zehn Passagiere Platz. Das Muster wurde von der „Bayerischen Flugzeugwerke AG“ in Augsburg gebaut und von der Lufthansa geflogen. Aufgrund von drei schweren Unfällen wurde es zeitweise außer Dienst genommen.*

▲ *Die Me 410 „Hornisse“ wurde von der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg als zweimotoriges Kampfflugzeug eingesetzt.*

Schon als Kind richtete der kleine Willy, der am 26. Juni 1889 in Frankfurt am Main geboren war, seine Augen dem Himmel zu. Der Sohn eines Weinhändlers baute schon als Schüler Flugzeugmodelle und flugfähige Gleitflugzeuge. Schon als 13jähriger lernte er den Segelflugpionier Friedrich Harth (1880–1936) kennen, der erheblichen Einfluss auf seinen weiteren Werdegang haben sollte. Harth hatte schon 1908 damit begonnen, Segelflugzeuge zu bauen, die er auch selbst flog. Ab 1913, als fünfzehnjähriger, begann Willy Messerschmitt den Flugzeugbauer zu unterstützen und erwarb dabei in seiner Freizeit die Grundlagen des Flugzeugbaus.

Nach einer Unterbrechung durch den Militärdienst im Ersten Weltkrieg studierte Willy Messerschmitt von 1918 bis 1923 Ingenieurwissenschaften an der Technischen Hochschule München. Schon während dieses Studiums gründete er in Bamberg Messerschmitt Flugzeugbau GmbH in den Räumen einer ehemaligen Brauerei in Bamberg und baute dort Segelflugzeuge und ein kleines Motorflugzeug, die M 17. Später entwickelte er dort auch ein erstes Verkehrsflugzeug, die M18.

Auf der Rhön, wo 1921 sein Lehrer Friedrich Harth nach einem an und für sich erfolgreichen Rekordflug von mehr als 21 Minuten Dauer abgestürzt war, gewann Messerschmitt zwei Jahre nach diesem tragischen Unfall mit seiner S14 den Segelflug-Wettbewerb.

1928 kaufte Messerschmitt dann die Aktien der bis dahin staatlichen Bayerischen Flugzeugwerke in Augsburg, die ursprünglich von Ernst Udet gegründet worden waren. Auch wenn der Unternehmer später einmal rückblickend stolz bemerken würde, dass er niemals in einer anderen Firma angestellt war, hatte er mit dem Bau von Verkehrsflugzeugen dort zunächst wesentlich weniger Erfolg, als seine Mitbewerber Hugo Junkers und Claudius Dornier. Allerdings hatte er erhebliche Einnahmen dadurch, dass er immer wieder Geldpreise bei Flugwettbewerben gewann und durch Entwürfe, die sich bei Ausschreibungen durchsetzen konnten.

Auf der Suche nach Geld für die M17 kurz vor dem „Aus“

Mitte September 1925 suchte Messerschmitt verzweifelt einen Geldgeber. Er hatte mit der Entwicklung des Leichtflugzeugs M 17 begonnen, aber es fehlte ihm an Mitteln, das Flugzeug mit einem Flugmotor ausstatten zu können. In seiner Verzweiflung bot Messerschmitt während Verhandlungen in einem Gasthaus einem interessierten Investor den Verzicht auf sämtliche Patente an, was faktisch einem Ende der Eigenständigkeit seines Unternehmens gleichgekommen wäre. Ein großer Zufall half Messerschmitt und bewahrte ihn vor diesem Ausverkauf seiner Errungenschaften: ein gewisser Theodor Croneiß saß am Nachbartisch und belauschte die Verhandlungen. Er war nicht nur der ältere Bruder von Carl Croneiß, der für Messerschmitt als Testpilot arbeitete, sondern auch selbst Jagdflieger im ersten Weltkrieg gewesen. Jetzt arbeitete Theo Croneiß als Chef der Sportflug GmbH Ober- und Mittelfranken, die nichts anderes war, als eine Tarnfirma der Reichswehr, die sich mit der – zu dieser Zeit durch die Siegermächte des ersten Weltkriegs noch verbotenen – Entwicklung von militärischen Flugzeugen beschäftigte.

Während einer Gesprächspause stellte Theo Croneiß einen Scheck in Höhe von 4.000 Reichsmark aus und überreichte ihn Messerschmitt. Croneiß wurde Messerschmitts einziger persönlicher Freund. Er sollte später Direktor der Regensburger Messerschmitt-Werke werden. Noch im gleichen Jahr konnte Messerschmitt mit dem Motorflugzeug M 17 einen Preis von 10.000 Reichsmark gewinnen.

Ebenfalls 1925 beauftragte Theodor Croneiß den jungen Willy Messerschmitt damit, zunächst ein kleineres Verkehrsflugzeug, die M18 zu entwickeln. Croneiß, der seinerseits die Nordbayerische Verkehrsflug GmbH in Fürth

Alle Fotos der Doppelseite: Wikimedia Commons

▲ *Die Me 323 „Gigant“ war das größte landgestützte Flugzeug seiner Zeit und wurde von der Luftwaffe zu Transportzwecken eingesetzt.*

gegründet hatte, nahm insgesamt neunzehn dieser M 18 ab. Ab 1927 verlegte Croneiß seine Fluggesellschaft von Bamberg nach Augsburg, wo Messerschmitt auf dem Flugplatz in Gersthofen-Gablingen Flugversuche mit seinen in Augsburg und Haunstetten gebauten Flugzeugen startete.

1926 wurde Messerschmitt in den Vorstand der Bayerischen Flugzeugwerke AG berufen und erhielt die Position des Chefkonstrukteurs. Messerschmitt entwickelte dort die M 20, das zwölf Sitze hatte und 220 km/h schnell war. Das damit damals schnellste Verkehrsflugzeug wurde auch von der Lufthansa bestellt, der Betrieb M 20 begann aber bereits beim Erstflug mit einem Absturz, bei dem der Lufthansa-Pilot Hans Hackmack ums Leben kam. Obwohl die Lufthansa trotzdem weitere Flugzeuge orderte, stand die M 20 unter einem schlechten Stern: Am 6. Oktober 1930 stürzte die D-1930 nahe Dresden beim Landeanflug bei starken Windböen ab, die zweiköpfige Besatzung und alle sechs Passagiere wurden getötet. Als dann am 14. April 1931 die D-1928 bei Rietschen in der Oberlausitz ebenfalls aufgrund eines Bruchs des Leitwerks abstürzte, stellte die Lufthansa das Flugzeug sofort außer Dienst. Alle weiteren bestellten und bereits gebauten Flugzeuge bezahlte die Lufthansa nicht mehr, die Bayerischen Flugzeugwerke gingen auch deshalb in den Konkurs.

Schnell, aber gefährlich: die M 20 wird von der Lufthansa außer Dienst gestellt. Und reißt die Bayerische Flugzeuge AG mit in den Abgrund.

Etwa zu dieser Zeit lernte Messerschmitt Lilly Stromeyer, eine geborene Freiin von Michel-Raulino kennen, die er später auch heiratete. Lilly, die überall unter dem Namen „Die Baronin“ bekannt war, war die Tochter des Finanziers der Bayerischen Flugzeugwerke Michel-Raulino. Mit Bürgschaften in Millionenhöhe half sie Messerschmitt zu dieser Zeit, die auch durch die Weltwirtschaftskrise geprägt war, immer wieder aus finanziellen Schieflagen. So konnte Messerschmitt die Bayerischen Flugzeugwerke zusammen mit seiner eigenen Firma, der Messerschmitt Flugzeugbau GmbH in die Messerschmitt AG umwandeln.

NS-Diktatur und Zweiter Weltkrieg

Längst hatte die NS-Diktatur begonnen, der zweite Weltkrieg warf seine Schatten voraus, und das dritte Reich begann mit der Aufrüstung. Messerschmitt entwarf ab 1933 die Bf 108 (M 37), die mit neuen Maßstäbe im Leichtbau als Vorbild für den modernen Flugzeugbau allgemein angesehen wird. Zu einer Ausschreibung im Jahr 1934 für einen Standardjäger der Luftwaffe wurde Messerschmitt allerdings trotzdem nicht mit eingeladen. Erhard Milch, der für die Luftrüstung zuständig war, verweigerte Messerschmitt die Teilnahme: Er hatte bei dem Konkurs

▼ *Innenraum der Me 323 „Gigant“.*

der Bayerischen Flugzeugwerke persönliche Einbußen in Kauf nehmen müssen, bei denen er sich von Messerschmitt und Croneiß benachteiligt fühlte, und war seither mit beiden verfeindet.

Nur sehr widerwillig erklärte Milch sich später bereit, einen Prototypen der Bf 109 zu Vergleichsflügen starten zu lassen. Schnell zeigte sich, dass die Bf 109 allen Konkurrenzmustern klar überlegen war. So avancierte sie zu dem, bei der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg am meisten eingesetzten Jagdflugzeug. Als bei einem „Internationalen Flugmeeting“ auf dem Militärflugplatz Dübendorf bei Zürich 1937 sechs Bf 109 gegen Flugzeuge anderer Staaten antraten, zeigte sich dabei auch im internationalen Vergleich die Überlegenheit der Bf 109. Sie gewann sämtliche

Die Bf 109 wird der große Durchbruch für Messerschmitt

Wettbewerbe. Ein für damalige Zeit mit mehr als 610 km/h unfassbarer Geschwindigkeitsweltrekord festigte Willy Messerschmitts Ruf als hervorragender Flugzeugkonstrukteur auch militärischer Flugzeuge. In der Folge entwickelte er

▲ *Beladen einer Me 323 in Italien*

viele weitere Flugzeugmuster, darunter das Rekordflugzeug Me 209, 1936 die zweimotorige Bf 110 mit der Funktion eines Langstrecken-Begleitjägers. Im Reichsluftfahrtministerium setzte sich fortan die Vorstellung fest: „Messerschmitt baut die Jäger – Heinkel die Bomber“.

Der Bau anderer Flugzeuge von Mitbewerbern wurde trotz erfolgreicher Prototypen wie die der Hs 127 und die Fw 187 nicht weiter verfolgt. Stattdessen erhielt unter anderem die Me 210 einen Serienauftrag – und das noch längst, bevor diese Typen ausreichend erprobt waren. Eine Entscheidung die ein folgenschwerer Fehler war, denn diese Maschine waren – ebenso, wie die He 177 von Heikel – untauglich, die vorgesehenen Aufgaben zu übernehmen. Große Teile der Fertigungs- und Entwicklungskapazität des Dritten Reiches wurden dadurch vernichtet.

Während der Zeit des Nationalsozialismus erhielt Messerschmitt, seit 1933 Mitglied der NSDAP, zahlreiche Auszeichnungen. So wurde er zum Wehrwirtschaftsführer ernannt. Ab 1938 wurde er, gemeinsam mit Heinkel und Ferdinand Porsche, mit dem von

▲ *Die zweisitzige Messerschmitt Me 210 wurde von der deutschen Luftwaffe als zweimotoriges Kampfflugzeug der Klasse „Zerstörer“ eingesetzt.*

Alle Fotos der Doppelseite: Wikimedia Commons

▲ *Bei einem Zwischenstopp in Frankreich wird eine Me 210 mit Bomben beladen.*

Adolf Hitler gestifteten Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft ausgezeichnet. 1939 erhielt die Messerschmitt AG den Titel „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“. 1941 verlieh man Messerschmitt den Titel „Pionier der Arbeit“, schließlich wurde er zum Vizepräsidenten der Deutschen Akademie für Luftfahrtforschung ernannt.

Mit dem Ziel, die Produktionskapazitäten weiter zu steigern, wurde im Juli 1936 in Regensburg die Tochtergesellschaft „Bayerische Flugzeugwerke Regensburg GmbH“ gegründet – ab 1940 in „Messerschmitt GmbH Regensburg“ umbenannt. 1937 wurde Messerschmitt, der seit 1930 schon einen Lehrauftrag in München wahrgenommen hatte, zum Professor berufen.

Während die stetige Anpassung und Vereinheitlichung der Bf 109 durchgehend im Mittelpunkt der Aufgaben von Messerschmitt standen, um diese auf dem aktuellen Stand der Luftkriegsentwicklung zu halten, entstanden daneben zahlreiche Prototypen. Die meisten, wie die Bf 161, Bf 162, Bf 163, Me 209 V5, Me 309, Me 261, Me 264 und Me 328 gelangten dabei nie zur Serienreife. Lediglich die Me321/323 wurde in kleineren Stückzahlen gefertigt. Erst die Me 410 und die Me 262 (das erste Flugzeug mit Turbinen-Luftstrahltriebwerk, das in Serie gefertigt wurde) wurden wieder in großen Stückzahlen gefertigt.

Messerschmitts Widersacher im III. Reich, Erhard Milch, steigt auf.

Differenzen mit der Luftwaffenführung führten dazu, dass Messerschmitt 1942 den Vorstandsvorsitz seines Unternehmens niederlegen musste und in das Entwicklungsbüro zurückversetzt wurde. Gravierende Mängel der Me 210 hatten reihenweise Abstürze zur Folge, die Messerschmitt persönlich aufgrund der Verkleinerung des Fahrgestells und der Verkürzung des Flugzeugrumpfs zu verantworten hatte. Generalluftfahrzeugmeister Udet, der seitens des Reichsluftfahrtministeriums für die Beschaffung dieses Flugzeugs verantwortlich gemacht wurde und auch aufgrund der Misserfolge in der Luftschlacht um England Anfeindungen von Göring ausgesetzt war, erschoss sich im November 1941 in seiner Wohnung in Berlin.

▼ *Die hier erbeutete Messerschmitt P.1101 war das erste Flugzeug mit im Flug veränderbarem Pfeilungswinkel der Tragflächen*

▲ *Nach dem Krieg in den 1970ern mit ehe- maligen Feinden: Kenneth Weir zeigt Willy Messerschmitt eine Ausgabe der „Profile Publications“*

Sein Nachfolger wurde – unglücklicherweise – Erhard Milch. Willy Messerschmitt gelang es, erfolgreich die Me 410 zu entwickeln – teilweise durch die Rücknahme der von ihm selbst vorgenommenen Konstruktionsänderungen an der Me 210. Aber erst die Entwicklung der Me 262 sorgte für die Begeisterung Adolf Hitlers, die Messerschmitt nach der Strafversetzung in das Konstruktionsbüro vor weitergehenden Angriffen durch Erhard Milch bewahrte. Dass Messerschmitt keine kritische Distanz zum nationalsozialistischen Regime bewahrte, sondern – unter anderem durch die Forderung nach dem Einsatz von Zwangsarbeitern – tief in das Unrecht des Dritten Reichs verstrickt war, gehört zu den Schattenseiten des Flugzeugentwicklers. Während die von Milch dringend geforderte Einführung der Me 262 wegen Problemen mit den Triebwerken nicht schnell genug umgesetzt werden konnten, gab es auch mit der Bf 109 Produktionspannen. Es gab Schwierigkeiten mit der Beschaffung von Ersatzteilen der Maschine, die inzwischen von mehreren Firmen im deutschen Reich in Lizenz gebaut wurde. Bauteile der einzelnen Hersteller waren nicht kompatibel, Messerschmitt hatte sich zunächst mit der Vereinheitlichung der Serienproduktion der Bf 109 zu befassen, und konnte sich kaum noch um die Weiterentwicklung der Me 262 kümmern.

Nach dem Dritten Reich

Nach 1945 wurde Willy Messerschmitt vorübergehend interniert und im Entnazifizierungsverfahren als „Mitläufer“ eingestuft. Am Flugzeugbau durfte er sich, ebenso wie Heinkel, zunächst nicht mehr beteiligen. Messerschmitt ließ in seinem Bamberger Werk Fertighäuser, Nähmaschinen und Bügeleisen fertigen und auch den, von ihm entwickelten, Messerschmitt Kabinenroller herstellen.

Nach dem Krieg baut Willy Messerschmitt erst einmal Bügeleisen.

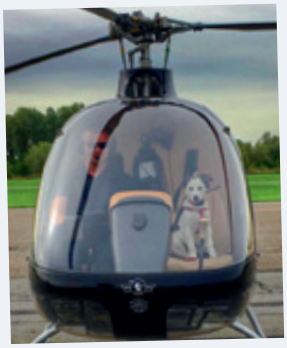
Als Berater wechselte er 1951 nach Spanien, wo er sich an technischen Modifikationen der Hispaño Aviación HA-1112, einem Lizenzbau der Bf 109, beteiligte. Die Entwicklung und der Bau eines einmotorigen Schulflugzeuges und eines strahlgetriebenen Musters und die Konstruktion eines besonders leichten, überschallfähigen Jagdflugzeuges schlossen sich an. Zeitweise wechselte Messerschmitt dann auch nach Ägypten, wo er für das staatliche Luftfahrtunternehmen EGAO arbeitete.

Erst ab 1955 konnte Willy Messerschmitt wieder für die deutsche Luftwaffe mit einem Lizenzbau der Fiat G.91 Flugzeuge bauen. Auf massiven, politischen Druck fusionierte die Messerschmitt AG 1968 mit der von einem ehemaligen Mitarbeiter gegründeten Bölkow-Gruppe und kurz darauf im Jahr 1969 auch mit der Luftfahrtabteilung des Hamburger Konzerns Blohm zur Messerschmitt-Bölkow-Blohm-Gruppe, kurz MBB. Messerschmitt blieb Teilhaber und Konstrukteur, entwickelte dabei unter anderem einen Senkrechtstarter, die EWR VJ 101, der aber nie Produktionsreife erlangte. Nach dem Tod seiner Frau Lilly lebte Messerschmitt zunehmend zurückgezogen. Am 15. September 1978 verstarb er in München.

Georg Lehmacher

Alle Fotos der Doppelseite: Wikimedia Commons

Neue Mitflieger



Eigentlich wird ein neuer Unterschlupf ja eher zum Winterschlaf gesucht, wir aber haben ihn dieses Jahr gerade mit dem Frühlingserwachen bei Euch gefunden. Wir, das sind Sky Magic - ein kleines Team aus Freunden und Familie, das liebevoll unsere aktuell zwei schwarzen Hubschrauber im Hangar 8 regelmäßig zum Spielen ausführt, einschließlich mir, Frederic Sturm. Vom neuen Zuhause aus brechen wir regelmäßig zu Film- und Arbeitsflügen, gewerblichem Transport, Events und Flugausbildung auf, oft in Süddeutschland und hin und wieder nach ganz Europa.

Jahrelang waren wir nebenan, in Manching, glücklich zuhause, bis das eigene AOC und der zweite Heli kam und damit kein Platz mehr da war. Auf der Suche nach einem neuen Zuhause für uns und unsere Hüpfer sind wir bei Euch gelandet und nach kurzem Gespräch mit Matthias waren wir uns sicher: hier sind wir richtig. Ein entspannter Platz mit herzlicher Gemeinschaft, funkelnagelneuem Hangar, ausgezeichnetem Essen und dann noch mit guter Nachbarschaft rundum - gibt‘s das heute eigentlich noch?

Seit April fühlen wir uns hier nun richtig zuhause und sind dankbar für die vielen netten neuen Bekanntschaften, die wir bereits machen durften. Natürlich freuen wir uns auf noch viel mehr freundliche Bekanntschaften und darauf, unser nun gemeinsames Zuhause weiterhin mit Respekt vor allen Fliegerkollegen und Flugplatznachbarn zu nutzen und zu pflegen.

Wir sind sehr dankbar für die Aufnahme in dieses wundervolle Fleckchen Flieger-Terrain und hoffen, mit unseren Helis den Flugbetrieb ein klein wenig bereichern zu können. Wenn ihr Interesse am Helifliegen habt, sprecht uns doch einfach an, wir freuen uns immer über nette Unterhaltungen und sind für (fast) jeden Spaß zu haben =)

Servus liebe Fliegerkollegen,
mein Name ist Oliver Herzog, ich bin 38 und komme aus Wolnzach. Beruflich bin ich für einen amerikanischen Softwarehersteller im Vertrieb tätig. Zur Fliegerei kam ich erst im zarten Alter von 32, als ich mir nach meiner Scheidung einen Kindheitstraum erfüllen wollte. Meinen Schein habe ich beim Fliegerverein München gemacht.

Neben der Fliegerei verbringe ich viel Zeit auf Reisen, sowohl beruflich als auch privat und genieße vor allem die Zeiten in der Luft oder unter Wasser. Zu meinen fliegerischen Highlights gehört vor allem die Umrundung der Freiheitsstatue (allerdings mit Anreise per Linie). Kennen und schätzen gelernt habe ich EDMQ in zahllosen Trainingsflügen. 2013, beim zweiten Solo habe ich dann festgestellt, dass der Platz auch dann noch schön ist, wenn man kopfüber im Grünstreifen liegt – ja, das war ich. Beeindruckt von der schnellen Hilfe wusste ich, dass eines Tages die MDG „mein Verein“ werden soll.

Ich freue mich auf Eure Erfahrung, viele neue Fliegerkollegen, neue Muster, das kameradschaftliche Miteinander und viele tolle Erlebnisse, die in EDMQ beginnen. Danke an Euch alle für die schnelle und freundliche Aufnahme!
Euer Oliver

Liebe Fliegerkameraden/Innen,
mein Name ist Sven Vogler, 51 Jahre alt, komme aus Gersthofen und bin seit August Mitglied der MDG. Nachdem ich mir einige Vereine angeschaut habe, bin ich der Meinung, dass ich bei Euch bestens aufgehoben bin und freue mich schon auf die bereits begonnene Ausbildung zum Ultraleicht Piloten.

In der Fliegerei bin ich bereits seit nunmehr 33 Jahren. Angefangen hat alles 1985 mit einer Lehre zum Fluggerätemechaniker bei der Fa. Beechcraft in Augsburg, gefolgt von vielen Jahren in der Verkehrsfliegerei am Flughafen Augsburg und München. In dieser Zeit erwarb ich dann auch meine Prüflizenz auf diversen Verkehrsflugzeugmustern. Nach einiger Zeit bei RUAG in Oberpfaffenhofen, bin ich jetzt seit über 11 Jahren bei Airbus Helicopters im technischen Kundendienst tätig.

Nachdem ich eigentlich schon lange nicht nur als Techniker an Bord mitfliegen, sondern auch mal selbst am Steuer sitzen wollte, habe ich mich nun endlich entschlossen, dies in die Tat umzusetzen.

Parallel zu meiner Ausbildung als Ultraleicht Pilot, bin ich gerade dabei mit der Gleitschirmfliegerei anzufangen, damit ich nach Beendigung der Ausbildung auch eine Motorschirm Lizenz erwerben kann.

Ich freue mich schon auf eine schöne und interessante Zeit bei Euch im Verein!
Euer Sven Vogler

Fotos: aus dem Privatbesitz der neuen Mitglieder