

Erstes Abenteuer

Im August 1978 nahm ich erstmals, damals als Anfänger bei den Oldtimer-Piloten, am Internationalen Historischen Flugtag auf dem Flugplatz Bex im Wallis teil. Bereits am Freitag gegen Abend plante ich, mit Max noch ins Wallis zu fliegen. Der Flugplan und unsere Fluganmeldungen in Bex erfolgten rechtzeitig. Das Flugzeug war aufgetankt und zum Abflug startbereit. Nur der Motor hatte eine zeitraubende Eigenheit, die ich schon bisher gelegentlich auf eine eigenartige Art und Weise bemerkt hatte. Entweder lief er nach wenigen Drehungen mit dem Propeller sofort an, oder er nahm sich sehr viel Zeit, bis er aber dann doch noch einwandfrei funktionierte. Ausgerechnet an diesem Abend dauerte es wieder einmal mehr als eine halbe Stunde. Aber nachher lief er wie es sich gehört und wir konnten noch rechtzeitig genug starten und nach Bex abfliegen. Meine ursprünglich berechnete Flugzeit reichte, wenn auch etwas knapp, um noch vor der Dämmerung den Zielflugplatz im unteren Wallis zu erreichen.

Diese erste Erfahrung machte mir klar, dass für Flugreisen mit so einem älteren Doppeldecker stets genügend Flugzeit-Reserven dringend zu empfehlen sind.

Tags darauf war mit viel Flieger-Prominenz ein großes Flugprogramm mit vielen Flugzeug-Raritäten und berühmten Piloten vorgesehen. Für einige am Programm beteiligte historische Flugzeuge und deren Piloten hatten die Veranstalter einen bemerkenswerten Wettbewerb organisiert. Jedes neben dem Roll-Weg abgestellte und teilnehmende Flugzeug wurde von einer Auswahl erfahrener Experten auf den technischen Zustand und absolute Originaltreue überprüft,



Erster Überflug nach Bex (VS): Bückerverfliegen ist halt doch am schönsten ...

entsprechend beurteilt und auf den Datenblättern festgehalten. Die Expertengruppe bestand aus den berühmten Persönlichkeiten Douglas Bader, Adolf Galland und Pierre Clostermann. Die Autogramme dieser legendären Befehlshaber und ehemaligen Kriegsgegner auf meinem Flugbuch hatten für mich einige Bedeutung.

Das Flugprogramm nach den Besichtigungen bestand aus einzelnen Vorbeiflügen in einer geringen Flughöhe vor der besetzten Tribüne und einer begutachteten und taxierten Landung genau vor den ganz vorne sitzenden Ehrengästen. Nebenbei bemerkt waren die Juroren und Experten Angehörige der Royal Air Force, hochgradige Generalstabs-Offiziere und der Kommandant unserer Flugwaffe, Herr Arthur Moll. Sie taxierten auch den Vorbeiflug und die Landung. Für mich bedeutete dies, perfekte Überflüge und eine zielgenaue saubere Dreipunkt-Landung zu zeigen. Dabei dachte



Meeting in Bex 1978, von oben:

*Im Gespräch mit Adolf Galland (Fliegergeneral im 2. Weltkrieg)
Adolf Galland inspiziert meinen Bucker*

Seite 33, von oben:

*Adolf Galland, Frau Galland und der Vater von August Beer
August Beer im Gespräch mit der britischen RAF-Pilotenlegende
Douglas Bader*



ich mir »Nimm dich jetzt zusammen, sonst nehmen sie dir den Flieger sofort wieder weg«. Es klappte aber alles bestens. Mein Bucker-Jungmann-Flugzeug mit mir als Pilot erreichte insgesamt den dritten Gesamtrang unter den viel erfahreneren Teilnehmern aus Frankreich (J.P. Salis), aus England, Deutschland und der Schweiz. Ein Pokal sowie ein erfreuliches und sehr nützliches Preisgeld wurden mir

am Abend noch überreicht. Meine erste Teilnahme an dem Großereignis für historische Flugzeuge mit dem vielfältigen Zusatzprogramm war für mich enorm eindrucklich.

Dieses erste Erlebnis bleibt mir immer gegenwärtig. Der kleinere Flugplatz Bex im Wallis mit seiner bescheidenen Graspiste war damals eine spezielle Basis von internationalem Rang. Einige früher bedeutende Piloten der Royal Air Force hatten teilweise noch ein privates Domizil am Genfersee. Daher spielten sie eine große Rolle auf dem Flugplatz Bex und an der Gestaltung der Programme dieser Flugtage. Es war schon erstaunlich, dass ein kleiner Flugplatz derart einmalige Attraktionen, wie Patrouille-Suisse, weitere berühmte Staffeln wie Red Arrows, Patrouille de France, den Harrier-Jet-Senkrechtstarter aus England, Hawker-Spitfire und P-51-Mustang ins Flugprogramm einbaute und zudem alle zwei Jahre neu gestaltete.

Erster Auslandsflug

Durch die Erlebnisse und unsere Eindrücke der Tage in Bex ermutigt, wagten wir einen ersten Auslandsflug und unsere Teilnahme am Flugtag in Offenburg. Wir starteten vorerst von Olten zum internationalen Flughafen Basel. Von Basel aus flogen wir mit dem Kollegen, welcher mich damals auch auf die Bucker-Aktion aufmerksam machte. Mit seiner Bucker-Jungmeister und zwei weiteren Bucker-Piloten führte er den Verband zum Flugplatz Offenburg. Beim Hinflug lernte ich, mich in eine Flugformation genau einzufügen. Dabei konnte ich mir die korrekten Abstände und Anhaltspunkte einprägen. Ich nahm am Flugprogramm nicht aktiv teil, machte aber mit der Bucker-Staffel ein paar Rundflüge. Diese Flugschau war für mich sehr lehrreich.

Weil man die Bucker-Kameraden am Sonntag noch an einem weiteren deutschen Flugplatz erwartete, bereitete ich den Rückflug nach Basel und den Weiterflug bis Olten vor. Wir starteten um fünf Uhr und bei schönstem Wetter in Offenburg. Zu erwähnen war während dieses Fluges die Tatsache, dass beim Umschalten auf die einzelnen Zündkreise einige Motoraussetzer auftraten. Sicherheitshalber landete ich auf dem Flugplatz in Freiburg/Breisgau. Dort prüfte ich die beiden Magnete und entfernte die dünnen Oxyd-Rückstände an allen Stromabnehmer-Kontakten der Zündkabel. Nachdem ich die Magnete erneut geprüft hatte und der Motor wieder einwandfrei lief, konnten wir den Weiterflug noch innerhalb des Flugplanes und auch ohne neuen Ärger mit der Zündanlage gestalten.

Wie stets üblich, wurde in Olten das Flugzeug gründlich gereinigt und alles sehr genau geprüft. Nach dem Gesetz

vieler Oldtimer-Piloten gelten für eine Stunde Flug-Genuss zumeist einige Stunden intensiver Arbeiten. Trotz des Erfolges am Wochenende in Bex beschäftigten mich das Startschwierigkeiten beim Wegflug am Freitag in Olten und die Zündstörungen beim Rückflug von Offenburg. Diese Ärgernisse mussten schon aus Sicherheitsgründen umgehend behoben werden. Ich baute beide Zündmagnete aus. In der konzessionierten Firma Hedinger in Wattwil ließ ich beide Geräte überholen. Gleichzeitig ersetzte ich alle Zündkabel, baute geschlossene Kerzenstecker und acht neue, geeignete Zündkerzen ein. Die Nachrüstungen bewährten sich bestens und ich hatte keine Zündaussetzer mehr. Zusätzlich wurde auch die Funkanlage noch geprüft. Dabei prüfte ich die Kopfhörer in den schon betagten Siemens-Kopfhauben und beide Kehlkopf-Mikrofone. Obwohl die Dittel-Funkanlagen mit ihrer eigenen Batterieversorgung oft bei Segelflugzeugen eingebaut sind und nur zwei Watt Ausgangsleistung aufweisen, bewährte sich die Anlage nach der Entstörung aller Zündleitungen besser. Bei laufendem Motor und speziell während des Fluges konnte ich mich jetzt über das Intercom auch mit dem Passagier im Vordersitz, ohne die unangenehmen Stör- und Knattergeräusche der Zündanlagen, viel verständlicher unterhalten. Die Verständlichkeit allgemein war ebenfalls viel besser.

Ende Oktober 1978 musste das Bucker-Flugzeug, wie bereits vorher die Flugzeuge der Motorflug-Gruppe Olten, zum Regional-Flugplatz Grenchen verlegt werden. Dieser Ortswechsel bedeutete von nun an die neue Heimat und den weiteren Standort unserer Motorflug-Gruppe. Dort wurde mir, wie bisher in Olten, auch ein eigener Einstellplatz im MFGO-Hangar bereitgestellt. Auf mein Gesuch hin wurde ausnahmsweise vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, der Stadt-Polizei und der Segelflug-Gruppe in Olten eine bis auf Weiteres geltende Bewilligung mit einem mir wichtigen

Inhalt erteilt. Für dringende Arbeiten werden je ein Einflug in Olten und ein Wegflug bewilligt. Über die Wintermonate konnte ich sogar den Flugzeug-Einstellplatz im sich dort befindlichen Werkstatt-Hangar benützen. Ein solch überaus großzügiges Angebot war für mich mit diesem Flugzeug sehr wertvoll. Dabei hatte ich durch die Nähe zu meinem Garage-Betrieb geeignete Geräte und Werkzeuge verfügbar. So konnte ich alle vorgeschriebenen Unterhaltsarbeiten selbstständig ausführen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt stellte mir entsprechende Bewilligungen aus. Auf diese Weise war es mir möglich, den Original-Zustand des Flugzeuges über einige Jahre hinweg zuverlässig und sicher zu gewährleisten.

Weil der Flugplatz Olten in der städtischen Grundwasserzone lag, musste man schon vor einiger Zeit die Verlegung des Motorflugbetriebes woanders hin ins Auge fassen. Eine Umsiedelung nach Kestenholz war trotz der anfänglich guten Aussichten und bereits erfolgtem Landkauf letztlich leider doch nicht möglich. Alle Bemühungen endeten nach einer negativen Entscheidung des Bundesgerichtes ohne den erhofften Erfolg. Wenigstens durften die Segelflieger ihren Flugbetrieb mit einer leistungsfähigen Winde in Olten weiterführen. Die Motorflug-Gruppe Olten musste ab September 1978 ihren Flugbetrieb zum Solothurner Regional-Flughafen nach Grenchen verlegen und es war nicht mehr möglich, ihre bisher einträglichen Flüge im gewerblichen Rahmen weiterhin so erfolgreich wie bisher zu gestalten. Für die Kasse der Gruppe bedeutete es weniger Einnahmen und für mehrere der Rundflug-Piloten eine Reduktion der eigenen Flugtrainings.

Nachdem ich mich in Grenchen ebenfalls gut eingerichtet hatte, konnte ich bis Ende Oktober noch einige Bucker-Starts und wunderschöne Flüge ausführen. In der Winterpause unternahm ich mit den offenen Bucker aber keinerlei Flüge, mit einer einzigen Ausnahme: An einem wunderschönen Tag im

Januar mit kristallklarer Luft und einer Temperatur von minus zehn Grad Celsius dachte ich mir, was für die früheren Piloten funktionierte, sollte heute doch auch noch möglich sein. Ich bekleidete mich mit wärmster Unterwäsche, einem bewährten Skidress und robusten Lammfell-Winterschuhen. Max war von der Idee ebenfalls begeistert. Den Motor erwärmte ich viel länger als gewohnt, nahm Kontakt zum Kontrollturm auf und rollte vorsichtig zum Start. Wir verließen den Platz in westlicher Richtung und stiegen gemächlich über dem Bieler-See auf über tausend Meter Höhe. In der kalten und trockenen Winterluft lief der Motor wunderbar. Ich hatte das Gefühl, dass er sich bei diesen Verhältnissen so richtig wohlfühlte. Aber für den Pilot und seinen Passagier ergaben sich aufgrund dieser enormen Kälte bald echte Probleme. Speziell beim hinteren Sitz, vom warmen Motor noch etwas mehr entfernt und auch noch vermehrt Zugluft ausgesetzt, wurde es wirklich saukalt. Wir drehten deshalb auch bald einmal um und kehrten vollkommen durchgefroren zum Ausgangspunkt zurück. Hinter dem kleinen Windschutz war es kaum noch möglich, das Gesicht in der eisigen Luft etwas zu schützen. Ich meldete uns umgehend zur Landung an und wir erhielten sofort den direkten Anflug zur Graspiste 07-Nord. Total durchgefroren rollten wir zum Hangar, wo man uns mit einem heißen Tee empfing. Es wurde mir deutlich klar, dass nur mit entsprechendem Training und viel besserer Ausrüstung Flüge im offenen Doppeldecker an sehr kalten Wintertagen, obwohl wirklich einmalig in ihrer Art, ratsam sind.

Bereits Anfang Mai erfolgte eine Einladung zur Teilnahme beim Flugtag auf dem Segelflugplatz Schmerlat, nahe der Stadt Schaffhausen. Nun bereits mit einigem Mehr an Erfahrung und einem gut laufenden Hirth-Motor konnten wir den Anflug, das ganze Flugprogramm und auch den Rückflug so richtig genießen. Aufgrund unserer Beteiligung

am Flugprogramm und der Flugzeug-Ausstellung ehrte man uns mit dem Preis der Stadt Schaffhausen.

Im Juni besuchten wir den Flugtag auf dem Flugplatz in Thun. Dort lernte ich einen der Gebrüder Horten kennen, welche mit ihren Nurflügel-Konstruktionen noch Jahre später weltweites Aufsehen erreichten. Herr Walter Horten hatte Bücher mit Bildern ihrer Nurflügel-Segelflugzeuge und während des Weltkrieges gebauten, aber noch unvollständigen Militär-Flugzeuge mit Jet-Antrieben bei sich. Diese Nurflügel-Flugzeuge von Horten, welche über keinen Rumpf und kein Heck-Leitwerk verfügten, waren wegen ihrer Bauweise bei vielen späteren militärischen Konstruktionen maßgebend. Als ich damals im Sommer 1954 den Vorunterrichts-Segelflugkurs besuchte, sah ich im Birrfeld-Hangar an einer Wand angelehnt ein zerlegtes Horten-Nurflügel-Segelflugzeug. Der Anblick dieser Konstruktion weckte damals schon mein spezielles Interesse. Ich bewunderte das eigenartige Fluggerät, konnte mir aber keine Vorstellung über sein Flugverhalten machen. Es war damals nicht möglich, dieses Flugzeug, welches noch mit deutschen Wehrmachts-Kennzeichen versehen war, in einem zusammengebauten Zustand zu betrachten.