Der
Scheibe Zugvogel

Daten und Geschichten, zusammengetragen von Walter Haimann

Seite

3 Vorgeschichte der Dokumentation

3 Egon Scheibe und Rudolf Kaiser: Zwei Welten?

4 Zugvogel, Werk-Nr. 1001

10 Zugvogel, Werk-Nr. 1002

17 Zugvogel, Werk-Nr. 1003

19 Zugvogel, Werk-Nr. 1004

21 Zugvogel, Werk-Nr. 1005

23 Preisliste „Burgfalke-Flugzeugwerke“

25 Zugvogel II

26 Zugvogel II, Werk-Nr. 1021

30 Zugvogel II, Werk-Nr. 1022

33 Zugvogel III und IV

60 Zusammenfassung

61 Teilnahme an Wettbewerben

65 Wie ging es weiter?

66 Kennblatt L-172

70 Prüfblatt L-172

74 Liste vorliegender Zeichnungen

76 Zuordnung Kennzeichen-Werk-Nr.

80 Zwischenbetrachtung

Der Scheibe Zugvogel

Dokumentation der Zugvogel-Baureihe *Stand 01.01.2021*

Eigentlich fing alles ganz harmlos an. Nach über 40 Jahren Modellbau suchte ich nach einem Segler, den wenige kannten, der einigermaßen gute Flugleistungen verspricht und auch schön ist. Außerdem sollte es davon keinen Bausatz geben. Denn z.B. Ka 8-ten gibt es ja wie Sand am Meer.

Meine Wahl fiel auf den Scheibe Zugvogel. Ich machte mir aber einen Spaß daraus, von einer „Ka 5“ zu sprechen und sah immer in fragende Gesichter. Das „Ka“ für Kaiser und die Ka 1 bis 4, 6, 7, usw. waren bekannt. Aber was sollte eine „Ka 5“ sein? Erst als ich erklärte, dass dies der Scheibe Zugvogel I ist, Rudolf Kaiser für ein paar Monate bei Egon Scheibe arbeitete und die Bezeichnung „Ka 5“ Kaisers persönlicher Bezeichnung entspricht, kam ein „aha“.

2010 begann ich mit den ersten Nachforschungen. Eine Nachfrage beim LBA und Internet. Schnell fand ich die D-8773. Ein Anruf bei Heinz Nierholz und ich hatte die Kontakte zu Norbert Weinhold, dem heutigen Eigentümer. Der Rumpf befand sich gerade in der Grundüberholung und ich durfte ihn kurz nach der neuen Pulverbeschichtung ablichten und ebenfalls Flächen und Leitwerk.

Danach musste ich aus privaten Gründen pausieren. Seit Herbst 2015 war wieder voller Einsatz. Schnell stellte ich fest, dass in den zugänglichen Beschreibungen und Dreiseitenansichten einige Ungenauigkeiten versteckt waren. Seither gilt mein Interesse hauptsächlich der Dokumentation. Ein Modellbau im Maßstab 1:3 soll natürlich auch noch entstehen (liegt immer noch „auf Eis“, da ich momentan mehr im Bereich des Königs- oder Kunststofffalken SF 36 baue).

60 Jahre nach dem Erstflug galt es zunächst, die noch verbliebenen Zeitzeugen zu ermitteln und zu befragen. Da diese nirgendwo mehr in leitender Funktion sind, haben mir die aktuell Aktiven weitergeholfen. Hier bereits ein Dank an alle, die mich mit Informationen versorgt haben.

Egon Scheibe und Rudolf Kaiser: Zwei Welten?

Wer unter dem Namen Egon Scheibe nachforscht, landet irgendwann unweigerlich bei seinem Flugzeugwerk in Dachau und dem dazugehörigen Standardwerk „FALKEN-HORST“ von Gerd Zipper.

Rudolf Kaiser dagegen wird schon fast in einem Atemzug genannt mit Alexander Schleicher. Informationen zu ihm findet man in mehreren Büchern zu Schleicher Flugzeugbau, Poppenhausen, meist aus der Feder von Peter F. Selinger.

Zwei Welten? Nein, in den Jahren bis 1955 nicht! Kaiser arbeitete in Zeitabschnitten von mehreren Monaten für Egon Scheibe (lt. Pilotenvereinigung Wasserkuppe PV Mitteilungen 4/91 von Oktober 53 bis April 55). Rudolf Kaiser stand also in Diensten von Egon Scheibe. Somit ist der Zugvogel zu Recht ein Scheibe-Flugzeug, auch wenn Kaiser als Konstrukteur geführt wird.

Zugvogel, Werk-Nr. 1001 (V1):
Er wurde 1954 ausgeliefert und zunächst als D-1210 registriert. Auf nebenstehendem Bild ist er – noch ohne Lackierung – in München Riem aufgenommen. Pilot ist wahrscheinlich Franz Medicus, der seinerzeit fast alle Scheibe-Flugzeuge einflog. Medicus war 1950 bei der Gründung des LVB dessen Ausbildungsleiter

(Detlef Walter, LBA)

Über den weiteren Werdegang ist nur bekannt, dass der Österreicher Alois Hasenknopf – nun mit der Registrierung OE-0273 - im Vorfeld der WM 1954 in Champhill/England verunglückte. Das Bild ist aus einer englischen Zeitschrift entnommen und mit folgendem Kommentar versehen:

(www.flightglobal.com, 1954 I 2125 Flight Archive)

„The last take-off of the ill-fated prototype Zugvogel flown by the Austrian pilot Alois Hasenknopf. Unfortunately the machine crashed near Hathersage, and the pilot, an instructor from Kufstein, was killed."

Hasenknopf war seinerzeit als Ingenieur bei der „Simmerwerke W. Simmer KG" in Kufstein beschäftigt. Der Inhaber, Walther Simmer ist auch heute noch durch die Entwicklung seiner Wellendichtungen, den „Simmerringen", bekannt. Für den Flugsport war Hasenknopf für die Hälfte der Arbeitszeit freigestellt.

Der Zugvogel war seinerzeit eigentlich noch im Versuchsstadium. Hasenknopf war jedoch von dem Segelflugzeug so begeistert, dass er es bereits bei den kurz darauf stattfindenden Weltmeisterschaften einsetzen wollte.

Bei allgemein gutem Wetter flog er am 15. Juli 1954 in eine Gewitterwolke. Sein rechter Flügel brach im Bereich der Landeklappen ab. Hasenknopf stieg noch aus, jedoch war die Höhe nicht ausreichend, sodass sich sein Fallschirm nicht mehr entfalten konnte. Die Aufnahmen von der Unfallstelle wurden mir von Rob Faulkner, dem Vorsitzenden des Derbyshire & Lancashire Gliding Club zur Verfügung gestellt. Sein Vater leitete seinerzeit die Untersuchungen.

Obwohl die Bilder als „Superspatz“ betitelt sind, zeigen sie eindeutig den Zugvogel.

Auf dem letzten Bild ist das Ende eines Schriftzuges „…*el*“ zu erkennen. Die Vermutung, dass es sich um das Ende des Namenszugs „*Hasenknopf Loisel*“ handeln könnte, ist eher unwahrscheinlich. Vielmehr dürfte es sich um das Ende der Typenbezeichnung „*Zugvogel*“ gehandelt haben. Die Bezeichnung als Typ I gab es bei dieser ersten Maschine noch nicht.

Die gebrochene Fläche wurde bei der im August 1953 wiedergegründeten und im April 1954 am Flughafen München Riem in Betrieb gegangenen Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug eingehend untersucht. Es ergaben sich keine Hinweise auf Material- oder Konstruktionsfehler. Somit wurde die Überbelastung der Fläche den meteorologischen Umständen zugeschrieben.

UNFALLBERICHT
über den tödlichen Absturz von Alois Hasenknopf am
15. Juli 1954 zwischen 16.15 Uhr und 16.31 Uhr

Am ersten Tag des Vortrainings (14. Juli) für die Segelflug-Weltmeisterschaften traf die Mannschaft Hasenknopf auf dem Segelfluggelände Champhill ein. Es herrschte ein kräftiger Westwind, und der ‚Zugvogel‘ wurde sofort aufgerüstet. Durch eine Beschädigung an der Haube ergab sich noch eine Verzögerung, so daß der Start erst um 18.38 Uhr erfolgte. An diesem Tage flog Hasenknopf 1 Stunde und 17 Minuten. Mit den Flugleistungen seines Segelflugzeuges war Hasenknopf sehr zufrieden, er hatte sie sehr gut mit denen der anderen am Hang segelnden Flugzeuge vergleichen können. Über die Flugeigenschaften sprach er mir gegenüber nicht viel, doch erwähnte er ausdrücklich, daß ihm noch viel Flugzeit fehlen würde, um das Flugzeug richtig kennenlernen zu können.

Am folgenden Tage (15. Juli) erfolgte der Start um 15.56 Uhr. Ich besprach mit Hasenknopf seine fliegerischen Aufgaben: Zeitfliegen am Hang und nicht fortfliegen. Als letztes wurde noch auf die Möglichkeit der Verständigung mit Sprechfunk verwiesen.

Beim Aufrüsten des Segelflugzeuges war der Konstrukteur des ‚Zugvogels‘, Ing. R. Kaiser, anwesend. Er überwachte den Zusammenbau und begann bereits, die Flügelnase und den Rumpf mit Schleifpapier zu glätten. Das Feinschleifen des Flugzeuges sollte erst am nächsten Tage erfolgen.

Unmittelbar vor dem Startzeichen sagte ich noch zu Hasenknopf: „Also hierbleiben!“ Hasenknopf flog zuerst im Hangaufwind und begann dann, in der Thermik zu kreisen. Währenddessen begab ich 6 mich mit dem Transportrad zum Flugzeuganhänger und ging dann zum Funksprechgerät, das Deisenberger an die Hangkante gebracht hatte. Mir wurde gesagt, daß die Funkverbindung gut sei. Als dann Herr Kaiser Hasenknopf auffordern wollte, in der Nähe der ‚Weihe‘ zu fliegen, um einen genaueren Vergleich der Flugleistungen anzustellen, gab Hasenknopf zurück: „Ich bin im Kurbeln, bitte

Funkstille!“ Das war die letzte Verbindung mit Hasenknopf. Zu dieser Zeit wurde das Flugzeug noch gesehen, wie es kreisend an Höhe gewann. Kurz darauf war es in der Wolke verschwunden.

Die übrigen Flugzeugführer gaben die Wolkenbasis mit 600 m an. Auf ständiges Anrufen durch die Bodenstelle hat Hasenknopf nicht mehr reagiert. Ich begab mich mit unserem Mannschaftsführer, Herrn Wolf, zum Kontrollraum. Dort meldete Wolf den Abflug des ‚Zugvogels‘ an. Kurz darauf kam die Nachricht, dass der ‚Zugvogel‘ bei Hathersage abgestürzt und der Flugzeugführer wahrscheinlich tot sei.

Eine Kommission, Wolf und ich begaben sich sofort zur Unfallstelle. Hasenknopf lag mit geöffnetem Fallschirm etwas 20 m vom zerstörten Flugzeug entfernt. Todesursache: Zertrümmerung der Schädeldecke. 5 m des rechten Flügels, der in der Wolke zerbrach, wurden zusammen mit der Haube in 600 m Entfernung auf dem Hochmoor gefunden.

Ich kannte Hasenknopf seit dem Jahre 1936, als er als Achtzehnjähriger in Grunau schulte. Er stand damals im Rufe eines befähigten Flugschülers. Ich sah ihn in Österreich wieder, wo wir fast drei Wochen im Trainingslager Wels zusammen waren.

Seine fliegerischen Fähigkeiten waren ausgezeichnet. Daß er mit großer Lieben bei der Sache war, ist allgemein bekannt. Ich weiß nicht, ob Hasenknopf jemals solch sträflichen Leichtsinn wie am 15. Juli gezeigt hat. (Ich habe ihn einmal in Wels wegen einer Bodenkurve gemahnt, die allerdings gekonnt war.)

Ich könnte mit nur vorstellen, daß Hasenknopf in heller Begeisterung über das schöne Flugzeug sich zum vorzeitigen Versuch eines Blindfluges hat hinreißen lassen. Es sei noch erwähnt, daß der Längsneigungsmesser, den Hasenknopf mitgebracht hatte, noch nicht eingebaut war.

Es steht außer Zweifel, daß sich der Flügelbruch innerhalb der Wolke ereignete infolge einer Überbeanspruchung bei hoher Fahrt. Daß der Fallschirmabsprung nicht rechtzeitig erfolgen konnte, liegt wohl daran, daß Hasenknopf das schnell rotierende Flugzeug nur mit großer Anstrengung verlassen konnte. Bei der Verwendung eines manuellen Fallschirmes wäre die Rettung eher möglich gewesen. Die Aufschlaggeschwindigkeit wird auf 200 km/h geschätzt.

Piet van Husen

Anmerkung: Der Bericht stammt aus den Offiziellen Mitteilungen des Österreichischen Aero-Clubs-SV, veröffentlicht in der Zeitschrift Thermik, Monatszeitschrift für Flugsport und Lufttouristik, Göttingen, September 1954. Piet van Husen war seinerzeit Leiter der Segelflugschule im österreichischen Aigen im Ennstal.

Der Tiroler Grenzbote berichtete damals:

Ing. Alois Hasenknopfs Fliegertod

Auf dem Kufsteiner Segelflugplatz weht eine schwarze Fahne. Kein Flugzeug erhob sich in den letzten Tagen in die Lüfte. Tirols Segelfliegerschaft und vor allem Kufstein steht ganz unter dem Eindruck vom Fliegertod des Sohnes unserer Stadt. Völlig überraschend kam am letzten Freitag die Nachricht aus England, daß dort der bekannte Tiroler Segelflug-Pionier Alois Hasenknopf, 36jährig, mit seiner Maschine tödlich verunglückt ist. Hasenknopf war ausersehen, mit noch zwei Österreichern an den W e l t m e i s t e r s c h a f t e n in Derby in der Nähe von London teilzunehmen. Galt er doch als einer der erfolgreichsten Segelflieger, der wiederholt die Tiroler Meisterschaft gewonnen hat. Hundertemal erhob sich Hasenknopf in die Lüfte und landete ebenso zuverlässig. Sein Start in England, der sein letzter wurde, ist ein tragisches Verhängnis.

Ing. Alois Hasenknopf (rechts) und Staatsmeister Hesse bei der offiziellen Verabschiedung am vergangenen Freitag in Salzburg. Bild: SV-Archiv

Die Unglücksmaschine mit der Bruchstelle.

Ing. Hasenknopf, der bisher eine Maschine vom Typ „Weihe“ bevorzugte, flog eine erst vor kurzem erworbene deutsche Neukonstruktion „Zugvogel“. Aus bis jetzt ungeklärten Gründen brach bei einem Trainingsflug eine Tragfläche im letzten Drittel, also im Bereich der Bremsklappen, weg. Ing. Hasenknopf ist noch aus der abstürzenden Maschine „ausgestiegen“, doch öffnete sich der Fallschirm, wahrscheinlich wegen der zu geringen Absprunghöhe, nicht mehr. Die Unglücksmaschine wurde auf Hasenknopfs speziellen Wunsch eigens für die Weltmeisterschaft angekauft. Der Kufsteiner Flieger hatte den „Zugvogel“ wiederholt ausprobiert und war von der Maschine begeistert. Sie war auch vom deutschen Amt für Luftfahrt geprüft und zugelassen.

Hasenknopf „Loisl“ hatte seine große Sportbegeisterung schon von seinem vor wenigen Jahren verstorbenen Vater, als Sportpionier nicht minder bekannt, und auch von seiner frühverstorbenen Mutter geerbt. Seine ganze Liebe konzentrierte er auf den Segelflugsport, dem er schon in jungen Jahren anhing. Er eignete sich auch große fachliche Kenntnisse an und arbeitete vor dem Krieg an der Forschungsanstalt für Segelflug in Berlin. Im Krieg stand er im fliegerischen Einsatz. Nach dem Krieg in die Heimat zurückgekehrt, verließ ihn trotz des ausgesprochenen Verbotes der Gedanke an den Segelflug nie. Er hatte großen Anteil an den Bestrebungen, die schließlich wieder zur Freigabe der Segelfliegerei in Österreich führten und war unter den ersten Fliegern, die sich wieder aktiv, mit Tat und Rat betätigten. Er war es vor allem, der unabläßig auf die besonderen Vorzüge des Kufsteiner Platzes für den Segelflugsport hinwies und dafür warb. Er war der Neubegründer des Kufsteiner Segelflieger-Clubs und gestaltete ihn als erprobter Pilot zur Segelfliegerschule aus, zu der die jungen Flugbegeisterten von hier und von auswärtigen Orten strömten. Nie ließ er sich von den Schwierigkeiten, die der Segelfliegerei im Weg standen, abschrecken. Er gewann auch viele auswärtige Freunde für Kufstein, dessen Fremdenverkehr dadurch gefördert wurde. Eine Krönung dieses neuen Aufschwungs des Kufsteiner Platzes hat dieser bei den heurigen Tiroler Meisterschaften im Segelflug erfahren, bei denen Hasenknopf den ersten Flug nach Innsbruck ausführte.

Nun ist dieser Platz, der seinen Flugleiter verloren hat, verwaist. Zum Zeichen der Trauer ruht vorerst der Flugsport. Die liebevolle Weiterpflege seiner Idee wird aber als Vollzug eines Vermächtnisses betrachtet werden dürfen, das Al. Hasenknopf, dessen Name aufs engste mit der Geschichte des Segelflugs in Tirol verknüpft ist, überlebt. Seiner Gattin, die mit dem Abberufenen die Liebe zum schönen Segelfliegen teilte, wurde von allen Seiten, besonders aus Fliegersportkreisen und auch von der Stadt Kufstein, das Mitgefühl zum schweren Verlust ausgesprochen.

Bemerkenswert ist an dem Bericht, dass hier der Zugvogel noch unlackiert, entsprechend der Fotografie aus München-Riem, abgebildet ist

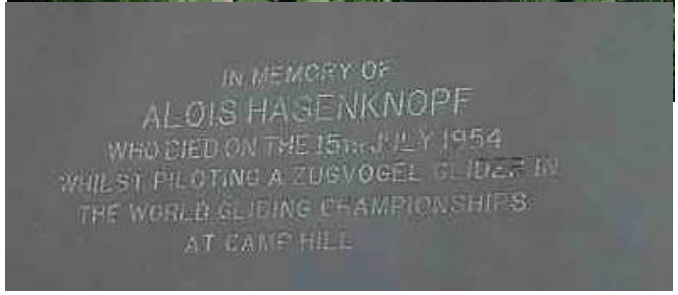
In Kufstein wurde 1999 eine Straße nach Alois Hasenknopf benannt. Nachfragen bei den Kufsteiner Fliegern, den Rosenheimer Fliegern (seinerzeit eng mit Kufstein verbunden) blieben bisher ergebnislos. Möglicherweise sind viele Erinnerungen und Dokumente verloren gegangen, als der Fliegerclub Kufstein das Gelände in Kufstein aufgab und nach Langenzenn umzog. Auch der Vorstand der Schwazer Flieger (flogen bis ca. 1960 in Kufstein) konnte trotz Befragung langjähriger Mitglieder keine weiteren Daten liefern.

Hasenknopfs Tochter Erika konnte sich erinnern, dass die Kufsteiner Fliegerkameraden später ein anderes Segelflugzeug auf den Namen „Alois Hasenknopf“ getauft hatten. Jedoch war auch diesem Flugzeug kein langes Leben beschert.

Im März 2016 erhielt ich neue Bilder aus England von Mike Armstrong. Sein Vater war einer der Organisatoren der Weltmeisterschaft und Mike war im Alter von 8 Jahren voll dabei. Der Unfall ist für ihn bis heute in Erinnerung geblieben. Von seinem Kollegen David Martin (mit im Bild) stammen folgende Aufnahmen:

Alois Hasenknopf (lt. D. Martin vor Muger 19b, es dürfte sich jedoch um eine Musger 19a handeln)

David Martin an der Steinpyramide zum Gedenken an Alois Hasenknopf



Historische Bilder

von Franz Friedel

Franz Medicus

Rudolf Kaiser, Egon Scheibe

Zugvogel, Werk-Nr. 1002 (V2), D-8773:

Der Segler fliegt heute noch unter der Originalregistrierung D-8773. 1955 wurde er an den Flugverein Villingen ausgeliefert. Eigentümer war laut Vereinschronik zunächst das Vereinsmitglied Helmuth Zeidler. 1957 ist die Haltergemeinschaft Dr. Binder, Zeidler, und Dr. Zetsche (Augenarzt) vermerkt. 1976 überlässt Hellmut Zeidler „seinen Zugvogel Ib“ dem Verein als Geschenk. 1989 wird er an Heinz Nierholz (Bauprüfer i.R. LTB Hummel, Villingen-Schwenningen) verkauft, der ihn schließlich an Norbert Weinrich, dem Vorsitzenden des Breisgauvereins für Segelflug e. V. übereignet.

Bei einem Gespräch mit Heinz Nierholz habe ich erfahren, dass der Zugvogel 1955 direkt durch die Haltergemeinschaft Wilhelm Binder (Donaueschingen), Hellmuth Zeidler (Architekt) und Dr. Zetsche (Augenarzt) für 12.000 DM erworben wurde. In dieser Zeit wurde er auch von Hanna Reitsch geflogen, welche von dem Segler restlos begeistert war, weil sie ihn nicht ins Trudeln bringen konnte. Dies gelang jedoch später unfreiwillig Wilhelm Binder (Binder Magnete Villingen / Binder Aviatik Flugplatz Villingen-Donaueschingen), welcher ihn zwar noch abfangen konnte, jedoch danach nicht mehr flog.

Nach dem Tode von Hellmuth Zeidler wurde der Zugvogel über 10 Jahre vom Verein geflogen, bis ihn Heinz Nierholz, der zuvor schon am Bau eines Grunau Babys und einer Mü 13d maßgeblich beteiligt war, inclusive Hänger für 7.000 DM vom Verein erwarb. Nierholz war 25 Jahre lang Organisator des Oldtimer-Segelfluglagers des Luftsportverein Blumberg, welches alljährlich in der Pfingstwoche stattfindet.

(Bild siehe Gerd Zipper, FALKEN-HORST, Seite 152).

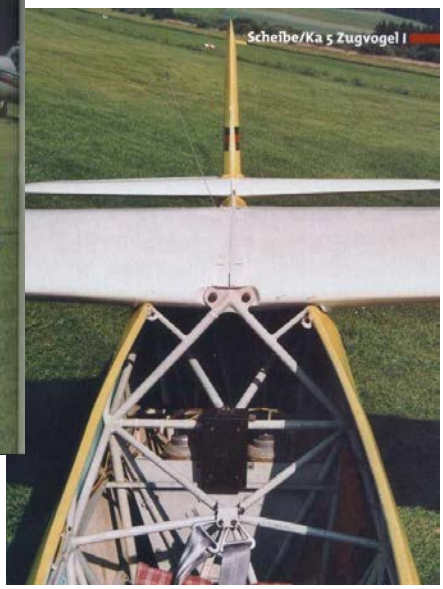
Er ist auch auf einigen Bildern im Internet abgebildet. Haupt- und Spornrad wurden erst nachträglich eingebaut, in der Zeit, als der Zugvogel im Vereinsbetrieb geflogen wurde. Ursprünglich hatte er wie alle Zugvogel (I) eine durchgehende Kufe.

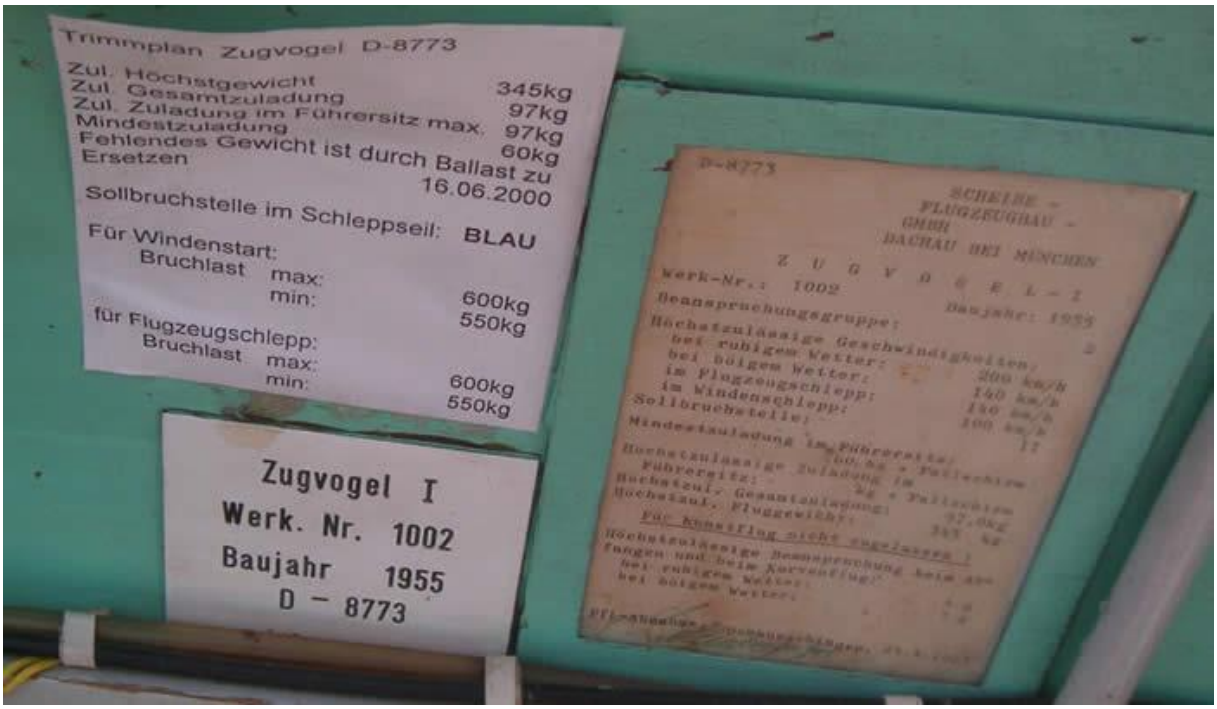
Bild: LSB Villingen)

aus „Die Geschichte des Flugsports in Sindelfingen“, „Spalinger S 18 mit M. Hammer und E. Böhm auf dem Klippeneck 1956“ (Bild Klaus Keim).

Hinter der Spalinger steht eindeutig ein Zugvogel. Aufgrund der Jahreszahl und der erkennbaren Flächenarretierung muss es ein Zugvogel I sein. Durch die Haube ist schemenhaft ein Teil des Kennzeichens zu sehen. Der ZV steht offensichtlich auf einem hohen Transportrad. Weitere Details: Haken und Form des Rumpfbugs, Schriftzug unter der Fläche. => Es ist Werk-Nr. 1002, D-8773.

(Bilder LSB Villingen)

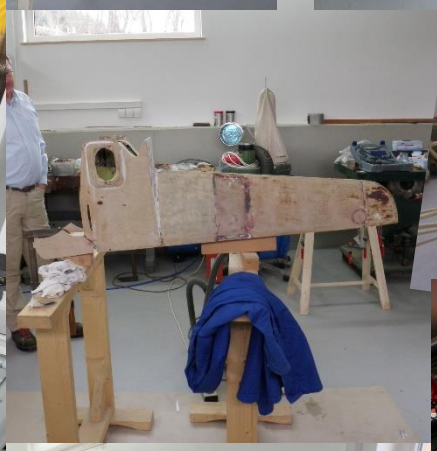
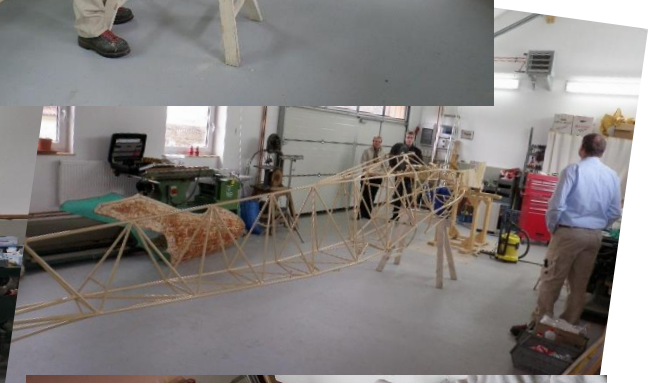




(Bild: Detlef Walter LBA)

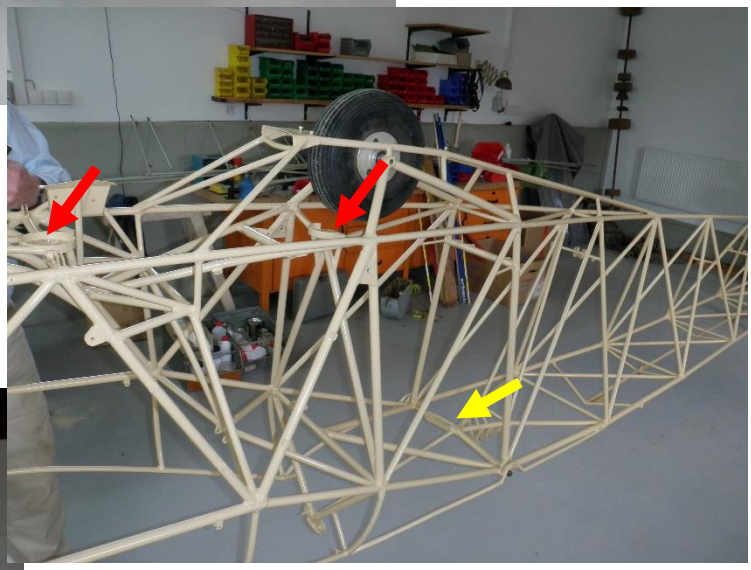
Bilder von und mit Heinz Nierholz:

Nachfolgend einige Bilder von meinem Besuch bei Norbert Weinhold am 19. März 2011:

Nach der Grundüberholung ist der Rumpf weiß, das Seitenruder rot. Das Rot ist am Sporn rund bis zur Linie der Rumpfunterkante gezogen. Im Bereich von Rad und Kufe setzt sich diese Trennlinie gerade fort und ist kurz vor der Nase wieder rund hochgezogen, sodass nur die „Nasenspitze“ rot ist (siehe Bild Seite 16).

Die Bugverkleidung aus Sperrholz:



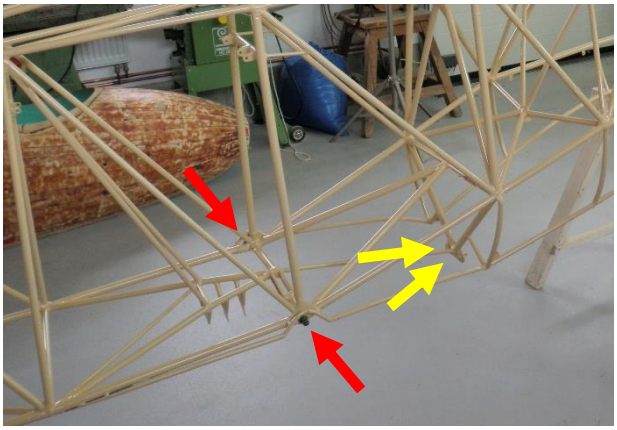
Gut zu erkennen sind die Lager der Federn für die Kufe, die hintere inzwischen aufgrund des eingebauten Hauptrades und der dadurch verkürzten Kufe nunmehr ohne Funktion.

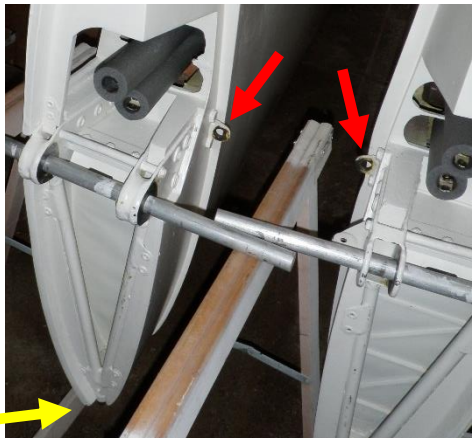
Als Aufbauhilfe befindet sich an der linken Tragfläche eine Metallöse, welche zwischen den Flacheisen am Rumpfgerüst arretiert wird.

Als Beschläge für die Querruder dienen Klavierbänder:

Im Gegensatz zu Werk-Nr. 1001 sind die Querruder bespannt!

Der Rumpf „hängt“ fast spielerisch an Bolzen im Bereich von Holm und Nasenleiste:





D – 1192 am 07.05.2016 in Bad Königshofen (Bild W. Haimann)

Dieses Grundprinzip der Flächenbefestigung, mit Aufnahme der Torsionskräfte an der Flächenvorderkante, ist auch bei der Mü 13 E, D – 1192 der IG Scheibe Flugzeuge zu erkennen. Aufgrund des Platzbedarfs für den zweiten Sitz wurde hier lediglich eine Holmbrücke zwischengeschaltet und nicht wie beim Zugvogel die Flächen direkt miteinander verbunden (bereits beim Bergfalken II nicht mehr vorhanden). Beim Zugvogel blieb es erhalten und wurde auch bei der SF-27 übernommen.

Nach 65 Jahren immer noch ein Schmuckstück

Der Zugvogel (I) wartet auf Thermik über dem Schwarzwald

Bild Norbert Weinhold 2018

Der Rumpf ist grundüberholt, Fläche und Höhenleitwerk sind noch so, wie ihn Heinz Nierholz geflogen hat.

Zugvogel, Werk-Nr. 1003 (V3), D-5429:

Er wurde 1955 an den Landesverband Nordrhein-Westfalen ausgeliefert und am 9.7.55 als D-5429 registriert. Hanna Reitsch siegte mit ihm bei der DM 1955 in Oerlinghausen mit 2635 Punkten. (Bild siehe Gerd Zipper, FALKEN-HORST, Seite 50).

Die DM-Teilnahme wird von Zipper „Debut“ des „Prototyps“ genannt. Dies darf jedoch nicht als das Debut des **ersten** Prototyps missverstanden werden. Der erste Zugvogel ging im Vorfeld der WM 1954 verloren, der zweite war in privater Haltergemeinschaft und trat wahrscheinlich kaum öffentlich in Erscheinung. Somit trat dieser Flugzeugtyp mit der Teilnahme an der DM durch die berühmte Pilotin erstmals in den Blick der Öffentlichkeit. Auf YouTube kann man unter https://youtu.be/4Vut03kXaFM einen Film zur DM 57 finden, auf dem der Segler, seinerzeit geflogen von Peter Kürten, und Hanna Reitsch zu sehen sind.

Screenshot freigegeben durch Achim Kleinegees

„Kürten“, wahrscheinlich der Bauprüfer Peter Kürten, belegte damit bei der DM 1957 den 14. Platz mit 1088 Punkten.

In der Chronik des Flugplatzes Anklam kann man nachlesen: „Am 30.6.1956 landete Willi Kurten aus Oerlinghausen mit dem Flugzeug „Zugvogel“ auf dem Weg nach Fehmarn in Anklam.“ Es ist wahrscheinlich, dass es sich dabei um den D-5429. Weitere Angaben hierzu liegen derzeit nicht vor.

Richard Cawsey informierte mich am 30.8.17, dass dieser Zugvogel am 30.07.1977 am Segelfluggelände Friesener Warte bei Bamberg zu Bruch gegangen war.

Dort nachgefragt, erhielt ich eine Fülle an Informationen.

Gerhard Göller, LSV Friesener Warte schrieb: *„Das Flugzeug wurde Anfang der 70er Jahre von „Variometerpapst“ Ingo Westerboer aus Regensburg von der Flugschule Oerlinghausen käuflich erworben. In den Folgejahren flog er zwischenzeitlich immer wieder selbst (zusammen mit seinen Fliegerfreunden von der Akaflieg Regensburg) auf der Friesener Warte und stellte dabei den Zugvogel den Mitgliedern des LSV Friesener Warte zur Verfügung.*

Am 30.7.1975 kam es dann leider zu dem schweren Unfall. In niedriger Höhe wurde von dem Piloten im überzogenen Zustand ein Kurvenwechsel eingeleitet. Der Zugvogel ging ins Trudeln über und schlug an einem Waldrand etwa 500m nördlich des Fluggeländes ein. Der Pilot (Erich Gerstberger) wurde schwerstverletzt und erlag eine Woche später seinen Verletzungen. Ein Gedenkstein an der Unfallstelle erinnert heute noch an diesen Unfall…. Der Zugvogel wurde bei dem Unfall total zerstört und nicht wiederaufgebaut. Die Holzteile wurden verbrannt, das Stahlrohrgerüst zerkleinert und vergraben. Es existiert lediglich noch das Kennzeichen vom Rumpf und das Seitenruder!“

Wenige Tage vor dem Unfall

Bild Gerd Porzky, LSV Freisener Warte)

(Bild Silke/Horst Weigelt, LSV Freisener Warte)

Nr. 173 — fränkischer Tag

BAMBERGER NACHRICHTEN

Der Pilot, ein 33jähriger aus Strullendorf, erlitt schwerste Verletzungen

Segelflugzeug an der Friesener Warte abgestürzt

Beim Landeanflug ins Trudeln geraten und über die rechte Tragfläche „abgeschmiert"

Ein schwerer Flugunfall ereignete sich Mittwoch mittag auf dem Segelfluggelände der Friesener Warte. Wie die Polizei mitteilte, hatte der 33jährige Erich Gersberger aus Strullendorf mit einem Segelflugzeug vom Typ „Zugvogel", das der Akademischen Fliegergruppe Regensburg gehört, einen Übungsflug unternommen. Als er gegen 11.30 Uhr zum Landeanflug ansetzte, hatte er vermutlich eine zu geringe Geschwindigkeit. Die Maschine geriet ins Trudeln und „schmierte" über die rechte Tragfläche ab.

Auf dem Steilhang zwischen dem Segelfluggelände und dem Ortsteil Friesen der Gemeinde Hirschaid schlug die Maschine auf.

Gersberger erlitt schwerste Verletzungen und mußte mit dem Hubschrauber in die Erlanger Universitätsklinik gebracht werden. An der Maschine entstand Totalschaden in Höhe von 10 000 DM.

Ein Sachverständiger des Bundesluftfahrtamtes Braunschweig nahm noch am Nachmittag die Untersuchung auf.

Wie dem ⓕ am Abend vom Segelfluggelände mitgeteilt wurde, sei Gersberger nach Auskunft des behandelnden Professors an der Erlanger Universitätsklinik inzwischen außer Lebensgefahr.

Der letzte Flugunfall auf dem Segelfluggelände der Friesener Warte habe sich vor etwa vier Jahren ereignet. Der Flugzeugführer sei damals mit relativ leichten Verletzungen davongekommen.

Der „Zugvogel" ist nach Ansicht eines sachkundigen Mitglieds des Bamberger Aero-Clubs ein bewährtes Leistungsflugzeug. Es ist in Mischbauweise (Stahlrohr und Holz) hergestellt, während die neueren Typen der Leistungssegelflugzeuge heutzutage meist in Kunststoffausführung angeboten werden.

Die Polizei meldet

Das ist eine Frechheit

In der Brennerstraße verschuldete ein 31jähriger Personenwagenfahrer aus Bamberg einen Auffahrunfall. Es entstand immerhin für 6500 DM Sachschaden. Mit der Ausrede, telefonieren gehen zu müssen, entfernte er sich zu Fuß von der Unfallstelle und kehrte nicht mehr zurück. Was das sollte? Nun, zumindest war keine Blutprobe möglich.

Anzeige folgte nach

Nahe einer Zufahrt auf die Friesener Warte endete am Waldrand der verunglückte Landeanflug von Erich Gersberger. Wie unsere Bilder deutlich erkennen lassen, wurde das Segelflugzeug durch den Aufprall auf den Erdboden und durch die Kollision mit den Bäumen restlos demoliert: Das Leitwerk wurde abgeknickt, die Tragfläche abgebrochen und der Bug der Maschine förmlich abgerissen (zu unserem obigen Bericht: „Segelflugzeug an der Friesener Warte abgestürzt")

Fotos: FT-Emil Bauer

(Zeitungsberichte von Peter Kügel, LSV Friesener Warte)

Zugvogel, Werk-Nr. 1004, D-1359:

Er wurde 1956 an die Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug, München Riem, ausgeliefert und als D-1359 registriert. Er war mit Wölbklappen ausgestattet.

Hanna Reitsch belegte damit bei der WM 1956 in St. Yan, Frankreich den 8. Platz. (Bild siehe Gerd Zipper, FALKEN-HORST, Seite 50) und bei der DM 1957 den 3. Platz mit 2412 Punkten.

Auf YouTube ist er im Film „The 1956 World Gliding Chamionship – St Yan, France“ https://www.youtube.com/watch?v=4jdsIp4w7ME bei Minute 2:59 der Zugvogel mit Wettbewerb-Nr. „49“ zu sehen.

Auf YouTube https://youtu.be/4Vut03kXaFM , dem bereits erwähnten Film zur DM 57 steht Hanna Reitsch vor dem von ihr eingesetzten Zugvogel (Werk-Nr. 1004, D-1359)

Screenshot freigegeben durch Achim Kleinegees

Am 18.April 2017 erreichte mich nachfolgende Mail von Mario Selss:

„Ich kann zu dem Zugvogel Hanna Reitsch einiges sagen. Als Mitglied in der Flugsportgruppe des DLR konnte ich dieses Flugzeug beim Flugbetrieb des Öfteren beobachten. Die Flugsportgruppe durfte die Dienstflugzeuge mitbenutzen. …
Das Flugzeug war sehr kritisch in seinem Flugverhalten. Ich habe nur einen F-Schlepp gemacht, fühlte mich jedoch so unwohl in dem Flugzeug, dass ich keinen weiteren Flug mehr machte.
1970 oder 1971, meine ich ist das Flugzeug in den wilden Kaiser gestürzt. Totalschaden und der Pilot war tot.“

Hanna Reitsch im Gespräch mit Herbert Hartmann

Bilder Franz Friedel

Hier ist das abwerfbare Rad gut zu erkennen.

Der Zugvogel trug bei der WM 1956 in St Yan, Frankreich, die Wettberwerbsnummer „49“.

Bild Franz Friedel

Deutlich zu erkennen sind die Wölbklappen.

Weiter ist zu erkennen, dass in der Haube kein Fenster mehr eingearbeitet ist. Stattdessen befindet sich eine Öffnung an der linken Rumpfseite (bereits ab Werk-Nr. 1003). Mehr dazu beim Zugvogel III, D-8824, Werk-Nr. 1028.
Auffällig ist auch, dass die Querruder nun nicht mehr bis ganz nach außen durchgehen. Die Randbögen entsprechen in der Ausführung bereits dem Zugvogel II.

Mit dem Hinweis von Mario Selss auf den Absturz im Wilden Kaiser konnte ich mich auf die weitere Suche begeben. Viele Emails, darunter ca. 20 an umliegende Gemeinden und ca. 40 an Hütten und Almen haben schließlich zu einem Ergebnis geführt: Reinhard Haggenmüller vom Flugplatz in St. Johann T. erinnerte sich an den Vorfall: „*Die Fliegergruppe des DFVLR aus Oberpfaffenhofen hielt bei uns in St. Johann T. immer ihr Segelfliegerlager ab, unter anderem auch mit einem Herrn Milius sowie Hösch Hans. Hösch Hans schleppte zwar die meiste Zeit mit der Do 27, manchmal flog er aber auch mit dem Zugvogel, mit dem er leider im Niederkaisergebiet tödlich abstürzte.*“
Auf eine Anfrage bei der FSG der DLR erhielt ich prompt Antwort von Christoph Fürst: „*Hallo Walter, das Datum des Absturzes konnte mein Schwiegervater definitiv als den 14.06.1968 bestimmen, da er zur Zeit des Unglücks selber in St. Johann in der Luft war und seinen Versuch für den 5 Stunden Flug für das Silber C absolvierte.*“

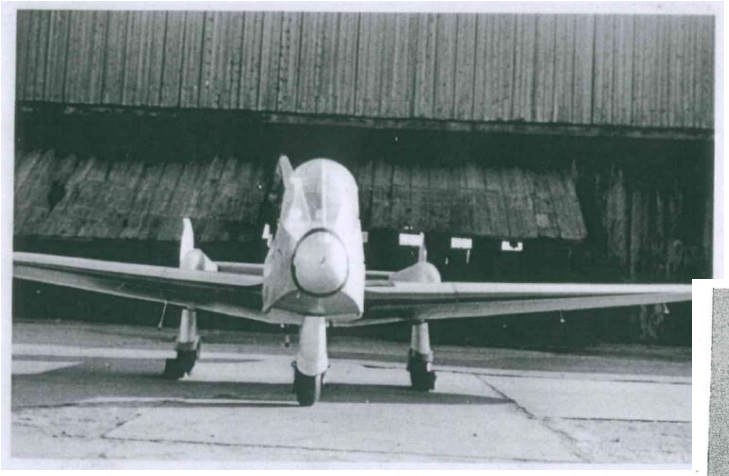
Zugvogel, Werk-Nr. 1005:

Von diesem Flugzeug war bislang keine Registrierung bekannt. Es war nicht einmal sicher, ob es sich um ein komplettes, flugfähiges Flugzeug gehandelt hat. Einzig bekannt war, dass es an „Dahmen Burglengenfeld“ ausgeliefert wurde. In Burglengenfeld gab es seinerzeit die Burgfalke Flugzeugbau-Reparaturwerke Burglengenfeld. Inhaber war ein Martin Dahmen.

In diesem Zusammenhang muss ein Blick auf die damalige Zeit geworfen werden:

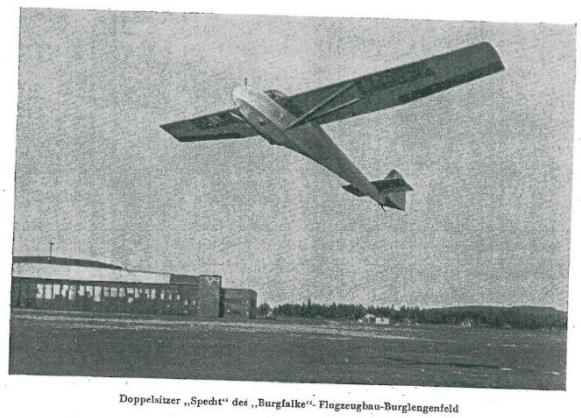
Es war eine Zeit heraus aus der Orientierungslosigkeit, des Neuanfangs und jeder wollte nach vorne, nicht zurückblicken. Berichte sind von einer wirtschaftlichen Euphorie geprägt, die wir heute nicht mehr kennen. Viele Unternehmen dieser Zeit hatten keinen langen Bestand, konnten sich in der rasanten Entwicklung nicht behaupten und gingen sang- und klanglos unter. In Bezug auf den Segelflug ist die Wiederzulassung am 1. Mai 1951 dabei von großer Bedeutung. Diese Wiederzulassung kam nicht überraschend. Vereine und Firmen fieberten geradezu darauf hin.

Nun, Martin Dahmen, geb. 1915 arbeitete während des Krieges im Messerschmitt Konstruktionsbüro in Regensburg. Egon Scheibe war im Reichsluftfahrtministerium beschäftigt. Burgfalke Flugzeugbau oHG begann im November 1951 mit der Fertigung von Segelflugzeugen. So baute man z.B. die Scheibe Mü 13E (Bergfalke I), Bergfalke II, den Spatz 55 und L-Spatz 55, den Specht, die Lo 100 bzw. Teile davon in Lizenz. Dazu die passenden „Trailer“. Sogar der Burgfalke/Meindl M-150 Schulmeister, eine Weiterentwicklung des vor dem Krieg für das Unternehmen Wiener-Neustädter Flugzeugwerk GmbH vom österreichischen Ingenieurs Erich Meindl entwickelten WN-16. Meindl selbst kam kurz nach dem Krieg auf mysteriöse Weise ums Leben. Die M-150 war ein 2-sitziger Trainer in Tandemanordnung und Druckpropeller, doppeltem Leitwerksträger und als Tiefdecker ausgelegt.



Meindl M 150 Schulmeister vor den Werkstoren (Bild von Albert Duscher)

Scheibe Specht (aus Oberpfälzer Rundschau April 1954)



Doppelsitzer „Specht“ des „Burgfalke“- Flugzeugbau-Burglengenfeld

Dahmen lieferte weltweit, drei Segelflugzeuge wurden z.B. nach Syrien verkauft. In dieser Zeit wurde auch der Zugvogel nach Burglengenfeld geliefert. Bestand eine Lizenz zum Nachbau? Gab es abgeänderte Versionen unter anderem Namen? Wir wissen es nicht.

Das nächste, was von Dahmen bekannt ist, war folgendes:

Am 15.03.1961 standen die Arbeiter früh morgens in der Kälte vor verschlossenen Werkstoren. Martin Dahmen war – angeblich mit Kasse und Sekretärin – nach Kairo, Ägypten verzogen. Möglicherweise stand er dort in Verbindung mit dem Konstrukteur Ernst Heinkel. Er ist angeblich nie mehr nach Deutschland zurückgekehrt und verstarb am 18.07.1979 in Aesch/Schweiz.

Was aus dem Werk und dem Inventar wurde, ist nicht bekannt. Vage Hinweise hierzu findet man in einem 2013 erschienenen Artikel “Drei Rückwärtsgänge, keine Tür“ über die Versteigerung eines Kleinwagens, welcher ebenfalls von Dahmen gefertigt wurde. Nach den Erzählungen des darin benannten, inzwischen verstorbenen Dahmen-Arbeiters Albert Duscher aus Teublitz ist davon auszugehen, dass sich nach dem Weggang Dahmens viele in irgendeiner Weise bedient haben, um sich schadlos zu halten. Natürlich wollte auch niemand mehr groß darüber sprechen und der Mantel des Schweigens breitete sich aus.

Folge: Eine gezielte Nachforschung zum Thema Zugvogel I, Werk-Nr. 1005 war nicht mehr möglich. Hier konnte nur noch „Kommissar Zufall“ helfen; irgendjemand sieht und erkennt vielleicht einen Zugvogel oder Teile davon und meldet sich.

Und Kommissar Zufall hat sich am 30.08.2017 um 14:19 Uhr in Person von Richard Cawsey gemeldet: **„Zugvogel I, Werk-Nr. 1005: in Ägypten als SU-115 registriert. In 1963 bei Royal Aero Club of Egypt, Embaba.“**

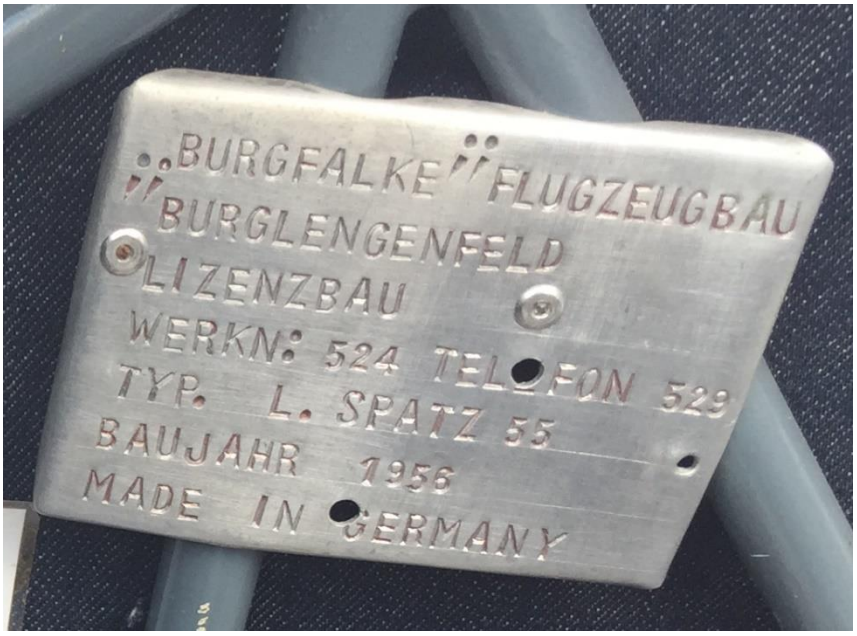
Somit steht fest, dass es 5 Flugzeuge „Zugvogel (I)“ gegeben hat. Wie weit die Werk-Nr. 1005 mit den Vorgängern identisch war, ob sie z.B. Wölbklappen hatte, ist nicht bekannt.

Durch Zufall fand ich bei Google dann Bilder von zerfallenden RF5 in der Ägyptischen Wüste. Nach einigen schnellen Nachfragen war ein Kontakt nach Kairo hergestellt. Am 28.9.17 erhielt ich folgende Nachricht:

„The aeroclub of Egypt has stopped operating for more than 3 years now due to various reasons. A lot of aircraft are currently stored in containers. I doubt this one is still flying, However I’ll check with some of my friends who used to fly gliders in Egypt.“

Ich bin gespannt, wie es weitergeht!

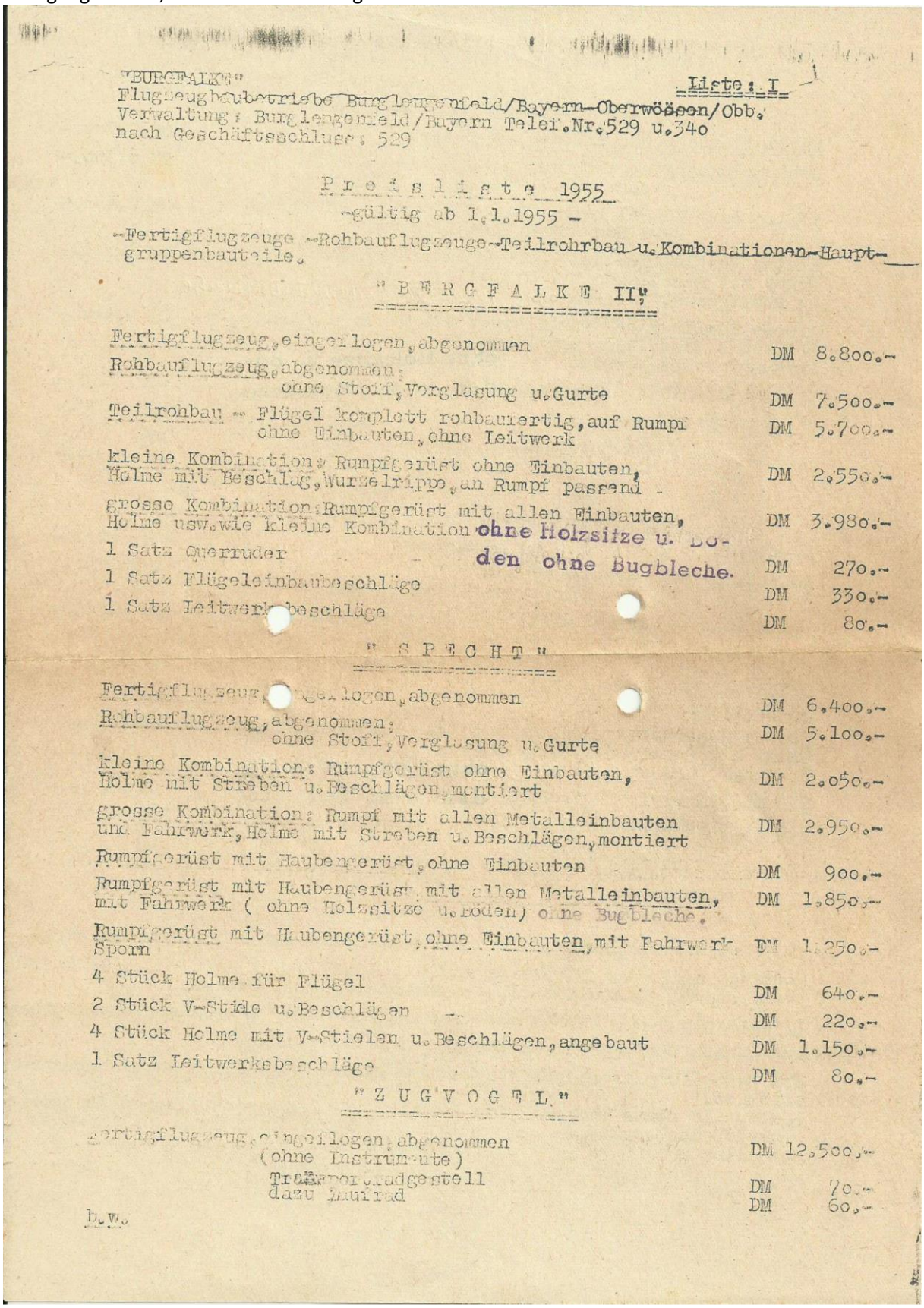
Auch wenn in Burglengenfeld nichts mehr an Burgfalke Flugzeugbau und Martin Dahmen erinnert, so finden sich dennoch weit verbreitet stille Zeugen dieser vergangenen Zeit.



Dieses Typenschild gehört zum L-Spatz 55, D-1415, beheimatet in Agathazell

Bild Walter Haimann

Interessant ist eine Preisliste der Flugzeugbetriebe Burglengenfeld-Oberwössen, welche mir von Wolfgang Dürlich, Aeroclub Weiden zugesandt wurde:



"BURGFALKE" Liste: I
Flugzeugbaubetriebe Burglengenfeld/Bayern-Oberwössen/Obb.
Verwaltung: Burglengenfeld/Bayern Telef.Nr.529 u.340
nach Geschäftsschluss: 529

Preisliste 1955
-gültig ab 1.1.1955 -

-Fertigflugzeuge -Rohbauflugzeuge-Teilrohrbau u.Kombinationen-Hauptgruppenbauteile.

"BERGFALKE II"

Fertigflugzeug, eingeflogen, abgenommen	DM	8.800.-
Rohbauflugzeug, abgenommen; ohne Stoff, Verglasung u.Gurte	DM	7.500.-
Teilrohbau - Flügel komplett rohbaufertig, auf Rumpf ohne Einbauten, ohne Leitwerk	DM	5.700.-
kleine Kombination: Rumpfgerüst ohne Einbauten, Holme mit Beschlag, Wurzelrippe, an Rumpf passend	DM	2.550.-
grosse Kombination: Rumpfgerüst mit allen Einbauten, Holme usw. wie kleine Kombination ohne Holzsitze u. Böden ohne Bugbleche.	DM	3.980.-
1 Satz Querruder	DM	270.-
1 Satz Flügeleinbaubeschläge	DM	330.-
1 Satz Leitwerksbeschläge	DM	80.-

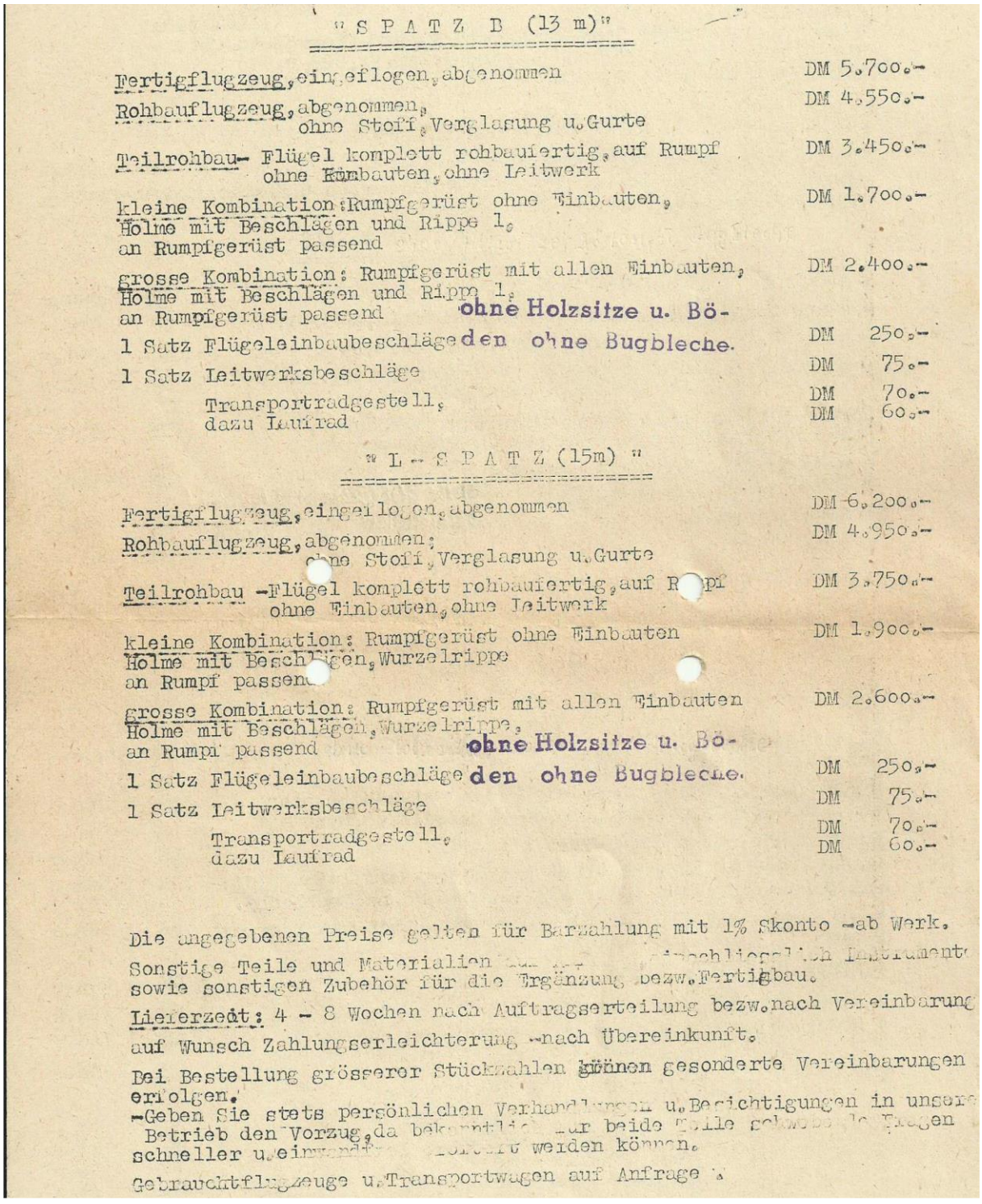
"SPECHT"

Fertigflugzeug, eingeflogen, abgenommen	DM	6.400.-
Rohbauflugzeug, abgenommen; ohne Stoff, Verglasung u.Gurte	DM	5.100.-
kleine Kombination: Rumpfgerüst ohne Einbauten, Holme mit Streben u.Beschlägen, montiert	DM	2.050.-
grosse Kombination: Rumpf mit allen Metalleinbauten und Fahrwerk, Holme mit Streben u.Beschlägen, montiert	DM	2.950.-
Rumpfgerüst mit Haubengerüst, ohne Einbauten	DM	900.-
Rumpfgerüst mit Haubengerüst mit allen Metalleinbauten, mit Fahrwerk (ohne Holzsitze u.Böden) ohne Bugbleche.	DM	1.850.-
Rumpfgerüst mit Haubengerüst, ohne Einbauten, mit Fahrwerk Sporn	DM	1.250.-
4 Stück Holme für Flügel	DM	640.-
2 Stück V-Stiele u.Beschlägen	DM	220.-
4 Stück Holme mit V-Stielen u.Beschlägen, angebaut	DM	1.150.-
1 Satz Leitwerksbeschläge	DM	80.-

"ZUGVOGEL"

Fertigflugzeug, eingeflogen, abgenommen (ohne Instrumente)	DM	12.500.-
Transportradgestell	DM	70.-
dazu Laufrad	DM	60.-

b.w.



"S P A T Z B (13 m)"

Fertigflugzeug, eingeflogen, abgenommen	DM 5.700.-
Rohbauflugzeug, abgenommen, ohne Stoff, Verglasung u. Gurte	DM 4.550.-
Teilrohbau- Flügel komplett rohbaufertig, auf Rumpf ohne Einbauten, ohne Leitwerk	DM 3.450.-
kleine Kombination: Rumpfgerüst ohne Einbauten, Holme mit Beschlägen und Rippe 1, an Rumpfgerüst passend	DM 1.700.-
grosse Kombination: Rumpfgerüst mit allen Einbauten, Holme mit Beschlägen und Rippe 1, an Rumpfgerüst passend ohne Holzsitze u. Böden ohne Bugbleche.	DM 2.400.-
1 Satz Flügeleinbaubeschläge	DM 250.-
1 Satz Leitwerksbeschläge	DM 75.-
Transportradgestell,	DM 70.-
dazu Laufrad	DM 60.-

"L - S P A T Z (15m)"

Fertigflugzeug, eingeflogen, abgenommen	DM 6.200.-
Rohbauflugzeug, abgenommen; ohne Stoff, Verglasung u. Gurte	DM 4.950.-
Teilrohbau -Flügel komplett rohbaufertig, auf Rumpf ohne Einbauten, ohne Leitwerk	DM 3.750.-
kleine Kombination: Rumpfgerüst ohne Einbauten Holme mit Beschlägen, Wurzelrippe an Rumpf passend	DM 1.900.-
grosse Kombination: Rumpfgerüst mit allen Einbauten Holme mit Beschlägen, Wurzelrippe, an Rumpf passend ohne Holzsitze u. Böden ohne Bugbleche.	DM 2.600.-
1 Satz Flügeleinbaubeschläge	DM 250.-
1 Satz Leitwerksbeschläge	DM 75.-
Transportradgestell,	DM 70.-
dazu Laufrad	DM 60.-

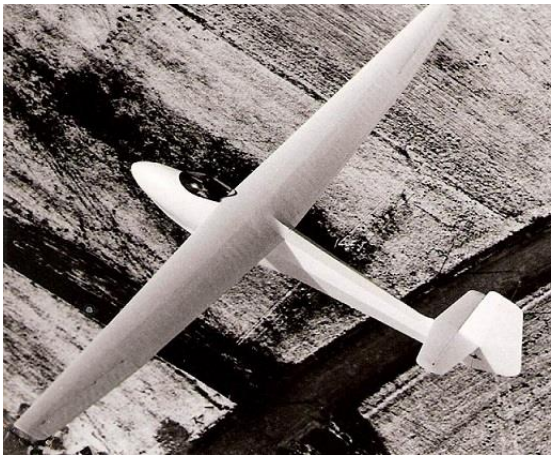
Die angegebenen Preise gelten für Barzahlung mit 1% Skonto -ab Werk.
Sonstige Teile und Materialien [illegible] einschließlich Instrumente sowie sonstigen Zubehör für die Ergänzung, bezw. Fertigbau.
Lieferzeit: 4 - 8 Wochen nach Auftragserteilung bezw. nach Vereinbarung
auf Wunsch Zahlungserleichterung -nach Übereinkunft.
Bei Bestellung grösserer Stückzahlen können gesonderte Vereinbarungen erfolgen.
-Geben Sie stets persönlichen Verhandlungen u. Besichtigungen in unserem Betrieb den Vorzug, da bekanntlich nur beide Teile schwebende Fragen schneller u. einwandfrei geklärt werden können.
Gebrauchtflugzeuge u. Transportwagen auf Anfrage.

- Die Betriebe Burglengenfeld und Oberwössen wurden gemeinsam verwaltet
- Die Liste ist ab 1.1.55, also vor Auslieferung von Werk-Nr. 1002 gültig
- Ein Bergfalke II kostete 8.800 DM, ein Specht 6.400 DM, ein **Zugvogel 12.500 DM (ohne Instumente)**, ein B-Spatz 5.700 DM, ein L-Spatz 6.200 DM (alles Fertigflugzeuge, eingeflogen, abgenommen). Sich einen Zugvogel zu leisten, war schon damals etwas Besonderes.
  Einen VW-Käfer gab es ab 3950 DM, ein Ford Taunus 15M ab 6375 DM und ein Porsche Carrera 356A zu knapp 18.000 DM.
- Der Zugvogel wurde – im Gegensatz zu anderen Seglern – ausschließlich als Fertigflugzeug angeboten.

Zugvogel II

Martin Simons gibt in seinem Buch an, dass vom Zugvogel I 7 Exemplare (5 Zugvogel I + 2 Zugvogel II?) gebaut wurden, erwähnt aber keinen Zugvogel II. Dieser weist jedoch wesentliche Unterschiede gegenüber den Vorgängern auf:

- Keine Vorpfeilung der Tragflächen mehr
- Kürzerer Rumpf
- Kastenholm statt Doppel-T-Holm
- Die Obere Beplankung der beiden Flächen stößt nicht mehr zusammen, durch die gesonderte Verkleidung sind die Flächenanschlüsse besser zugänglich.

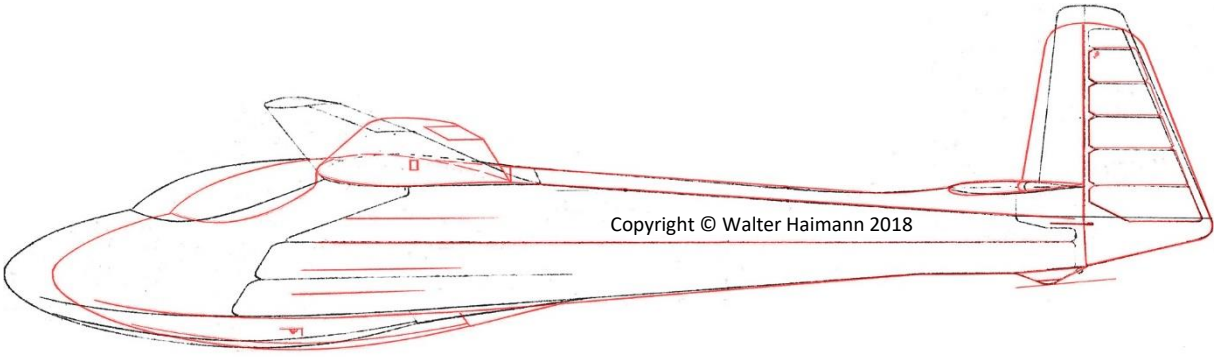


Bilder von Franz Friedel

Das auf Bildern des Zugvogel II erkennbare Rad wurde erst später eingebaut, möglicherweise mit dem Umbau der Haube. In der Typenbeschreibung wird nur die Kufe erwähnt, ein Rad wäre hier aufgeführt worden.

Gerd Zipper geht in „FALKEN-HORST“ genauer auf Unterschiede und technische Ausführung ein. Jedoch wird die Stückzahl des Zugvogel I auch hier mit 7 und eine einheitliche Vorpfeilung von -5° angegeben. Dagegen wurde die Vorpfeilung bei jedem „neuen“ Zugvogel I zurückgenommen (siehe Segelflugzeug-Kennblatt).

Der Zugvogel II ist meist mit eingestrakter Haube und Rad abgebildet. Diese war jedoch erst beim Zugvogel IIIB serienmäßig. Vergleicht man die Bilder vom (umgebauten) Zugvogel II und IIIB (FALKEN-HORST) fällt bei genauer Betrachtung auf, dass die obere Rumpfkontur beim II-er am Haubenbeginn einen leichten Knick aufweist und die Rumpfnase fast wie eine Stupsnase hochgezogen wirkt. Beim IIIB verläuft diese Linie kontinuierlich, die Rumpfspitze ist nach unten gezogen und erinnert fast an den Schnabel eines Raubvogels (wie auch bei der späteren SF 27).



Zugvogel I – Zugvogel II

Durch den verkürzten Rumpf saß der Pilot etwas weiter hinten, näher an der Flächenwurzel. Somit „fehlt“ ein Stück Haube zwischen Piloten und Flächenwurzel. Die Kontur war nicht mehr so fließend über die Fläche gezogen, sondern „sprang“ auf die Flächenoberseite, war aber noch nach hinten auslaufend (auch noch beim Zugvogel III). Erst beim Zugvogel III A gab es den senkrechten Abschluss der Haube.

Bild von Franz Friedel

Die Rumpfspitze ist noch aus Sperrholz, zur Federung dient eine Blattfeder (Spiralfedern beim I-er), kein Rad, Flächen stoßen an Nasenleiste nicht mehr zusammen => Zugvogel II oder III (kein „A“!).

Zugvogel II, Werk-Nr. 1021, D-5501 (21.8.56 bis 15.11.1958 in NRW)**, D-1407** (bis 1962 in By)**, D-6407** (Niedersachsen):

Er wurde 1956 an Gerd Reimitz in Minden ausgeliefert. Reimitz ging sehr bald zu der neu gegründeten Bundeswehr und damit verlor sich der Kontakt zu Minden. Er flog dann einige Zeit in Diepholz zusammen mit Willi Ruppersberger. Dieser berichtete mir, dass Reimitz den Zugvogel etwa im April 1963 an Baron Jochen von Wagner verkauft hat.

Walter Kollmeier (Minden), dessen Vater Segelflugzeugprüfer war, erinnert sich, dass Reimitz 1968 Fluglehrer am Flugplatz Melle war und in diesem Jahr den Zugvogel noch besessen hat (zurückgekauft?). Er hätte seinen Vater im Jahr 1968 zum Platz Melle begleitet, als dieser das Flugzeug wegen einem anstehenden Verkauf geprüft habe.

Auf der Homepage der Fliegergruppe Dettingen unter Teck e.V. kann man im Vereinsflugzeug-Archiv nachlesen, dass die Fliegergruppe im Januar 1966 einen Zugvogel III B „Dettingen/Teck“ D-8378, Werknr. 1072, gebaut 1963, an einen Major Reimitz aus Hammelburg verkauft hat. Da Major Reimitz nach seinem Weggang von der Bundeswehr 1975 nach Minden zog, dürfte es sich um denselben Reimitz gehandelt haben. Nach einer anderen Info hat Reimitz den Zugvogel II erst 1983 verkauft. Hatte er von 1966 bis 1983 beide Flugzeuge?

Der D-6407 ist bei Gerd Zipper, FALKEN-HORST, Seite 152 abgebildet.

Nach den abgebildeten KFZ dürfte das Bild in den 70er Jahren entstanden sein (VW-Passat ab Jan 1974 ausgeliefert). Bei dem Bild ist vermerkt, dass bei diesem Exemplar der Cockpitbereich modifiziert und mit einer eingestrakten Haube versehen sei (mehr dazu bei Werk-Nr- 1022).

Nachfolgende Bilder wurden H. Sammet von früheren Haltern zur Veröffentlichung in dieser Dokumentation zur Verfügung gestellt:

Inzwischen liegt mir die L-Akte vor. Mario Selss hatte sie aufgehoben und mir zur Verfügung gestellt. Die Auswertung wird noch einige Zeit beanspruchen, aber einige Unterlagen sind mir aufgefallen:

- Gemäß Endabnahme v. 11.10.1956 war der Zugvogel II zunächst unter der Kennung D-1407 zugelassen. Die Zulassung wurde am 18.4.58 verlängert. Im Flugbericht v. 15.4.62 noch D-1407, wird er am 19.05.1963 bereits als D-6407 geführt. Ein Grund für die Umbenennung ist nicht erkennbar, lediglich ist der Einbau eines Funkgeräts vermerkt.
- Auf eine Anfrage der Haltergemeinschaft vom 07.02.1963, wie die Schleppkupplung zwecks Prüfung ausgebaut werden könnte, erläuterte Scheibe am 19.2.63: *„Die vordere Kupplung kann man bei dem Zugvogel mit Holzschale nur ausbauen, wenn man ein Stück Rumpfkappe von ca. 160 – 180 mm (Durchmesser) mit einer feinen Säge absägt. Nach Überholung der Kupplung muss man das Stück wieder gut aufleimen. Als die Zugvögel mit Holzschale gebaut wurden, gab es noch keine periodische Nachprüfung für die Kupplung und man hoffte, auf eine Überholung der damals selten genutzten F-Kupplung verzichten zu können."* In den Schreiben sind keine Kennzeichen aufgeführt. In der Folge kann man davon ausgehen, dass auch bei dem noch fliegenden Zugvogel I, D-8773 die entsprechende Kappe an der Rumpfnase nicht original ist. In den vorliegenden Zeichnungen ist auch kein Hinweis auf eine entsprechende Kappe erkennbar.

- Eine Störungsmeldung v. 08.05.1964 besagt, dass nach einer wetterbedingten Außenlandung der Holm der rechten Fläche angebrochen war. Flugzeugführer war dabei Joachim v. Wagner.
- Gemäß einem Einstellbericht der Scheibe GmbH vom 25.08.1964 wurde ein Rad mit Bremse eingebaut.
- Ein Befund/Prüfbericht der Scheibe GmbH v. 25.08.1964 beschreibt umfangreiche Reparaturen an Rumpf und rechter Fläche.
- Auf einem Nachprüfbericht v. 19.4.1965 ist vermerkt: „Flugzeug wurde von der Fa. Scheibe grundüberholt, als der Tragflügel erneuert wurde".
- Gemäß einem Schreiben v. 12.10.1976 an „W W S Sportflugzeugbau, Granachweg 2, 5880 Lüdenscheid" wird bestätigt, dass Scheibe keine Einwände gegen die Verwendung einer anderen Haube und anderer Pedale im Zugvogel hatte. Erfolgte seinerzeit dort der Umbau?
- Gemäß einem Schreiben des LBA v. 5.7.1984 wurde die Zulassung zum 05.07.1984 gelöscht, nachdem Luftfahrttüchtigkeitszeugnis und Eintragungsschein bereits zurückgegeben waren. Der Vorgang geht auf eine Meldung bei der Flugunfalluntersuchung vom 8. April 1984 zurück.
- Gemäß einem Befundbericht/Arbeitsbericht des LTB Hochsauerland vom 22.05.1997 war der Zugvogel II, Werk-Nr. 1021 (damals bereits ohne Kennung) in einem extrem schlechten Zustand. Teile fehlten bereits, sodass nur noch von den Überresten eines Flugzeugs gesprochen werden kann.

Die Bilder auf der Folgeseite liegen der L-Akte bei. Sie zeigen das völlig verformte und abgetrennte Rumpfvorderteil.

Sie zeigen aber auch einige interessante Details:

- Die Beschläge der seitlich klappbaren Haube
- Die Seitenruderpedale
- Das nachträglich eingebaute Rad
- Den Bogen im Bereich der Instrumente. Hier begann die ursprüngliche Haube. Die spätere eingestrakte Haube begann wesentlich weiter vorne. Der Bogen blieb also beim Umbau erhalten, lediglich seitlich wurden die geschwungenen Rohre entfernt und damit der Einstieg erleichtert.

Der Zugvogel lag noch lange bei Roland Strasser (+21. Mai 2016), der ihn aber selbst noch weitergegeben hat. Der Käufer ist nicht bekannt.

Abbildungen, der L-Akte entnommem:

Ersatzteile 24. April 1999

Zugvogel II, Werk-Nr. 1022, D-1410 (bis 1959) **/ OE-0493** (1959-78) **/ D-6671** (ab 1978)**:**

Er wurde 1956 an Walter Dittel, Unterrammingen ausgeliefert und ist heute bei der IG Scheibe-Segelflugzeuge e.V. (IGSF) eingelagert bzw. wird derzeit wieder flugfähig gemacht.

Bei der DM 1957 belegte Dittel, D-1410, Nr. 4 mit 1647 Punkten den 8. Platz.

Auf YouTube https://youtu.be/4Vut03kXaFM dem bereits erwähnten Film zur DM 57 steht Dittels Zugvogel II mit der „4“ vor dem Siegerflugzeug, der „1“ (Werk-Nr. 1026, D-9093, geflogen von Jacob Laur)

Screenshot freigegeben durch Achim Kleinegees

Bei der WM 1958 belegte Lyle Maxey, Nr. „8“, mit dem von Walter Dittel geliehenen Zugvogel II den 9. Platz mit 4884 Punkten.

Wie kam dieser Zugvogel II zur IGSF?

Über viele Ecken wurde unserem Mitglied Markus Lachner bekannt, dass sich der Segler in Isny befindet. Er konnte ihn kaufen und hat ihn der IGSF gespendet. Klingt einfach, war es aber nicht!

Der Segler war bereits einige Jahre abgemeldet und befand sich in einem undichten Hänger, der nicht mehr zulassungsfähig war, hinten in einem Garten, bereits eingewachsen. Hartmut Sammet stellte einen passenden Hänger zur Verfügung und der Vater von Markus half bei der Bergung. Ja, Bergung, denn es war dazu ein Bagger erforderlich.

Foto:
Markus Lachner

Inzwischen sind die Flächen in Heubach und ich konnte selbst etwas daran arbeiten.

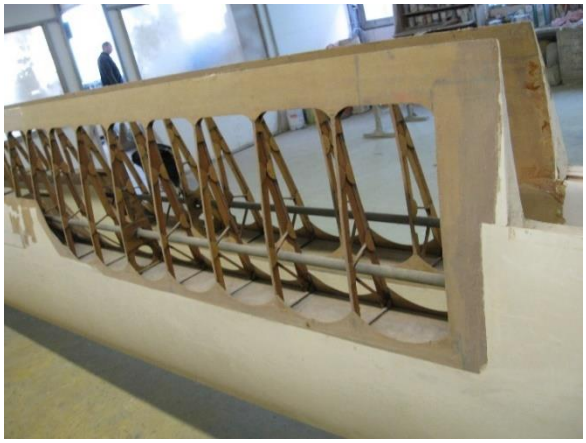
Fotos (oben): Christoph Adel 11.03.2017

Einige Detailbilder:

(Störklappen Oben und unten!)

Fotos: Walter Haimann 11.03.2017

Gut zu erkennen: Im Gegensatz zum Zugvogel I hat der II-er einen Kastenholm und 3 Beschläge an den Querrudern (statt Klavierbändern)



Der Rest ist noch bei Markus. Er hat inzwischen ca. 50 bis 60 Liter Nussschalen aus dem Rumpf abgesaugt. Die Eichhörnchen in Isny haben nun das Nachsehen!

Fotos: Markus Lachner 01.09.2017

Zugvogel III und IV

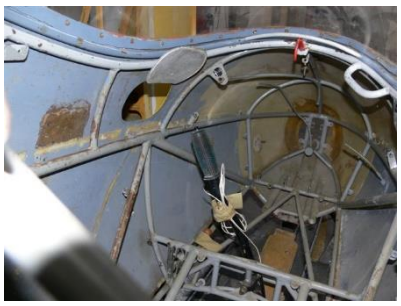
Bei der Beschreibung dieser Zugvogel-Typen erlaube ich mir, aus Zippers „FALKENHORST“ zu zitieren: *„Nachdem 1956 die „Offene Klasse“ eingeführt wurde, reagierte man bei Scheibe mit dem **„Zugvogel III“**, dessen Spannweite um einen Meter auf 17 m vergrößert wurde. Der Erstflug erfolgte im April 1957. Die **„Version IIIA“** erhielt um den Rumpfbug eine Kunststoffschale. Sie unterschied sich von der III-er Version“ darüber hinaus nur durch das fest eingebaute ungefederte und bremsbare Rad.“ … „Die Zulassung der „Baureihe III A“ erfolgte am 8. Mai 1959.*

*Die spätere **„III B-Version“** (Zulassung am 20. Juli 1963) unterschied sich von der „III A-Version“ lediglich dadurch, dass der Rumpf mit verringertem Querschnitt etwas flacher, damit widerstandsärmer und mit einer eingestrakten Haube versehen war.“*

*„Die Neuordnung der Klasseneinteilung im Segelflug 1957 führte Anfang 1958 zur Weiterentwicklung **„Zugvogel IV“**. Mit der Spannweitenreduzierung auf 15 m wollte Scheibe auch in der neuen Standardklasse mitmischen. Der Serienbau erfolgte von 1959 bis 1961, die ergänzende Musterzulassung am 9. Juni 1958.“ … „Die Oberseite des Rumpfvorderteils ist zur besseren Formgebung mit eine Sperrholzschale verkleidet.“ … „Die Federung der Eschenholzkufe erfolgte bei der „Version IV“ durch eine kräftige Blattfeder. Dahinter befindet sich beim **„Zugvogel IV A“** ein fest eingebautes ungefedertes Rad.“*

Mit dem Zugvogel III begann die eigentliche Serienfertigung. Im Gegensatz zu anderen Scheibe-Flugzeugen war die Herstellung nur im Industriebau zulässig. Zunächst – wie der II-er – nur mit Kufe, folgte sehr schnell der III A mit festem Rad. Teilweise wurden III-er bereits ab Werk auf die III A – Version umgerüstet.

Werk-Nr. 1024 ist ein umgerüsteter **Zugvogel III**. Er hat noch das ursprüngliche Rumpfgerüst, eine Sperrholznase und hatte die gleiche Haube wie der II-er. Auch die neue Haube ist wieder bis über die Flächenwurzel nach hinten gezogen. *Bilder Stefanie Gester*



Ein Zugvogel III (1957)

Noch mit abwerfbarem Fahrwerk, Kufe und über die Nasenleiste gezogener Haube

Bild Franz Friedel

Die Rumpfverkleidung des **Zugvogel III A** bestand aus drei Teilen. Aufgrund deren Eigenstabilität konnte das Rumpfgerüst später erheblich reduziert werden.

Bil-der Franz Friedel

Vom Zugvogel III A gab es verschiedene Ausführungen:

Sperrholznase, Kufe und Rad

Bild Franz Friedel

Sperrholznase (keine Kufe), Rad

Bild Franz Friedel

Hanna Reitsch im Zugvogel III A

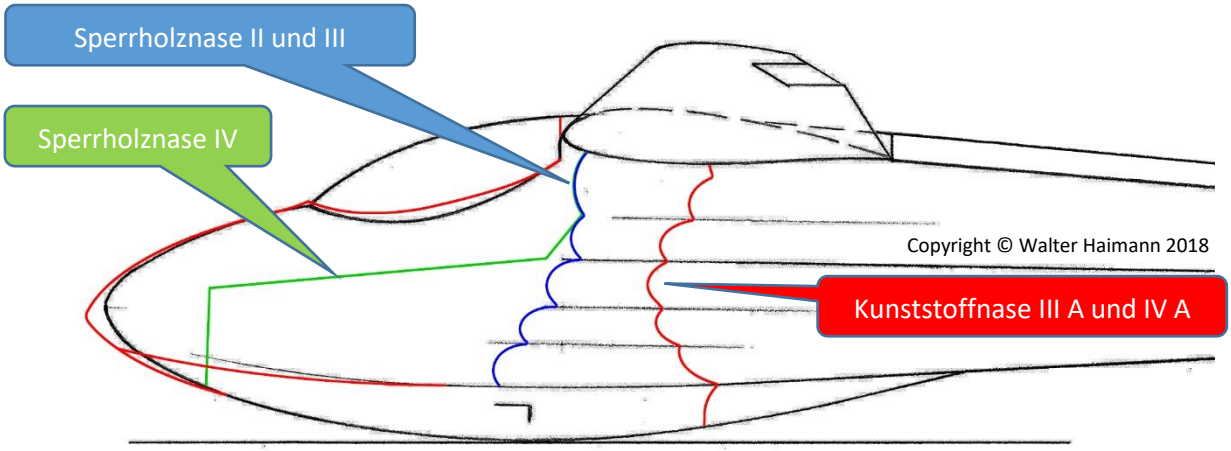
Kunststoffnase, Kufe (statt Unterteil der Nasenverkleidung) und Rad.

Bild Franz Friedel

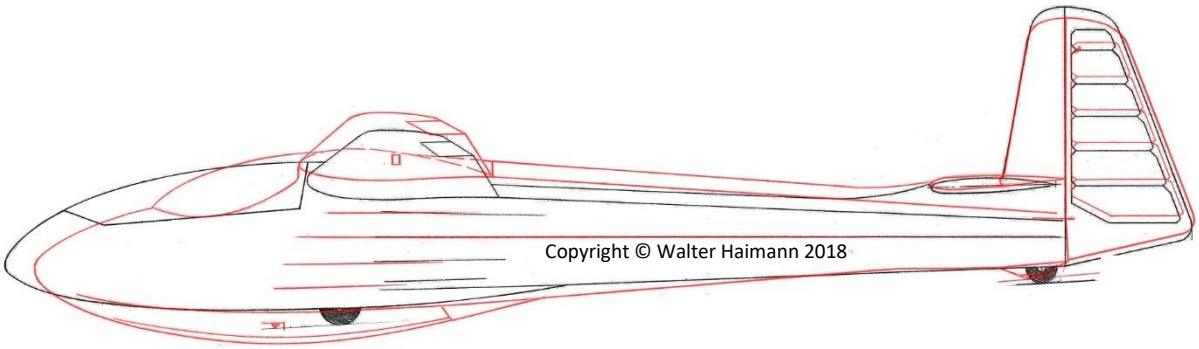
Kunststoffnase (keine gefederte Kufe), Rad (1960)

Bild Jack Stockford

Die Haube endet beim III A an der Nasenleiste der Flächen!



Beim **Zugvogel III B** wurde der Rumpf grundlegend modifiziert: Er wurde schlanker und war nun mit 7,30 m um 20 cm länger. Konstrukteur war Kurt Weckerlein. Das Rumpfvorderteil war mit einer GFK-Schale verkleidet. Der Pilot konnte nun eine liegende Position einnehmen. Die Formen für Rumpfverkleidung und Cockpitverglasung hat Jörg Streifeneder gebaut (Info Franz Friedel).



Zugvogel III B – Zugvogel II/III/IV (Seitenansicht nahezu identisch)

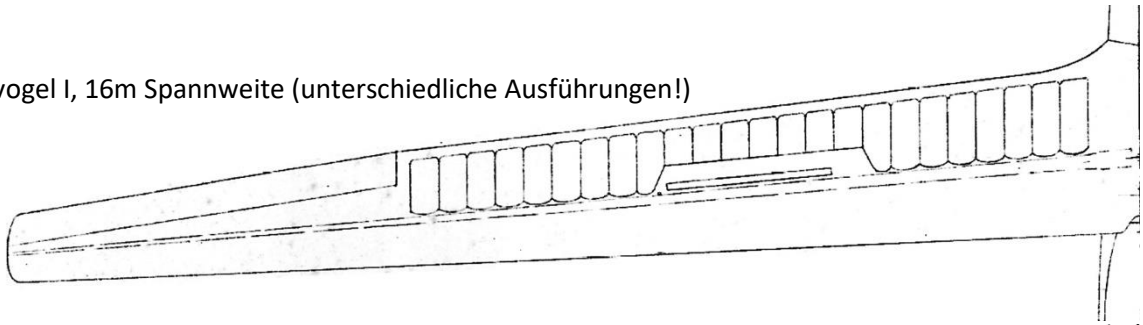
Der Zufall wollte es, dass der erste Zugvogel III heute ein III B ist: Werk-Nr. 1023, 1957 als erster III-er nach Schweden ausgeliefert, wurde von Rolf Spänig übernommen und im Herbst 1962 mit einem neuen Rumpf zum III B umgebaut. Heute hängt er mit der Kennung N111MG im Pima Air & Space Museum Arizona (USA).

Auf den ersten Blick könnte man den III B mit der SF-27 verwechseln. Klares Unterscheidungsmerkmal ist jedoch das gedämpfte Höhenleitwerk.

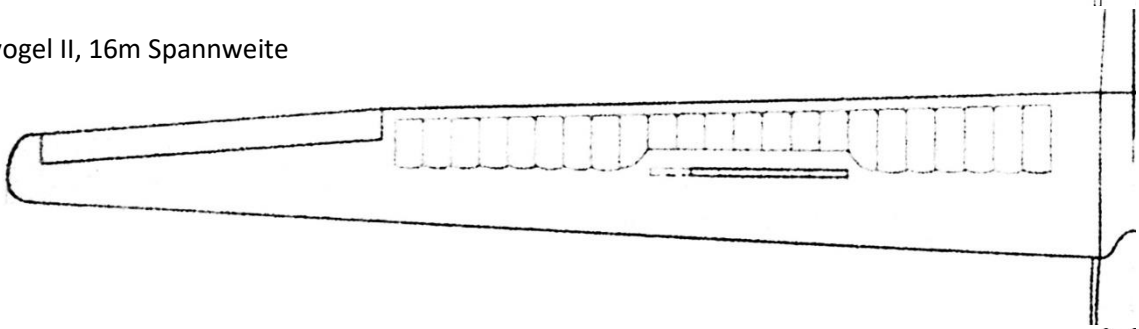
Der Zugvogel IV war kein Nachfolgemuster des Zugvogel III, sondern eine Variante des III A für die Standardklasse. Beide Muster wurden parallel gebaut. Da beim Zugvogel IV lediglich die Spannweite von außen her gekürzt wurde, sind wieder die bis in die Flächenenden durchgehenden Querruder erkennbar, wie sie die ersten Zugvogel I hatten. Ursprünglich waren die IV-er auch an einem kantigen Rumpf im Bereich des Cockpits erkennbar, da die Rumpfschale wesentlich reduziert war.

Wolfgang Hawickhorst (siehe Werk-Nr. 1098/A) berichtet im Gegensatz zu Zipper, dass bei der IIIB-Fläche die Nasenbeplankung für einen besseren Übergang zur Bespannung über die Holmhinterkante hinaus verlängert war. Bei einem Vergleich der auf den ersten Blick gleichen Flächen konnte dies bestätigt werden:

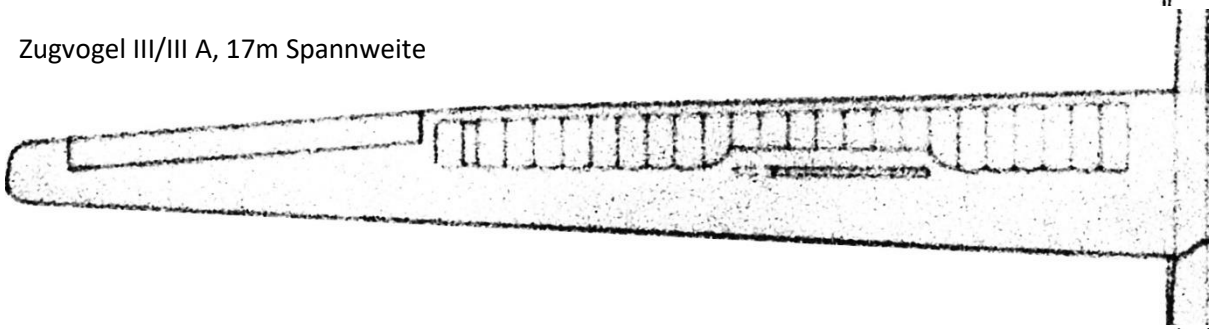
Zugvogel I, 16m Spannweite (unterschiedliche Ausführungen!)



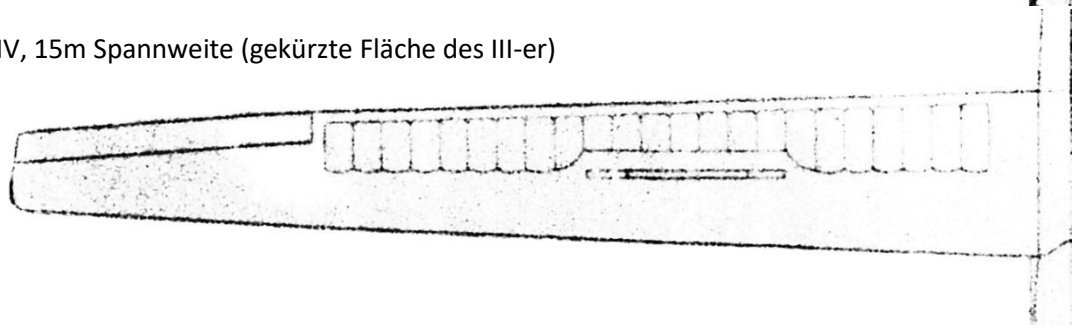
Zugvogel II, 16m Spannweite



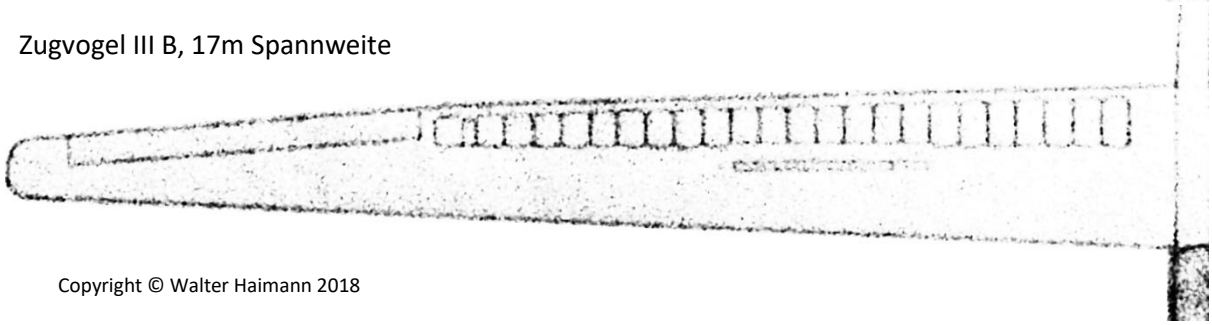
Zugvogel III/III A, 17m Spannweite



Zugvogel IV, 15m Spannweite (gekürzte Fläche des III-er)



Zugvogel III B, 17m Spannweite



Copyright © Walter Haimann 2018

Nicht unerwähnt kann der **Heinkel-Scheibe HS-203 Zugvogel III S** bleiben. Ein Segelflugzeug, speziell gebaut für die Teilnahme von Rolf Spänig an der WM 1963 in Argentinien. Eine genaue Beschreibung findet man bei http://modell-aviator.de/downloads/vorbild-dokumentation-scheibe-zugvogel-i-bis-iv/. Hierbei wurde zu den Tragflächen und Leitwerken des IIIB ein speziellerer auf den Piloten ausgelegter Rumpf durch Otto Funk konstruiert. Der Segler wurde nicht rechtzeitig fertig und kam bei der WM nicht zum Einsatz.

Bilder Franz Friedel

Da er speziell auf Rolf Spänig abgestimmt war und nun nicht mehr sinnvoll eingesetzt werden konnte, wurde er kurz darauf auseinandergebaut. Er existiert nicht mehr.

Werk-Nr. 1023: SE-SYA war der erste **Zugvogel III**. Er wurde 1957 an den Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Stockholm (Schweden) ausgeliefert. Harry Molander erflog damit bei der WM 1958 den 15. Rang. Am 2.5.1959 übernahm ihn Rolf Spänig, Ludwighafen mit der Kennung D-7080. Ende 1962 wurde er mit einem neuen III B-Rumpf ausgestattet. Die Flächen, Höhen- und Seitenleitwerk wurden übernommen. Die Flächen wurden jedoch hinter dem Holm durch zusätzliche Beplankungen verstärkt. Aus dem ersten III-er wurde also ein III B.

Spänig belegte damit bei der DM 59 den 3., 1961 den 1., 1962 den 3. und 1964 den 2. Platz. Bei der WM 63 erflog er den 7. Platz. In den Folgejahren war er im Besitz der amerikanischen Pilotin Helen R. Dick, welche damit mehrere amerikanische Rekorde erzielen konnte.

Heute hängt er mit der Kennung N111MG (ex. D-8514) im Pima Air & Space Museum Arizona (USA).

Courtesy of Pima Air & Space Museum, Tucson, Arizona

Werk-Nr. 1024: D-1024 **(III)** ging privat nach Langenau bei Ulm. 1964 wurde er in die Version III A umgebaut.

Werk-Nr. 1025: D-2002 **(III)** ging an den Luftsportclub Berlin West

Werk-Nr. 1026: D-9093 (III) ging am 26.06.1957 an den FSV Laichingen.

Bild Walter Dittel

Der Segler hat kein fest eingebautes Rad hat, die Haube ragt anscheinend über die Flächenwurzel hinaus. Vermutlich sehen wir auf dem Bild Jacob Laur bei der DM 1957 (21.7. bis 2.8. Oerlinghausen) mit dem nagelneuen Zugvogel.

Mit der Wettbewerbs-Nr. 1 belegte er auch Platz 1.

Auf YouTube https://youtu.be/4Vut03kXaFM dem bereits erwähnten Film zur DM 57 ist Dieser Zugvogel ebenfalls klar abgelichtet.

Screenshot freigegeben durch Achim Kleinegees

Vor der „1“ steht die „4“, der Zugvogel II von Walter Dittel

Werk-Nr. 1027: D-5602 **(III)** war er bereits im Auslieferungszustand auf III A umgebaut und ging privat nach Opladen/Rheinland. Aktuell müsste er als ZS-GFJ **(IIIA)**, Eigentümer A. A. Gingell, Süd-Afrika, (www.caa.ca.za/..., registriert 28.8.17) zugelassen sein.

<u>Werk-Nr. 1028:</u> D-8824 **(III)** wurde 1957 von Privat in Schwenningen gekauft. Stefan Scherer in Blumberg übernahm ihn vom Klippeneck. Mit diesem Zugvogel sollte Hanna Reitsch an der WM 1958 in Polen teilnehmen und trainierte damit. Ihr wurde jedoch das Einreisevisum versagt.

D-8824 (vor der Restaurierung noch ohne Rad) mit Albert Heerwagen ca. 2000m über Blumberg in kleiner Welle über Platz und abgerüstet in Blumberg EDSL

Bilder Albert Heerwagen

Dieser Zugvogel ist inzwischen mit der Kennung D-8824 bekannt als Zugvogel IIIA des Fliegenden Museums Hahnweide. Genau genommen handelt es sich jedoch um einen **Zugvogel III**, bei dem anlässlich der Restaurierung das Rad nachgerüstet wurde. Neben Änderungen am Sporn und verschiedenen Kleinigkeiten wurde seinerzeit auch die irreparabel beschädigte Haube durch eine neue ersetzt, welche auch größeren Piloten eine ausreichende Kopffreiheit gewährt.

Bild Alexander Gilles

Die Bilder zum D-8824 wurden mir von Stefanie Gester zur Verfügung gestellt:

Zum 60. Geburtstag des Zugvogels stilvoll in Kleidung der 50er Mode!

Hierzu auch Bilder von der seitlichen Öffnung, wie sie erstmals am Zugvogel I, Werk-Nr. 1003 aufgefallen ist. Sie dient zur Öffnung der Haube von außen und zur Belüftung. Die „Fadenlösung wurde später eingebaut, damit sich niemand mehr „aussperren“ kann.

Werk-Nr. 1029: SE-SYB **(IV)** war zunächst als D-1474 auf Scheibe Flugzeugbau, Dachau registriert und wurde am 04.06.1958 in Schweden, Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Stockholm zugelassen (w/o Leveäniemi 08.09.88) (Segelflygklubben Kiruna, total write off 26.02.2004). Auf einem Bild im Internet ist er mit fest eingebautem Rad abgelichtet. Diese wurde gemäß Prüfbericht v. 2.4.59 nachgerüstet.

Werk-Nr. 1030: SE-SYC **(IV)** wurde an den Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Stockholm geliefert und ebenfalls am 4.6.1958 zugelassen, seit 18.1.2007 als „nicht lufttauglich“ geführt und war in Privatbesitz. Auf der Homepage des Norra Upplands Flygklubb ist ein **Zugvogel IV** mit der gleichen Kennung abgelichtet. Auf diesem Bild ist er mit fest eingebautem Rad abgelichtet (gleiche Nachrüstung wie bei Werk-Nr. 1029?).

Auf der Homepage des Vereins zur Erhaltung des historischen Segelflugs VFhS e.V. (https://vfhs.wordpress.com/zugvogel-iiia-d-8356/) findet man ein Foto eines angeblichen Zugvogel IIIa, an dem jedoch kein Rad zu erkennen ist. Es dürfte sich hierbei jedoch um diesen IVer handeln

Werk-Nr. 1031: D-1466 **(IIIA)** ging nach Coburg und später nach Frechen (bei Köln). Ende 1988 wurde ein Spornrad eingebaut.

Werk-Nr. 1032: SE-SYE **(IV)** wurde an den Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Stockholm geliefert.

Werk-Nr. 1033: SE-SYD **(IV)** wurde an den Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Stockholm geliefert. In Prüfbericht v. 27.8.62 ist vermerkt: *„Der Rumpf stammt aus dem Flugzeug Zugvogel III W.Nr. 1028 wurde überholt und die Änderung Nr. 3* (Einbau eines festen Rades) *durchgeführt. Die alte Sperrholzschale wurde belassen.“* Dieser Vermerk erschien mir fragwürdig, handelt es sich doch bei Werk-Nr. 1028 um den gut dokumentierten Zugvogel des Fliegenden Museums Hahnweide.

Weitere Überprüfungen der Unterlagen ergaben folgendes Ergebnis:

Die Rümpfe haben eigene Werk-Nrn.! Der beschädigte Rumpf des SE-SYD wird mit Rumpf-Werk-Nr. 1018 angegeben, die des Ersatzrumpfes mit 1008. Bei den Unterlagen von Werk-Nr. 1023, SE-SYA, findet sich ebenfalls die Rumpf-Werk-Nr. 1008. Es handelt sich also um genau den Rumpf, welchen Rolf Spänig durch einen III B-Rumpf ersetzen ließ. SE-SYD bekam als Zugvogel IV hierdurch die volle Sperrholzschale der III-er Version.

Nebenbei fiel dabei auf, dass bei den Rümpfen anscheinend durchgehend nummeriert wurde, dagegen bei den Werk-Nrn. für das gesamte Segelflugzeug die Nrn. 1008 bis 1020 fehlen.

<u>Werk-Nr. 1034</u>: G-CHKV (BGA 4013) **(IIIA)**, Bj. 1958, Eigentümer Dartmoor Gliding Society, Erstbesitzer war die Flug- und Arbeitsgruppe Schwäbisch Hall (D-8294)

Ca. 1985 sah der junge Hartmut Sammet bei seinem damaligen Arbeitgeber zwei stark beschädigte Zugvogel IIIA. Den einen – Werk-Nr 1034 – hat er wiederaufgebaut, indem er den zweiten (Werk-Nr. unbekannt) als Ersatzteillager nutzte. 1986 wurde der Zugvogel mit der Kennung D-8294 verkauft. Von Werk-Nr. 1034 stammt hauptsächlich das Rumpfvorderteil.

Bildfreigabe durch Richard Roberts, Chairman Dartmoor Gliding Society

Der Zugvogel war im November 2018 noch bei der Dartmoor Gliding Society. Leider verfügt Dartmoor Gliding nicht mehr über die originale L-Akte, sodass derzeit nicht mehr nachvollzogen werden kann, aus welcher Werk-Nr. die restlichen Teile stammten.

Im Sommer 2020 wurde er verkauft.

<u>Werk-Nr. 1035</u>: I-ASVV (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. OE-0416 Erstbesitzer: Segelflugclub Spitzerberg, Wien) **(IIIA)**

<u>Werk-Nr. 1036</u>: SE-TIM **(IIIA)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. D-9111 Erstbesitzer BWLV-Fliegergruppe Ebingen-Württ.)

<u>Werk-Nr. 1037</u>: D-1531 **(IIIA)** ging im Oktober 1958 rohbaufertig an den Bay. Luftsportverein München-Oberwiesenfeld

Bild Alexander Gilles

Bild Franz Friedel, Aero 2018 Friedrichshafen

Besonders interessant ist bei diesem Zugvogel das gesonderte Fach für einen Barographen mit Zugangsklappe unter der linken Tragfläche

Inzwischen ergänzt dieser Zugvogel die IGSF-Flotte.

Bild: Walter Haimann, IGSF-Fluglager „Am Himmelreich“ Bad Königshofen, 31.05.2019

Werk-Nr. 1038: D-8332 **(IIIA)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) ging als Teilrohbau im Nov. 1958 an die flug- und Arbeitsgruppe Donzdorf/Württ.. Im April 2017 stand er zum Verkauf in Laucha, Sachsen-Anhalt

Bild Franz Friedel, Neumagen 2008

Werk-Nr. 1039: D-1526 **(IIIA)** ging privat nach Nürnberg

Werk-Nr. 1040: OE-0465 **(IV; IV A)**, Bj. 1959, Luftsportverbandes Salzburg.

Werk-Nr. 1041: G-CHSH (BGA 4162) (D-6558, Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIB)**, Ausgeliefert 1959 als Teilrohbau an die Segelfluggruppe „Günter Groenhoff", Augsburg

Nachdem Kurt und Brigitta Janoschek ihren IIIA, Werk-Nr. 1060, D-9055, im Jahre 1984 verkauft hatten, erwarben sie diesen IIIB von Oppenheim und verkauften ihn schließlich nach England

Bildfreigabe durch Richard Roberts, Chairman Dartmoore Gliding Society

Er war bis 2020 bei der Dartmoore Gliding Society (UK) und wurde inzwischen nach Polen verkauft.

Werk-Nr. 1042: N74134 **(IIIA)**, Bj. 1959, Californien, USA (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) Zulassung abgelaufen 9.7.2012, (ex. D-1537 Erstbesitzer Flugsportgruppe Kaufbeuren, 1970 Verkauf nach USA))

Werk-Nr. 1043: N7872C (OE-…., Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIA)**, Bj. 1959, (ex. D-8319 Erstbesitzer Flugsportgruppe Böblingen)

Walter Cannon, der den Segler ca. 2016 grundüberholt hatte, schrieb mir im April 2020: *Ich weiß nicht viel über die Geschichte dieses Segelflugzeuges. In meiner „Freizeit" habe ich viele Jahre lang eine Reihe von Segelflugzeugen und antiken Flugzeugen restauriert. Der Besitzer vor mir, den ich nicht kannte und der mir seinen Namen nicht genannt hat, rief mich an und fragte mich, ob ich daran interessiert wäre, das Segelflugzeug zu wiederherzustellen. Es war seit Jahren, ich weiß nicht, wie viele, in einem gut überdachten Anhänger in Tracy, Kalifornien, untergebracht, einer ziemlich trockenen Gegend. Es war eigentlich in ziemlich trockenen Zustand. Um die Stahlrohre des Rumpfes zu überprüfen, habe ich vom Rumpf die Bespannung abgenommen. Das Stahlrohr war in Ordnung. Der Stoff an den Flügeln war noch flugfähig. Das Holz, das ich sehen konnte, war in Ordnung. Ich habe das Leitwerk abgezogen, damit ich das Holz inspizieren konnte. Es war in Ordnung. Ich nahm den Zugvogel mit zum International Soaring Meet in Elmira, New York, wo er sehr bewundert wurde. … Es ist ein wunderbares Segelflugzeug und wahrscheinlich das leistungsfähigste dieser Zeit.*

Bild Walter Cannon

Aktuell (bis Februar 2023) ist dieser IIIA für einen Privatmann in Bloomington, Indiana, USA, zugelassen.

Werk-Nr. 1044: BGA 4064 (Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIA),** England. (ex. D-9119 Erstbesitzer Flugsportverein Rottenburg, ab 1968 HB-735 (ex) der Segelfluggemeinschaft Fricktal, Eiken/Schweiz). 1985 innerhalb der Schweiz verkauft.

Werk-Nr. 1045: D-1561 **(IIIA)**: Erstbesitzer war Walter Dittel, Landsberg/Lech, ab 1964 flog er beim FLV Würzburg

Ernst Messner, LSC Schliersee (Gaitau): „*Der Erstbesitzer Walter Dittel hat schon die Holme und die Beplankung der Flügel im Innenbereich verstärkt ausführen lassen. Dadurch wurde eine erhöhte Festigkeit und Steifigkeit insbesondere bei vorgesehenen Föhnflügen erwünscht.*
Dann kam das Stück am 26.10.1968 an das damalige Vereinsmitglied im LSC Schliersee e.V., Alfons Metzger, mit dem Standort auf dem Fluggelände des Vereins in Geitau, wo der Zugvogel nach mehreren Eigentümerwechseln innerhalb des Vereins immer noch stationiert ist.
Bei einer Reparatur (Fa. Spilka in Salzburg) nach einer Außenlandung wurde eine etwas längere Haube aus dem Rohling einer Standard Austria angepaßt. Einen Ersatzrohling habe ich mir bei Mecaplex vor einigen Jahren neu anfertigen lassen, da die Haube bei einem Höhenflug infolge Temperatureinfluss gerissen ist. Aber die Reparatur der alten Haube hält immer noch.
Seit der Grundüberholung im Winter 1993/94 und einem Eigenbau eines geschlossenen Alu-Hängers fahre ich regelmäßig in den ersten März-Wochen nach Serres in S-Frankreich, wo ich sehr oft in Mistral-Leewellen bis zu erlaubten FL 190 unterwegs war.
Bei dieser GÜ wurde von mir ein Massenausgleich vorgesehen, der die Massenmomente des Höhenruders um die Ruderachse bei normaler vertikaler Beschleunigung und insbesondere bei Kurvenflug ausgleicht. Das erwies sich als äußerst angenehm bei längeren Flügen! Vom LBA als Änderung am Stück genehmigt.
Inzwischen hat der Vogel 5735 Flugstunden seit Herstellung im Jahr 1959 (2814 seit GÜ). Ich habe auch diverse 300er und 500er FAI-Dreiecke in den Alpen mit den Stück aus der Winde herausgeflogen. In diesem Jahr war er mit 29 Starts immerhin 95 Stunden in der Luft.“

Bilder von Ernst Messner: 14.3.01 4000m über Serres und 16.3.05 vor den Westwänden des Pic de Bure

Werk-Nr. 1046: BGA 3570 **(IIIA)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex D-8323 Erstbesitzer Flugsportverein Sindelfingen, 1971 privat nach Köln)

Werk-Nr. 1047: D-8333 **(III A)** ging an die Segelflugschule Hornberg

Werk-Nr. 1048: OE-0684 **(III A)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. D-1584) Sonderausführung mit geändertem Rückenspant, vergrößerter Fallschirmwanne, vergrößertem Trimmruder und Kunststoffschale. Erstbesitzer war der Motorrad-Rennfahrer Walter Zeller aus Hammerau bei Bad Reichenhall.

Werk-Nr. 1049: D-9126 **(III A**) ging Ende 1959 an den Flugsportverein Wächtersberg, Calw-Württemberg. Eine Vereinschronik und heute noch lebende Zeugen des FSV Wächtersberg bezeichnen ihn als Zugvogel II. Leider ist er am 31.7.1967 in Samedan in der Schweiz abgestürzt. Er war über dem Hausberg, dem Muottas Moragl, mit einem Hamburger Bergfalken, D-3207, zusammengestoßen.

Bild: FSV Wächtersberg

Werk-Nr. 1050: (Kennung unbekannt) **(III A)** ging privat als Rohbau an einen Architekten in Langenau. Gemäß Prüfbericht vom Juni 1964 zu Werk-Nr. 1095 ging der IIIA zu Bruch und wurde zu Werk-Nr. 1095, D-8345 umgebaut.

Werk-Nr. 1051: D-8356 **(IIIA)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) wurde 1970 vom LSV Irsingen/Hesselberg gebraucht in der Nähe von Kassel gekauft und 1976 weiterverkauft. Auch Hanna Reitsch ist lt. LSV mit ihm geflogen. Inzwischen befindet er sich beim Verein zur Förderung des historischen Segelflugs VFhS e.V.. Erstbesitzer war die Flugsportgemeinschaft Heinkel, Stuttgart-Zuffenhausen.

Bild VFhS

Aufgrund einer erforderlichen Grundüberholung wurde er 2016 stillgelegt, soll aber wieder fliegen.

Werk-Nr. 1052: D-8351 **(IIIA)** ging privat nach Oberkochen

Werk-Nr. 1053: N18AS **(IIIA)**, Bj. 1960, Arizona, USA (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017), Zulassung abgelaufen 13.8.2012, Dygas Pauel, Benson, Arizona. (ex. D-1650, Erstbesitzer Walter Dittel, Landsberg/Lech)

Werk-Nr. 1054: „Schwarzhornfalke", G-EEBS (BGA 2560) (ehem. FLG Waldstetten D-8363) **(IIIA),** Bj. 1960, von 1975 bis 1979 in Luxemburg (ex. LX-CAF). Eigentümer Haltergem. Karl Kavanagh u.a., UK (http://publicapps.caa.co.uk/... Registriert 28.8.17).

Bild Alexander Gilles

Zum Schwarzhornfalken ist unter https://scalesoaring.co.uk/VINTAGE/Documentation/Zugvogel/Zugvogel.html eine hervorragende Dokumentation zu finden.

Bild Jack Stockford

Auf dem gemeinsamen Bild des Schwarzhornfalken mit dem D-8824 sind die unterschiedlichen Hauben gut erkennbar.

Werk-Nr. 1055: D-5855 **(III A)** ging im April 1961 an das IFS (Institut für Sport und Sportwissenschaft an der Uni Freiburg) im Breisgau. Er erhielt an der UNI Freiburg Rumpfschalen und damit einen durchgehend ovalen Querschnitt des Rumpfes. Heute hängt er im DSMM Wasserkuppe.

Rudolf Kaiser ging vorübergehend zu Scheibe zurück und konstruierte dort den Zugvogel. Dr. Ernst Frowein kaufte die D-5855 im Jahr 1961 für die Uni Freiburg, um sie als Forschungssegelflugzeug einzusetzen. Dick Johnson's Anregungen folgend, steigerte er durch eine Rumpfschale und durch sorgsame Oberflächenbehandlung die Leistungen. Wilhelm Gotzlick aus Hamm überließ 2004 das Segelflugzeug dem Museum.

Bild Walter Haimann

Mit diesem Zugvogel müsste Dr. Ernst Frowein an den Deutschen Meisterschaften 1963 und 1964 in Roth bei Nürnberg teilgenommen haben und belegte jeweils den 4. Platz. Bereits bei der DM 1959 hatte Frowein ebenfalls mit einem Zugvogel III teilgenommen. Da der D-5855 erst 1961 gebaut wurde, musste er 1959 bei der DM (24. Juni bis 5. Juli 59) einen der ersten Zugvogel III geflogen haben. Es kommen nur ZV III bis max. Werk-Nr. 1044 infrage.

Bild Peter Vercruijsse

Werk-Nr. 1056: D-4138 **(IIIA)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) ehemals Akaflieg München, nun privat eingelagert bei Altfeld (Stand 11/2020) (ex. D-5088, Erstbesitzer Flugsportvereinigung Velbert, vom Flugkapitänin Hanna Reitsch persönlich übernommen)

Bilder Franz Friedel

Werk-Nr. 1057: D-9145 **(III A)** ging 1961 an die FG Trossingen

Werk-Nr. 1058: (III A) wurde nach Argentinien exportiert. Wahrscheinlich handelt es sich um den „LV-DDV“ des Canuelas Planeadores Club, Argentinien, der „flugfähig und in sehr gutem Zustand“ Ende 2017 zum Verkauf angeboten wurde.

Werk-Nr. 1059: D-1754 **(III A)** wurde im Oktober 1961 an den Motorrad-Rennfahrer Walter Zeller aus Hammerau bei Bad Reichenhall ausgeliefert.

<u>Werk-Nr. 1060</u>: D-9055 **(IIIA)** *(Bild v. 14.04.63 aus Chronik, bereitgestellt von Wolfgang Nickel, FSV Tübingen)* war ursprünglich am Farrenberg beim FSV Tübingen (Erstbesitz) beheimatet. Nach 1970 hatte er drei weitere Eigentümer in Deutschland, darunter von 1975 (erworben von der Luftsportgruppe Frechen) bis 1984 auch Kurt und Brigitta Janoschek.

Bilder Kurt Janoschek (vor/nach Grundüberholung)

Zu diesem Zeitpunkt erfreute er sich eines weißen Kleides. Anfang der 80er Jahre wurde er grundüberholt.

1989 kam er nach England (BGA-3497, G-CFSU, Email Richard Cawsey 31.8.17), 2000 nach Irland, 2008 nach Belgien und schließlich 2011 zu Wolfgang Stang nach Günzburg (nun: D-1025, roter Rumpf, weiße Flächen

Bild Alexander Gilles

Wolfgang Stang, 02.09.2018:

Als ich meinen Zugvogel IIIA mit dem jetzigen Kennzeichen D-1025 im Jahr 2011 in seine Heimat nach Bayern zurück brachte, hatte ich es nicht für möglich gehalten, wieviel Spaß man mit diesem Segelflugzeug der 60er Jahre auch heute noch haben kann.

Auch wenn der Zugvogel inzwischen in Günzburg stationiert ist und die schwäbische Alb zwischen Neckar und Altmühl gut kennt, gehört der Saisonbeginn im März in Trento und das Gastfliegen im sommerlichen Königsdorf zur jährlichen Routine.
In den acht Jahren bin ich 368 Stunden mit 123 Starts, d. h. durchschnittlich 3 Stunden pro Start geflogen. Die schönsten Erlebnisse waren zahlreiche Flüge zur Zugspitze, zum Rosengarten, Langkofel, zur Marmolada, Sella und als Höhepunkt zum Ortlergipfel.
Beim Wellenfliegen war die Höhe, die ich nicht nennen möchte, mangels Sauerstoffanlage und wegen minus 23 Grad Celsius leider begrenzt.
Dank eines "Schlafanzugs" von Clouddancer ist das Auf- und Abrüsten bei Fliegerlagern auch kein Problem.

Bilder Wolfgang Stang

<u>In Memoriam</u>

Am 30.05.2020, dem Pfingstsamstag, gegen 11:30 Uhr, startete Wolfgang mit seinem Zugvogel IIIA zu seinem letzten Flug. Im F-Schlepp überstieg sein Segler schon kurz nach dem Abheben die Schleppmaschine. Er klinkte noch aus, konnte den Zugvogel aber nicht mehr unter Kontrolle bringen und stürzte aus ca. 50m Höhe ab. Ursache war das nicht angeschlossenes Höhenruder des am Vortag aufgerüsteten Flugzeugs. Dies wurde trotz durchgeführter Ruderkontrolle nicht bemerkt (BFU20-0337-3X).

<u>Werk-Nr. 1061</u>: D-0005 **(IIIA**) ging im Frühjahr 1962 an die Flugsportvereinigung Böblingen und fliegt heute in Aukrug, Schleswig-Holstein. Zwischenzeitlicher Halter war angeblich ein Senator Törpitz(?) (Tirpitz?), Mitglied des Luftsport Berlin. Der Zugvogel wurde wahrscheinlich von dessen Familie lange in Braunschweig geflogen. Über Hodenhagen kam er nach Ankrug (Halter privat, *Bild Björn Röttger*).

<u>Werk-Nr. 1062</u>: HA-4269 **(IIIA)** Bj. 1961, Ungarn (Vandormadar = Zugvogel) Foto am Hajdúszoboszló Airport LHHO (ex. OE-0591 Erstbesitzer Fliegerclub St. Pölten, Rohbauübernahme Ende 1961; Verkauf nach Ungarn Ende 1998; Foto: OE-0591, Austria (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017))

Der IIIA gehört dem Aero Club Hajdúszoboszló, einem der größten Segelflugzentren Ungarns. Er kam in den 90er Jahren nach Ungarn, zunächst in Privatbesitz.

Sandór Ozsváth (April 2020): *„… Die Originalbemalung war rot und weiß. Es wurde später vom Verein … gekauft. Ich flog sehr gerne mit ihm, weil er in der Thermik sehr gut aufstieg. Er war sehr gut zu bewegen und die Steuerungen waren harmonisch. Ich bin einmal 7 Stunden, 10 Minuten mit ihm geflogen. Leider fühlte ich mich sehr unwohl (ich bin 190 cm groß und 100kg schwer). Wahrscheinlich hat Hanna Reitsch besser dazu gepasst. Sie haben das Flugzeug oft benutzt und sind bei Oldtimertreffen viel damit geflogen. … Vor 15 Jahren zerbrach die Maschine. Er landete zu nah am Hangar und kollidierte mit dem Hangar. Sein rechter Flügel wurde beschädigt. Ich habe die Kollision von oben gesehen, weil ich direkt über dem Hangar geflogen bin und mich in der Thermik erhoben habe.*

Wir haben die Maschine repariert. Ich wollte, dass sie so aussieht, als ob sie aus der Fabrik kommt. Wir konnten damals im Internet keine Bilder finden und haben sie daher weiß gestrichen.

… Der Zugvogel hat einen ungarischen Namen: „Cuki“. Das bedeutet auf Ungarisch: süß und nett.

Sie nutzen die Maschine auch gerne um junge Menschen zu schulen. Sie fliegt sehr gut, sodass auch unerfahrene Piloten damit Erfolg haben können.“

Hintergrund für den Unfall:

„Der Fall war ein bisschen lustig. Am Tag zuvor war jemand gelandet, indem er 1 Meter von der Hallentüre entfernt anhielt. Unser „Älterer Partner“ wollte diesen „Rekord“ brechen. Leider ist er gescheitert.“

Bilder Sandór Ozsváth

Gut zu erkennen:

Die Halterung für eine große Sauerstoffflasche

Werk-Nr. 1063: D-4774 (HB-951) **(IIIA)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. D-8405, Anfang 1962 an Luftsportverein Böblingen)

Bild Martin Hisge

Werk-Nr. 1064: D-5186 **(IIIA)** ging im Frühjahr 1962 privat nach Kierspe. Früher war er „kanarienvogelgelb“, wurde auf dem Flugplatz Meinerzhagen (Battenfeld) betrieben und diente den Berufspiloten als willkommene Abwechslung. Seit 2001 befindet er sich in einer Haltergemeinschaft „Auf dem Dümpel“ (Bergneustadt)

Werk-Nr. 1065: C-GBHW **(IIIB)**, Bj. 1962 Ontario, Canada (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (ex. D-8427 ging als Rohbau an einen Architekten in Langenau)

Bild Franz Friedel 2013

Werk-Nr. 1066/V2: SE-TCH **(IIIB)** w/o (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. D-1807 wurde im Mai 1963 an “Laur” (Jakob Laur?) für den Luftsportverein Laichingen übergeben. Im Mai 1964 erfolgte ein Verkauf ins „Ausland“. Er ist als 2tes V-Muster vermerkt)

Werk-Nr. 1067/V3: OY-MHX **(IIIB)** (ex. D-1814, OY-EFX, SE-TCE), Foto v. 21.04.1985 Gesten (EK22), Denmark, bzw. 6600 Vejen, Denmark (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (ex. D-1814 lt. Musterprüfung v. September 1962 an privat nach München). Kolding Flyveklub lt. OY-Register 18.2.18

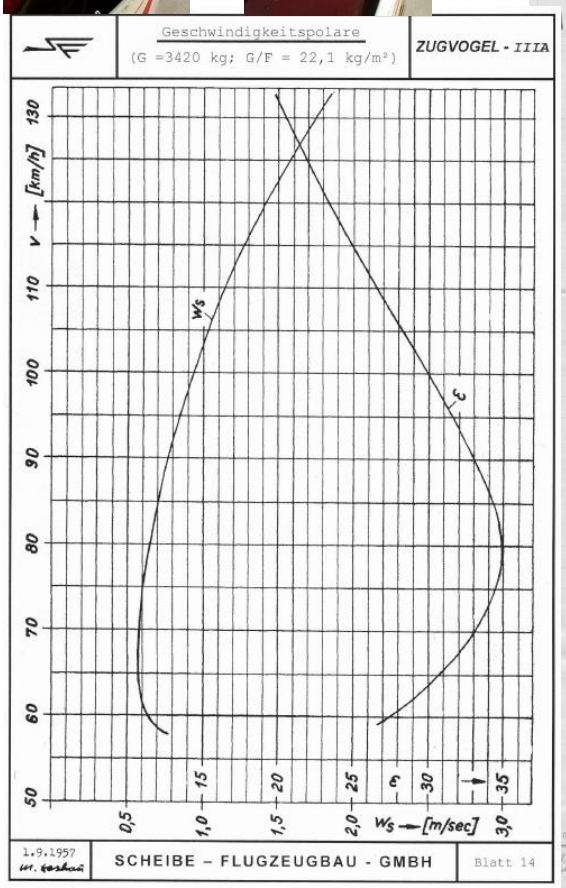
Niels Ebbe Gjørup berichtete mir im Mai 2020: *„In der dänischen Meisterschaftsszene spielte der Zugvogel IIIB ab 1965 eine wichtige Rolle…. Der Segler wurde 1966 nach Schweden verkauft und dort als SE-TCE registriert. Im Mai 1970 kehrte dasselbe Segelflugzeug nach Dänemark zurück und wurde am 05.05.1970 bei seinem neuen Besitzer, …, als OY-MHX registriert. Am 12.04.1972 wurde es an eine private Gruppe in Kolding verkauft, … . Der Zugvogel war zu dieser Zeit eines der leistungsstärksten Segelflugzeuge unseres Landes, mit Ausnahme der SHKs, die hier Ende der sechziger Jahre zu erscheinen begannen.“*

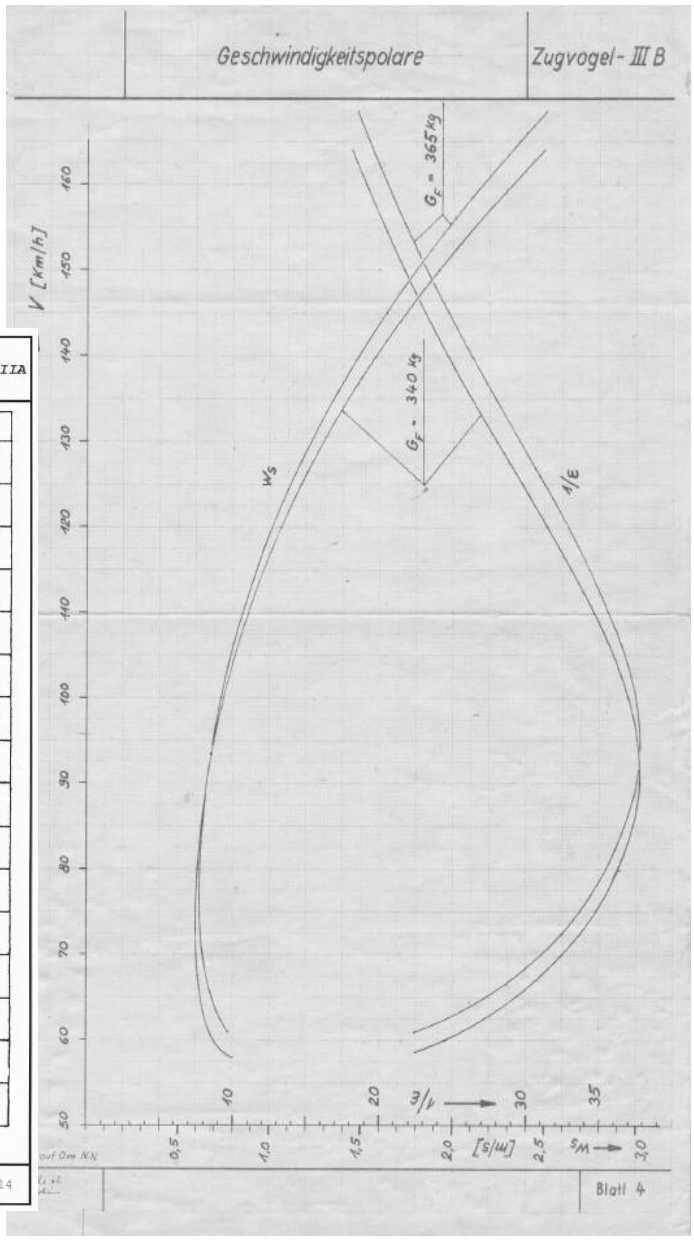
Am 20.11.2018 erreichte mich die Nachricht von Wolfgang Stang:

„… ich wollte Dir nur kurz mitteilen, dass ich im Oktober 2018 den Zugvogel IIIB Werk-Nr. 1067 OY-MHX vom Dänischen Kolding Flyveklub erworben habe. Er war 27 Jahre nicht mehr geflogen worden. Deshalb gibt es einiges zu tun. Ich werde ihn wieder Deutsch registrieren (D-0515 ist vorgemerkt). Um ihn besser transportieren zu können, passe ich z.Z. einen geschlossenen Anhänger an.“

Mitte Februar 2019 hatte ich nach dem aktuellen Stand gefragt und ihn auf die „Hutze“ hinter dem Rad angesprochen. Er antwortete mir:

„… Die „Hutze“ dient wohl zur Vermeidung von Wirbeln durch das Hauptfahrwerk, also zur Verringerung des Rumpfwiderstands. Der ZV 3B wurde durch Kurt Weckerlein für höhere Geschwindigkeiten „getrimmt“, was sehr gut aus den Geschwindigkeitspolaren im Vergleich zum ZV 3A zu sehen ist (s. Anhang).Der beste Gleitwinkel verbesserte sich vom A zum B bei 80 km/h nur von 35 auf 37,5, bei 130 km/h jedoch erheblich von 20 auf 30 und das Sinken reduzierte sich dabei von 1,7 m/s auf 1,2 m/s. Das muss sich auf Strecke ordentlich bemerkbar machen. …. Mit meinem geschlossenen Hänger konnte ich in einer warmen Schlosserei inzwischen Fortschritte machen: Boden erneuert, Einbauten für den Zugvogel vorbereitet und TÜV mit 100 km/h-Zulassung geschafft.“





Bilder und Polaren zugesandt von Wolfgang Stang

Wolfgang war noch im Frühjahr 2020 mit dem IIIB bei den Bauwochenenden der IGSF. Seinerzeit erforderte der IIIB noch viele Arbeitsstunden, bevor er wieder flugfähig sein würde. Die Zukunft des IIIB ist derzeit ungewiss (siehe Werk-Nr. 1060).

Werk-Nr. 1068/V4: ab 17.03.1970 OY-FTX **(IIIB)** (D-1888, Email Richard Cawsey 31.8.17), Bj. 1963, 6920 Videbaek, Denmark (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (ex. D-1888 Erstbesitzer privat in Helmbrechts; 4tes V-Muster)

Zuletzt befand sich der OY-FTX (Wettbewerbsnummer „41“) im ehemaligen Slagelse Gliding Club (Dänemark) und könnte sich noch in einem Hangar am Flughafen Herning befinden. Es wurde dort um die Jahrtausendwende in einem ziemlich staubigen und renovierungsbedürftigen Zustand gesehen.

Werk-Nr. 1069: OY-XEI (ex. SE-TCI), **(IIIB)**, Foto v. 04.08.2017 Arnborg (EK51), Denmark, bzw. 2791 Dragor, Denmark (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (ex. D-8449 Erstbesitzer Flugsportgemeinschaft Böblingen

Der Zugvogel mit Wettbewerbsnummer „12“ hatte einige bekannte dänische und schwedische Besitzer, darunter den mehrfachen Weltmeister Göran Axe aus Schweden, dem es kurz vor seinem ersten Meistertitel gehörte. Er befindet sich seit 13.06.2016 im Danish Glider History Museum in Arnborg, nähe Herning, im Besitz der (dänischen Vintage-Fluggruppe) Dansk Svæveflyvehistorisk Klub (DaSK). Er wird immer noch gerne geflogen. Der Club hat eine riesige Sammlung historischer Segelflugzeuge und versucht, so viele wie möglich flugfähig zu halten.

Niels Ebbe Gjørup berichtete mir im Mai 2020: „*Sowohl die Leistung als auch die Flugeigenschaften, die ich gefunden habe, sind wirklich großartig. Die jährliche Inspektion des Segelflugzeugs wurde im Mai dieses Jahres durchgeführt und die Gesamtzahl der Flugstunden beträgt 2,492, während die Anzahl der Starts 2,254 beträgt. Mit anderen Worten, mehr als eine Stunde pro Start, was für eine Vintage-Maschine nicht schlecht ist.*“

Bild Niels Ebbe Gjørup

Werk-Nr. 1070: I-EVAI **(IIIB)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. D-1827 Erstbesitz privat in München, Gemäß Endabnahme “Rep(aratur)” vom Juli 1966 als D-5340 privat in/nach Opladen. Im November 1967 als „reparierter III B“ I-EVAI vom AeC G. Bortolitti, Bologna übernommen)

Werk-Nr. 1071: F-CCAX (D-5287, Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIB)**, Bj. 1963, Eigentümer Daniel Raphael, Flugplatz Luneville Croismare, France (www.immat.aviation-vivile.gouc.fr/... Registriert 28.8.17), (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (aero-nation.weebly.com/scheibe.html) (ex. D-5287 Erstbesitz privat in Bochold)

Werk-Nr. 1072: D-1562 (D-8464) **(IIIB)**, Baujahr 1963, als D-8464 im Besitz der Fliegergruppe Dettingen unter Teck e.V. 1963 bis 1966. Verkauft an Major Reimitz aus Hammelburg (vgl. Zugvogel II, Werk-Nr. 1021). Dieser hatte im März 1967 unter der Kennung D-1562 die Zulassung Wolkenflug und Sauerstoffanlage beantragt. Die Wolkenflugzulassung wurde erteilt, die Sauerstoffanlage musste wieder ausgebaut werden.

Bevor der jetzige Halter den Zugvogel erwarb, war dieser in Quakenbrück beheimatet. Um die Sichtverhältnisse zu verbessern, hat der Zugvogel eine etwas höhere Haube erhalten (von einer SF-27). In der Folge musste auch die Schlitzverkleidung / Rumpfabdeckung bis zur Endleiste der Flächen angepasst werden. Das Rad wurde etwas aus dem Rumpf herausgezogen. Damit erhöhte sich die Bodenfreiheit und die Schleppkupplung ist etwas leichter zugänglich. Der Zugvogel ist heute in Privatbesitz bei der IGSF. *Bild: Rainer Strobel*

Werk-Nr. 1073, ZS-GKA (D-3235, Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIB)**, Bj. 19.., Eigentümer Kuehnast Rep & Germishuys JW, Süd-Afrika, (www.caa.ca.za/..., registriert 28.8.17). Er wurde im Februar 1962 als Teilrohbau (Rumpf ohne Einbauten und Flügelholme mit aufgesetzter Flügelnase) nach Hamburg ausgeliefert.

Bild: Jandre Germishuys

Werk-Nr. 1074: LN-GAC (D-8460) **(IIIB)**, Bj. 1964, Eigentümer: Michael Schleiss, Königsberg (Norwegen). Stillgelegt seit 1995. Die letzte Hauptuntersuchung fand am 1.12.89 statt. Es wird nicht leicht und sehr aufwändig sein, den Vogel wieder flugfähig zu machen, zumal derzeit 2017) nur die äußerlichen, meist Transportschäden sichtbar sind. Der III A ging im März 1963 als Teil-Rohbau an die Flugsportgemeinschaft Süssen. *Bilder: Michael Schleiss*

Werk-Nr. 1075: CF-TFT (ex. N914FT) **(IIIB)**, Bj. 1961. Gemäß Werksunterlagen handelt es sich hier um ex. D-9145, Erstbesitz FG Trossingen, "Übernahme nach Reparartur") also um die ehemalige WerkNr. 1057.

Ab 3.6.1982 unter CF-TFT bei verschiedenen Eigentümern in Alberta, Canada (Canadian civil aircraft register). Von 3.2.2020 bis 29.7.2020 unter N914FT in USA betrieben. Danach wieder als CF-TFT in Alberta, Canada

Werk-Nr. 1076: D-9001, **(IIIB)** FSV Wächtersberg, zerstört durch Hallenbrand 1971 (Brandstiftung)

Bild: FSV Wächtersberg

Werk-Nr. 1077: D-6356 (D-1975, Email Richard Cawsey 31.8.17, OO-ZPK, Belgian aircraft register: registriert ab 17.4.85 bis 13.12.05) **(IIIB)** Bj. 1964, Erstbesitzer gem. Teilrohbauabnahme Luftsportgemeinschaft Messerschmitt AG

Foto: Ralf Winter 02.09.2018 EDRV © www.ralf-winter-photographie.de

Werk-Nr. 1077/1081: ZS-GFN **(IIIB)**, Bj. 1963, GAUTENG, South Afrika (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017)

Werk-Nr. 1078: D-1903 **(IIIB)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. D-1903 ging im Juli 1963 an den AeC Frankenwald, Kronach)

Auf der Homepage des Aeroclub Lichtenfels findet man unter https://www.edql.de/historische-bilder.html 2 Bilder des schwer beschädigten Zugvogels, offenbar nach einer missglückten Außenlandung.

Werk-Nr. 1079: G-CFYE (BGA 3624) (D-7157, Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIB)**, Bj. 1963, Eigentümer Peter George Hamilton Purdie, UK (http://publicapps.caa.co.uk/... Registriert 28.8.17) (ex. D-7157 Erstbesitz Segelfluggemeinschaft Landau/Pfalz).

Werk-Nr. 1080: OE-0681 **(IIIB)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (Erstbesitz LSV Salzburg)

<u>Werk-Nr. FN 1081</u>, ZS-GFN (ex. D-8478) **(IIIB)**, Bj. 1963, Eigentümer S. J. Mommen, Süd-Afrika, (www.caa.ca.za/..., registriert 28.8.17) (w/o Email Richard Cawsey 31.8.17)

Wer ist dieser junge Mann einem Segelflugzeug namens „WhiteStar“?

Was ist das für ein Segelflugzeug mit oben eckiger Seitenleitwerksflosse, Einziehfahrwerk und Randbögen?

Auch Egon Scheibe kommt da ins Grübeln.

Bilder zur Verfügung gestellt von Klaus Keim

Wenn es in einer Zugvogel-Dokumentation aufgeführt ist, wird es wohl ein Zugvogel sein.

Und der junge Mann ist niemand anders als Klaus Keim, der Vater der Segelflugweltmeisterin Katrin Senne.

Klaus Keim hatte einen Rohbau von Scheibe erworben, selbst komplett fertig gestellt und mit zahlreichen Änderungen versehen.

Klaus Keim: *„An was ich mich grinsend erinnern kann:*

Zu meinem „Sonderzugvogel 3b“ ein Besuch von Egon Scheibe anlässlich einer DM, wo ich mitflog (Ich glaube, damals hatte Rolf Spänig gewonnen):

Ich bemerkte, wie Scheibe dauernd um meinen Zugvogel schlich: Schlussendlich fragte er mich etwas scheu: Was ist denn das für ein Flugzeug? Großes erstaunen, als er von mir die Antwort bekam!

Er hatte mehr Spannweite, ein eckiges Seitenruder, Vorläufer der Winglets, und zahlreiche kleinere Änderungen. Der Holm war ja aus TEBU (= TEGOFIL verleimtes Buchenholz), und der Rippenabstand war unter der starken Sperrholznase nur 100mm. Die habe ich gleich mit Microbaloon in Epoxydharz gespachtelt, was eine super Oberfläche ergab.

Nachtrag:

Als Egon Scheibe mich auf der DM besuchte, fiel ihm das Einzieh – Fahrwerk auf. Wer hat denn das gemacht? Ich! Aber das geht doch gar nicht in dem Stahlrohr Rumpf! Kein Problem, es hat auch schon einige harten Außenlangen verdaut ohne Schaden! Egon: Kopfschütteln und bayrisches Gemurmel.“

Als Klaus Keim für ein Jahr nach Südafrika ging, reiste der Zugvogel per Schiff mit. Als er wieder nach Deutschland zurückkehrte, verkaufte er ihn an einen „Ex-Deutschen“, der in Südafrika blieb.

Werk-Nr. 1082: G-CFVL (BGA 3558) (D-5224, Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIB)**, Bj. 1963, Eigentümer Haltergem. Melvin Balogh u.a., UK (http://publicapps.caa.co.uk/... Registriert 28.8.17) (Erstbesitzer war eine FSG in Krefeld),

Bild: Richard Cawsey

Werk-Nr. 1083: OE-0683 **(IIIB)**, Bj. 1963 ist in Wien beheimatet (Ursprünglich HG in St. Pölten.

Werk-Nr. 1084: F-CCPT **(IIIB)**, Bj. 1963, Eigentümer Patrick Renaudin, Flugplatz Tours le Louroux, France (www.immat.aviation-vivile.gouc.fr/... Registriert 28.8.17), (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (Erstbesitzer privat in Troyes, Frankreich)

Bild zur Verfügung gestellt von Klaus Keim

F-CCPT (Werk-Nr. 1084), D-8478 (Werk-Nr. 1081) und F-CCPX(Werk-Nr. 1088) im Vergleich.

Werk-Nr. 1085: EI-GLO (D-4096, EI-146, Email Richard Cawsey 31.8.17) **(IIIB)**, Bj. 1962, Eigentümer Gerry Kramer, Ontario, Canada (Canadian civil aircraft register bis 19.4.2001), nun Joseph Patrik Walsh, J. Murphy, N. Shortt; Ballytarsna, Abbeyleix, Co Laois, Ireland (Irish Aircraft Register) (D-4096 Erstbesitzer Luftsportverein Rüdesheim/Rhein)

Werk-Nr. 1086: D-8482 **(IIIB)** ging im Dezember 1963 an die Segelfluggemeinschaft der FAG e.V. Schwäbisch Hall. Er war vor einigen Jahren häufig am Segelfluggelände Quakenbrück abgestellt. Halter war ein Niederländer. Etwa 2016 stand er in segelflug.de zum Verkauf.

Werk-Nr. 1087: (Kennung unbekannt) **(III B)** ging rohbaufertig an die Luftsportvereinigung Gersthofen.

Werk-Nr. 1088: BGA 2779 (Email Richard Cawsey 31.8.17) (F-CCPX) **(IIIB)**, Bj. 1964, Eigentümer Jean Navas, Flugplatz Lyon Corbas, France (www.immat.aviation-vivile.gouc.fr/... abgemeldet 28.8.17), (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) Der Rohbau ging gemäß Prüfbericht vom Januar 1964 in den Export nach Haguenau, Frankreich. Im Februar 1968 wurde er dort von der Firma Avialsa modifiziert. Die Rumpfbespannung wurde durch eine dünne Holz/Fiberglasbeplankung auf zusätzlichen Spanten und Leisten ersetzt, sodass ein ovaler Querschnitt entstand. Außerdem wurden zusätzliche seitliche Fenster unterhalb der Haube eingebaut.

Der „runde“ ZV IIIB gehörte einst dem Franzosen Roger Klein. Er flog zusammen mit Klaus Keim (KK: „auch ein Bastler, den ich sehr mochte“) auf dem Fluggelände Hulb in Böblingen

Bild zur Verfügung gestellt von Klaus Keim

Der „runde“ IIIB von Roger Klein hinter dem modifizierten IIIB von Klaus Keim

Bild zur Verfügung gestellt von Klaus Keim

Klaus Keim, Dick Johnson und Dr. Ernst Frohwein (siehe Werk-Nr. 1055) kannten sich. Ob der Umbau von Roger Klein durch eine Beziehung zu D. Johnson und E. Frowein zustande kam, ist derzeit nicht bekannt.

Werk-Nr. 1089: D-2999 (ex. OO-ZJC, Belgian aircraft register: registriert ab 10.3.64 bis 6.3.12) **(IIIB)**, Bj. 1964, (Erstbesitz lt Übernahme v. Februar 1964 Ghent Aviation Club, Belgien)

Bild Peter Bekaert

Der D-2999 befindet sich in einer Haltergemeinschaft in den Niederlanden. Peter Bekaert hat im auf seiner Homepage unter https://people.zeelandnet.nl/peterika/zugvoegel-iiib.html eine eigene Rubrik gewidmet.

Seit August 2020 steht er zum Verkauf, hat aber bis Nov. 20 keinen Käufer gefunden.

Werk-Nr. 1090: D-8489 **(IIIB)** (Erstbesitzer Flug- und Arbeitsgemeinschaft Bad Friedrichshall, Friedrichshall-Kochendorf)

Seit 2012 ist er in Quakenbrück stationiert (Privat). Er „ist bruchfrei, stets flugbereit und wird von mir mit Begeisterung geflogen“ (Nachricht des Halters v. 12.4.19)

Werk-Nr. 1091: SE-TCG (IIIB) (Email Richard Cawsey 31.8.17) (Erstbesitzer Västeras Flygklubb, Schweden). Er befindet sich 2018 in der Sammlung von Petter Lindberg auf dem Ålleberg (Schweden) und soll wieder fliegen.

Werk-Nr. 1092, ZS-GKZ **(IIIB)**, Bj. 19.., Eigentümer J. M. Herbert, Süd-Afrika, (www.caa.ca.za/..., registriert 28.8.17) Die Rohbauteile wurden im März 1963 in Waiblingen von privat übernommen.

Werk-Nr. 1093: D-8787 (ex. D-8008 (1964 bis 1968), ex. HB-931 (1968 bis 1973) **(IIIB)** Erstbesitz LSB Donaueschingen (LSV Schwarzwald-Baar). Dann D-8787, 1980 beim Halleneinsturz in Blumberg zerstört, aber auf Privatinitiative wiederaufgebaut. Er wurde 2009 in Gardelegen im Altmarkkreis als „schönste Maschine gekürt“. („Zugvogel III B aus Salzwedel“)

Werk-Nr. 1094: N3ZV **(IIIB)** (N22U, N1KE, Email Richard Cawsey 31.8.17), Bj. 1964, Eigentümer M. Graig Wall, Texas, USA (http://registry.faa.gov/... zugelassen bis 2020, Stand 28.8.17) (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) ging lt. Schreiben v. Juni 1964 sofort in den Export nach USA.

Werk-Nr. 1095: D-8345 **(IIIB)** ging an die Fliegergemeinschaft Blaubeuren. Der III B war gemäß Prüfbericht v. Juni 1964 ein Umbau infolge Bruch aus III A, WN 1050

Werk-Nr. 1096: D-1940 **(IIIB)** ging im Juni 1964 an die Fliegervereinigung Schwabach

Email Michael Schnug, 14.12.17*: „Ich selbst habe nur etwa 5 Starts auf dem Flieger machen können, dann wurde er bei einer Außenlandung schwer beschädigt. … Dieser Zugvogel war lange Zeit im Vereinsbetrieb der Fliegervereinigung Schwabach eingesetzt." … „Ich kann mich noch gut erinnern als ich damals (ca. 1995) als Schüler in meinem L-Spatz III geflogen bin und am Abend noch den Zugvogel, der Überland unterwegs war, fliegen wollte. Da habe ich über Funk die Mitteilung erhalten, dass der Flieger nicht mehr zu gebrauchen sei. Nach meinem Kenntnisstand im Endanflug abgeschmiert, der Pilot hat jedoch keine schweren Verletzungen erlitten und fliegt heute noch bei uns im Verein."*

Werk-Nr. 1097: G-CFRS (BGA 3471) **(IIIB)**, Bj. 1964, Eigentümer Haltergem. Paul Mark Jessop u.a., UK (http://publicapps.caa.co.uk/... Registriert 28.8.17), (Foto v. 25.7.2009 RAF Bicester (EGDD), UK) (ex. HB-749 Erstbesitz Segelfluggemeinschaft Blauer Fleck, Sektion Zürich Ae.C.S., 1973 verkauft). Im European Registers Handbook 1987 als D-2171 verzeichnet. Das Kennzeichen BGA3471 deutet auf einen Export nach 1987 hin.

Werk-Nr. 1098/A: D-4741 **(IIIA)** (ex. D-1896 ging als Teilrohbau an privat in Bobingen. Gemäß einer Reparaturrechnung war er im Juli 1991 beim SFC Schwäbisch Hall, Flugplatz Weckrieden)

Wolfgang Hawickhorst: *„Wir hatten einen Zugvogel III A (hoher Rumpf) mit III B Flächen (Nasenbeplankung über die Holmhinterkante hinaus verlängert, für besseren Übergang zur Bespannung). Das Kennzeichen war D-1896. … Wir haben das Flugzeug 1973 von einem Fluglehrer der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein gekauft. Dieser soll das Flugzeug von der Friesener Warte geholt haben. Wir können ihn leider nicht mehr fragen, weil er einige Jahre später als unschuldiges Opfer eines Verkehrsunfalls in Südafrika verstorben ist. Wir haben den Zugvogel gerne geflogen, doch 1976 begann für uns mit dem Astir CS das Kunststoff-Zeitalter und wir haben den Zugvogel an einen Piloten des damaligen Luftsportvereins Freising weiterverkauft."*

Bilder Wolfgang Hawickhorst: Auf dem Feuerstein, im Winter und im Sommer.

Gerhard Witten am 02.09.2017: *„Ich habe den Zugvogel 3a 2008 in Vaihingen/Enz gekauft und einige Jahre geflogen, auch in Puimoisson, Südfrankreich (2013). Leider steht er abgerüstet im Hänger, was ihm nicht gerecht wird, da er in einem ausgezeichneten Zustand ist: Top-Lack-Zustand, Mylarbänder an allen Rudern, Warnfarben, Querruder-Endscheiben, Spornrad, O², ELT, dazu Flächenrad und Schleppstange, Spornkuller, Allwetterbezüge aus Goretex (noch nicht ganz fertig…), geschlossener effektiver Selbstbau-Hänger, ILEC-SB8-Vario, leider noch das alte, aber sehr gute Funkgerät. Dazu als Ersatz des SB8: eine Komplett-Einheit VP6, VP7, VP8, noch im Karton. Dafür muss ich aber ein neues Instrumentenbrett bauen, ich weiß noch nicht, ob ich es in Angriff nehme, das jetzige ist aus Carbon und sieht echt gut aus."* … *Der „Zugvogel … ist zugelassen, das ARC ist allerdings seit einigen Wochen abgelaufen. Ist aber kein Problem."*

Werk-Nr. 1099: D-6004 **(III B)** ging an den Luftsportverein „Günther Groenhoff", Stade. w/o, Agathenburg/Stade 17.04.82 (Email Richard Cawsey 31.8.17). https://aviation-safety.net/wikibase/221551

Werk-Nr. 1100: PH-979, ab 2018 OO-YZV, (ex. D-0037) **(IIIB)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) (ex. D-0037 Erstbesitz privat in Zweibrücken)

Werk-Nr. 1101: (III B) wurde gemäß Schreiben v. November 0964 nach Guatemala ausgeführt.

Werk-Nr. 1102: N30118 **(IIIB)**, Bj. 1964, Texas, USA (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017). w/o 16.6.1984 Taos NM USA (Aviation Savety Network ASN) (gemäß Schreiben an LBA vom November Ausfuhr nach USA, ab Oktober in Beverly Hill, Houston Texas)

Werk-Nr. 1103: D-8820 **(IIIB)** ging rohbaufertig an privat in Freiburg. Bis 1992 wurde mehrmals verkauft bis er 1992 seinen heutigen Besitzer fand. Der Vorbesitzer hatte ihn repariert und grundüberholt. Dabei wurde eine Haube mit seitlichem Klappmechanismus eingebaut. Diese ist etwas flacher. Dadurch hat der Haubenverlauf vorne einen leichten Knick. Es wurden noch verstellbare Pedale eingebaut und das Cockpit auf den damals neuesten Stand gebracht.

Bild Volker Weber

Der Zugvogel hat seither keine Schäden mehr zu verzeichnen und steht heute noch fast wie 1992 da. Nach verschiedenen Standorten befindet er sich heute an der Teck. Er ist seinem Besitzer Axel Wientjens inzwischen ans Herz gewachsen.

Axel Wientjens 23.11.2020: „Ich schätze an dem Zugvogel die verhältnismäßig gute Gleitleistung für einen Holzflieger und das nicht typische Holzflugzeugverhalten. Er fliegt sich eher wie ein schwerer Kunststoffflieger, nur mit den nicht immer gutmütigen Eigenheiten bzgl. Strömungsabriss, Klappenwirkung etc.. Es ist einfach keine K8. Ich schätze ebenso die sehr gute Sitz- oder besser Liegeposition. Die ist so bequem dass ich problemlos viele Stunden darin hocken kann (ich glaube mein längster Flug mit dem Zugvogel war über 8 Stunden)."

Bei ca. 1400 Starts war er inzwischen ca. 2800 Stunden in der Luft.

Werk-Nr. 1104, ZS-GLZ **(IIIB)** (D-5102, Email Richard Cawsey 31.8.17), Bj. 19.., Eigentümer B. W. Moore, Süd-Afrika, (www.caa.ca.za/..., registriert 28.8.17) (ex. D-5102 Erstbesitz AG Segelflug, Wattenscheid).

Werk-Nr. 1105: OO-ZFD **(IIIB)** (wwwflyfanforum.be Oktober 1985) (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (Belgian aircraft register: registriert ab 7.7.72 bis 18.11.08), Bj. 1963, Germany (AIRPORT-DATA.COM 23.01.2017) (ex. D-6364 Erstbesitz privat in Hannover)

Werk-Nr. 1106: D-6156 **(IIIB)** (Email Richard Cawsey 31.8.17), Erstbesitzer ab August 1965 LSV Cloppenburg, spätestens ab März 2009 (Reparaturfreigabe) Flugtechnischer Verein Metzingen 2001 e.V.

Werk-Nr. 1107: G-CHXA **(IIIB)** (BGA 4275) (D-2005, Email Richard Cawsey 31.8.17), Bj. 1965, Eigentümer Haltergem. Christopher John Tilley u.a., UK (http://publicapps.caa.co.uk/... Registriert 28.8.17) (ex. D-2005 Erstbesitz LSC Berlin West, Berlin-Wilmersdorf

Werk-Nr. 1506: OY-DXN **(IV)** (LN-GAW bis 1968 in Norwegen) (Email Richard Cawsey 31.8.17). Zulassung 2003 ausgelaufen (OY-Register 18.1.2018)

Werk-Nr. 1507: SE-SYF **(IV A)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) ging lt. Stückprüfung vom April 1959 als IV an die Norwegen Airforces, lt. Stückprüfung vom Juni 1959 an den Kungl. SvenskaAeroklubben, Stockholm.

Werk-Nr. 1508: D-0017 **(IV A)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) ging lt. Prüfbericht v. Juli 1959 als VI an den Flugsportverein St. Wendel

Werk-Nr. 1509: D-1564 **(IV A)** ging im August 1959 an die Flugsportgruppe Bölkow eV, Bölkow Entwicklungen, Ottobrunn bei München. Vom Mai 1988 ist eine Anfrage bzgl. Umbau auf Klapphaube und Spornrad durch die Luftsportgruppe Isny bekannt.

Werk-Nr. 1510, ZS-GMN **(IV A)**, Bj. 19.., Eigentümer Vaal Reefs Gliding Club, Süd-Afrika, (www.caa.ca.za/..., registriert 28.8.17) (Erstbesitz als Teilrohbau IV an Luftsportgemeinschaft Salzgitter-Bad)

Werk-Nr. 1511: D-1591 **(IV A)** ging an die Fliegerhorstgruppe/Sportfluggruppe Neubiberg

Werk-Nr. 1512: D-6278 **(IV A)** (Email Richard Cawsey 31.8.17) ging an die Fliegerhorstgruppe Köln-Wahn

Werk-Nr. 1513: (Kennung unbekannt) **(VI A)** ging lt. Rohbauprüfung vom Februar 1960 an den Flugsportverein Böblingen und war gemäß Prüfbericht vom Juni 1963 bei der Flugsportgemeinschaft Donauwörth.

Werk-Nr. 1514, SE-SYG **(IV A)**, Bj. 19.., seit Sommer 2016 zum Verkauf. Im Schwedischen Luftfahrregister registriert ab 05.12.1962. Eigentümer: Segelflygklübben i Karlstad, Hammarö, Schweden. Er ging gemäß Schreiben v. August 1962 an das LBA direkt in den Export nach Schweden. 2018 erfolgte ein Verkauf nach Chile.

<u>Weitere Infos bzgl. Zugvogel III/IV, welche noch keiner Werk-Nr. zugeordnet werden konnten:</u>

- D-1978 **IIIB** w/o, Lobenfeld 02.07.77 **(Email Richard Cawsey 31.8.17)**
  Nach dem Ausschlussprinzip bleiben nur Werk-Nummer 1065, **1078**, 1086, 1087, 1090, 1095, 1096, 1103, 1106, sofern es kein Reimport war.
- Ein **Zugvogel (?)** wurde am 7. September 1964 beim LSC Rheingau durch Bürgermeister von Rüdesheim getauft, weiteres unbekannt.
- Der LSV Irsingen-Hesselberg hat 1970 einen **Zugvogel IIIA** gekauft

Welche Flugzeuge waren das?

Bild aus „Die Geschichte des Flugsports in Sindelfingen“, 1961: „Zugvogelgeschwader auf der Hulb“ (Klaus Keim)

Zusammenfassung

Vom Zugvogel I, der Ka 5, sind fünf flugfähige Maschinen belegt. Jede davon muss als Einzelstück betrachtet werden. Jede war schon optisch eine Weiterentwicklung des Vorgängers.

- Bei der Rohrkonstruktion des Rumpfes im Bereich des Haubenausschnittes sind Abweichungen zwischen den vorliegenden Zeichnungssätzen (Zeichnung 11-S2) und der Werk-Nr. 1002 erkennbar. Ob die Änderungen bereits beim Bau von Werk-Nr. 1001 vorgenommen wurden, ist nicht mehr nachvollziehbar. Auf zwei Bildern von Rob Faulkner ist zwar die relativ unbeschädigte Haube zu sehen, jedoch der entscheidende Teil in einem Bild durch den Kopf eines Mannes verdeckt. Dem Anschein nach sind die Hauben von Werk-Nr. 1001 und 1002 identisch. Jedoch muss berücksichtigt werden, dass das Zeichnungsblatt der Haube am 7.12.1954, also fast fünf Monate nach dem Absturz, gezeichnet wurde.
- Bei Werk-Nr. 1001 waren Außenfläche und Querruder beplankt, bei Werk-Nr. 1002 hinter dem Holm bespannt. Da Werk-Nr. 1001 bei Erstellung des Kennblatts längst nicht mehr vorhanden war, ist diese dort nicht aufgeführt.
- Beim Vergleich der Seitenruder der beiden Segler in Gerd Zipper, FALKEN-HORST, Seite 50 zeigen sich Unterschiede im oberen Randbogen. Bei der D-1359 ist in der Bespannung oberhalb der Kufe eine zusätzliche Formleiste zu erkennen. Ein weiteres Bild, veröffentlicht in einer SPIEGEL-ONLINE Fotostrecke vom 29.03.2012 unter den Titel „Nazi-Starpilotin Hanna Reitsch: Für Hitler flog sie durch die Lüfte“ (Bild 13) zeigt Sie ebenfalls während der WM 56 vor dem Zugvogel D-1359. Auch hier ist die zusätzliche Formleiste deutlich zu erkennen.
- Die Werk.Nr. 1004 wurde schließlich mit Wölbklappen ausgerüstet.
- Die Flügel-Pfeilform betrug bei Werk-Nr. 1002 -5^0 bezogen auf die Holmmittellinie, bei Werk-Nr. 1003 -4^0 und bei Werk-Nr. 1004 nur noch $-3{,}5^0$. Der Zugvogel II wies schließlich keine Pfeilung der Flügel mehr auf. Durch die damit verbundene Verschiebung des Schwerpunktes konnte auch die Rumpfnase verkürzt werden. Der Zugvogel II – Rumpf war dadurch mit 7,10 m Länge um 29 cm kürzer als der des Zugvogel I.

Vom Zugvogel I gab es 5, vom Zugvogel II nur 2 Maschinen. Folglich kann nicht von einem Serienbau des Zugvogel I oder II gesprochen werden. Der Serienbau begann erst mit dem Zugvogel III.

Welches Segelflugzeug war nun die „Ka 5“?

Genau genommen gab es offiziell nie eine „Ka 5“. Der Zugvogel wird lediglich in Rudolf Kaisers persönlicher Liste als Ka 5 geführt. Diese Bezeichnung stammt nicht von Scheibe! Diese Bezeichnung kann auch keinem bestimmten Zugvogel zugeordnet werden. Auch wenn vor allem die Zeichnungen zum Zugvogel I von Kaiser stammen, hat er am 5.1.1955 noch eine Zeichnung (Nr. 214.32-S3) mit Einzelteilen für das Höhenleitwerk der Zugvogel III erstellt. Die Bezeichnung „Ka 5“ ist also eigentlich nur ein persönlicher Arbeitstitel des Konstrukteurs Rudolf Kaiser und keine Typenbezeichnung für ein Flugzeug.
Keinesfalls kann bei der SF-27 von einer Ka 5 gesprochen werden (wie teilweise in Veröffentlichungen erfolgt). Die SF-27 war schon kein Zugvogel mehr.

Offiziell gab es also weder eine Ka 5, noch einen Zugvogel V!

Teilnahme an Wettbewerben

Deutsche Meisterschaft 1955,		**Oerlinghausen (D)**		**offene Klasse**	
Reitsch, Hanna (D)	„12“	Zugvogel I	D-5429	Rang 1	2635 Punkte
Bayerische Meisterschaft 1955					
Dittel, Walter (D)		Zugvogel II	D-1410	Rang 4	
Weltmeisterschaft	**1956,**	**St. Yan, (F)**		**offene Klasse**	
Reitsch, Hanna (D)	„49“	Zugvogel I	D-1359	Rang 8	3042 Punkte

Auf YouTube https://www.youtube.com/watch?v=4jdsIp4w7ME ist er im Film „The 1956 World Gliding Chamionship – St Yan, France“ zu sehen

Deutsche Meisterschaft 1957,		**Oerlinghausen (D)**		**offene Klasse**	
Laur, Jakob (D)	„1“	Zugvogel III	D-9093	Rang 1	3177 Punkte
Reitsch, Hanna (D)	„17“	Zugvogel I	D-1359	Rang 3	2412 Punkte
Dittel, Walter (D)	„4“	Zugvogel II	D-1410	Rang 8	1677 Punkte
Kürten, Peter (D)	„12“	Zugvogel I	D-5429	Rang 14	1083 Punkte

Auf YouTube https://www.youtube.com/watch?v=4Vut03kXaFM ist ein Film über die DM zu sehen.

Bayerische Meisterschaft 1957					
Dittel, Walter (D)		Zugvogel II	D-1410	Rang 1	
Weltmeisterschaft	**1958,**	**Leszno (Polen)**		**offene Klasse**	
Mestan, Rudolf (Tschechoslowakei), ~~Zugvogel III~~ Demand					5124 Punkte
Laur, Jakob (D)	„20“	Zugvogel III	D-9093	Rang 8	4916 Punkte
Lyle, Maxey (USA)	„8“	Zugvogel II	D-1410	Rang 9	4884 Punkte
Molander, Harry (SWE)	„5“	Zugvogel III	SE-SYA	Rang 15	3937 Punkte
				Standardklasse	
Persson, Per-Axel (SWE)	„53“	Zugvogel IV	SE-SYC	Rang 2	5086 Punkte
Silesmo, Irve (SWE)	„54“	Zugvogel IV	SE-SYB	Rang 14	3352 Punkte
Deutsche Meisterschaft 1959,		**Karlsruhe (D)**		**offene Klasse**	
Spänig, Rolf (D)		Zugvogel III B	D-7080	Rang 3	3141 Punkte
Frowein, Ernst (D)		Zugvogel IIIA		Rang 6	2229 Punkte
Laur, Jakob (D)		Zugvogel IIIA	D-9093	Rang 7	2197 Punkte
Schmitt	(D)	Zugvogel III		Rang 10	1704 Punkte
Dittel, Walter (D)		Zugvogel IIIA	D-1561	Rang 11	1057 Punkte
Stähle, Bodo? (D)		Zugvogel IIIA	D-8824	Rang 12	1007 Punkte

Weltmeisterschaft	**1960**	**Köln (D)**		**offene Klasse**	
Jonsson, Ingvar-Sven (SWE)	„16“	Zugvogel III	SE-SYC	Rang 6	4444 Punkte
Bar, Menahem (ISR)	„10“	Zugvogel III	D-5602	Rang 13	3181 Punkte
				Standardklasse	
Persson, Per-Axel (SWE)	„61“	Zugvogel IV A	SE-SYF	Rang 22	3051 Punkte
Backe-Mathiesen, E. (NOR)	„54“	Zugvogel IV	LN-GAW	Rang 35	1044 Punkte
Deutsche Meisterschaft 1961,		**Braunschweig-Waggum (D)**		**offene Klasse**	
Spänig, Rolf (D)		Zugvogel III B	D-7080	Rang 1	2673,1 Punkte
Auer, Wilhelm (D)		Zugvogel III		Rang 4	2184,9 Punkte
Schäffner, Otto (D)		Zugvogel III		Rang 11	1489,0 Punkte
Frowein, Ernst (D)		Zugvogel IIIA	D-5855	Rang 12	1485,1 Punkte
				Standardklasse	
Eberhardt, Gerd (D)		Zugvogel IV		Rang 30	1115,0 Punkte
Deutsche Meisterschaft 1962,		**Freiburg/Breisgau (D)**		**offene Klasse**	
Spänig, Rolf (D)		Zugvogel III B	D-7080	Rang 3	4569,6 Punkte
Frowein, Ernst (D)		Zugvogel IIIA	D-5855	Rang 7	3512,8 Punkte
Laur, Jakob (D)		Zugvogel IIIA	D-9093	Rang 8	3043,8 Punkte
Auer, Wilhelm (D)		Zugvogel		Rang 9	3003,2 Punkte
				Standardklasse	
Römer, Gerhard (D)		Zugvogel IV A		Rang 10	3378,1 Punkte
Weltmeisterschaft	**1963**	**Jnnin, Argentinien**		**offene Klasse**	
Spänig, Rolf (D)	„1“	Zugvogel III B	D-7080	Rang 7	5014 Punkte
Deutsche Meisterschaft 1963,		**Roth b. Nürnberg (D)**		**offene Klasse**	
Spänig, Rolf (D)		Zugvogel III B	D-7080	Rang 2	
Hezel, Erich (D)		Zugvogel III B	D-8464	Rang 4	
Deutsche Meisterschaft 1964,		**Roth b. Nürnberg**		**offene Klasse**	
Spänig, Rolf (D)	„3“	Zugvogel III B	D-7080	Rang 2	5561,7 Punkte
Hezel, Erich (D)	„8“	Zugvogel III B	D-8464	Rang 4	5006,0 Punkte
Wolf, Dieter (D)	„12“	Zugvogel III		Rang 7	4565,5 Punkte
Frowein, Ernst (D)	„4“	Zugvogel IIIA	D-5855	Rang 10	4206,7 Punkte
Auer, Wilhelm (D)	„1“	Zugvogel III		Rang 12	737,4 Punkte

Belgische Meisterschaft 1964, Saint Hubert			**offene Klasse**	
Drory (BEL)	Zugvogel III		Rang 2	5043 Punkte
Italienische Meisterschaft 1964			**offene Klasse**	
Spänig, Rolf (D)	Zugvogel III B	D-7080	-----	6454 Punkte
Kanadische Meisterschaft 1964			**Sports-Class**	
Bentley, D. (CAN)	Zugvogel		Rang 1	3857 Punkte
US Meisterschaft 1964, McCook, Nebraska			**offene Klasse**	
Brown, Robert E. (USA)	Zugvogel III		Rang 45	2000 Punkte
Deutsche Meisterschaft 1966, Roth b. Nürnberg			**Standardklasse**	
Wist, G. (D)	Zugvogel IV	D-1591	Rang 99 (=unbekannt)	
US Meisterschaft 1966, Reno			**offene Klasse**	
Williams (USA)	Zugvogel III		Rang 43	3540 Punkte
Österreichische Meisterschaft 1967			**offene Klasse**	
Fahrafellner, Othmar (AUT)	Zugvogel III		Rang 4	3892 Punkte
Weltmeisterschaft 1968 Leszni, Polen			**offene Klasse**	
Thomasen, Carsten (DEN) „12“	Zugvogel III	OY-XEI	Rang 36	3554 Punkte
Italienische Meisterschaft 1969			**offene Klasse**	
Serra, Sandro (ITA)	Zugvogel IIIB	I-EVAI	Rang 23	2478 Punkte
Italienische Meisterschaft 1970			**Clubklasse**	
Acquaderni, P. (ITA)	Zugvogel IIIB		Rang 3	3925 Punkte
Kanadische Meusterschaft 1973			**SportsClass**	
Bentley, D. (CAN)	Zugvogel		Rang 1	3857 Punkte
Italienische Meisterschaft 1974			**Clubklasse**	
Ferorelli, E. (ITA)	Zugvogel		Rang 14	5851 Punkte
Kanadische Meisterschaft 1975			**offene Klasse**	
Stokes, Ron (CAN) „TFT“	Zugvogel		Rang 14	816 Punkte
Belgische Meisterschaft 1976			**Clubklasse**	
Wiliot, Emile (BEL)	Zugvogel		Rang 11	8615,6 Punkte

Belgische Meisterschaft 1981		**Clubklasse**	
Lievens, Johan (BEL)	Zugvogel	Rang 2	536,8 Punkte
Deutsche Meisterschaft 1984, Marpingen		**Clubklasse**	
Mantel, Jörg (D)	Zugvogel IIIB	Rang 43	179012 Punkte
Italienische Meisterschaft 1986		**Promozione**	
Merigiola, Stefano (ITA) „AI“	Zugvogel IIIB	Rang 20	1919 Punkte
Italienische Meisterschaft 1987		**Prormozione**	
Ametta, Massimo (ITA)	Zugvogel IIIB	Rang 8	4152 Punkte
Deutsche Meisterschaft 1990, Bückeburg			**Clubklasse**
Geissler, Christof (D)	Zugvogel IIIB	Rang 25	5531,8 Punkte

Wie ging es weiter?

Dem Zugvogel III und IV folgte nicht der Zugvogel V, auch wenn in der Literatur die SF-27 bisweilen als Zugvogel V bezeichnet wird. Für den Zugvogel gab es keinen Nachfolger. Die SF-27 wurde von Kurt Weckerlein komplett neu konstruiert und bei der Fa. Scheibe nie als Zugvogel V bezeichnet (Info Franz Friedel). Kurt Weckerlein hat mir dies in einem Telefongespräch am 09.03.2018 selbst bestätigt.

In einem weiteren Telefonat am 05.04.2018 berichtete er mir, dass der III B-Rumpf auf Anregung des Motorrad-Rennfahrers Walter Zeller, Hammerau, entwickelt wurde. Zu diesem Zeitpunkt war auch die Konstruktion der SF-27 – unabhängig vom Zugvogel - bereits angelaufen. Der „Zugvogel V“ ist eine reine Erfindung der Literatur.

Die SF-27 ähnelt dem Zugvogel IIIB lediglich äußerlich. Von diesem kann sie aber leicht am Pendel-Höhenruder unterschieden werden. In der Version A hat sie ein bremsbares Zentralrad und 15,00 m, in der Version B (Einzelstück) ein bremsbares Einziehfahrwerk und 17,00 m Spannweite.

SF-27 der IGSF am 11.05.2018 in Bad Königshofen „Am Himmelreich“

Bild: Walter Haimann

Mit der SF-30 Club-Spatz endete schließlich die Segler-Produktion in der klassischen Mischbauweise. Auch er war kein Zugvogel mehr, sondern eine komplette Neukonstruktion von Franz Friedel. Beim Erstflug am 20. Mai 1974 waren andere Firmen längst auf Voll-GFK umgestiegen (Erstflug ASW 15: 1968). Lt. Zipper wurden nur 10 Stück gebaut, von denen Mitte der 90er Jahre nur noch 2 flogen. Der Club-Spatz V1, D-3697 ging am 13.05.1979 zu Bruch.

Dieser, wahrscheinlich der letzte Clubspatz ist im Besitz eines IGSF-Mitglieds. Es wäre interessant, mehr über den Verbleib der Club-Spatzen zu erfahren.

Bilder: Walter Haimann, 11.01.2020, Heubach

Mit der SF-34 Delphin stieg dann auch Scheibe in das GFK-Zeitalter ein. Lt. Zipper waren zunächst nur der Rumpf, später aber dann alle Bauteile in GFK gefertigt.

Die Fertigung der SF-34 wäre theoretisch heute noch bei Scheibe-Aircraft möglich, ist jedoch aus logistischen Gründen unrentabel.

L u f t f a h r t - B u n d e s a m t

L - 172
Ausgabe 1
9. Juli 1957
Zugvogel I

S e g e l f l u g z e u g - K e n n b l a t t

Gerätenummer: L - 172
Muster: "Zugvogel I"

Baureihe	Zugvogel I (siehe Bemerkung 1 bis 4)
Hersteller:	Scheibe Flugzeugbau GmbH, Dachau
Musterzulassung:	LBA - L - 172 vom 9. Juli 1957
Musterprüfung:	DVL-Prüfstelle für Luftfahrtgerät, Essen PfL 9 A 28.3.1957
zugrunde gelegte Bau- und Prüfvorschriften:	Bauvorschriften für Segelflugzeuge (BVS) Heft 1 - 3 und Mitteilung No 1 und 3 zu BVS unter Berücksichtigung der Vorläufigen Lufttüchtigkeitsrichtlinien für Schleppflug vom Oktober 1955 sowie BCAR Section E, Subsection E 2 - Flight.
Verwendungszweck:	Leistungssegelflug.
Beanspruchungsgruppe:	2
Anzahl der Sitze:	1
Abmessungen:	
Spannweite	16000 mm
Größte Länge	7390 mm
Tragfläche	13,95 m^2
Flügeltiefe	1165 mm bei Rippe Y (Bezugsflügelschnitt Y liegt 350 mm neben der Symmetrieebene)
Flügelstreckung	18,3
Gewichte:	
Leergewicht des Musterflugzeugs	228 kg
höchstzulässiges Fluggewicht	345 kg
höchstzulässiges Gewicht der nichttragenden Teile	210 kg

Schwerpunkt:

Bezugslinie	Flügelsehne a.d. Stelle Y
Bezugspunkt	Vorderkante Flügel a.d. Stelle Y
Mittlere Flügeltiefe	1 m = 875 mm; Vorderkantenabstand vom Bezugspunkt: a = 125 mm

Leergewichtsschwerpunkt

Leergewicht	220	230	240	kg
Schwerpunktlage	480	470	460	± 40 mm

Schwerpunktslage im Flug

größtzul. Vorlage 65 mm = 22 % lm

größtzul. Rücklage 243 mm = 42 % lm

Beladung: 60 ÷ 100 kg ohne besonderen Ballast

Fehlendes Gewicht ist durch Ballast auf dem Sitz zu ergänzen.

Einstelldaten:

Flügeleinstellwinkel	- 4,5° gegen Obergurt LW-Träger
Flügelschränkung	0°
Flügel-V-Form	2,4° bezogen auf Oberkante Holm
Flügel-Pfeilform	-5° bezogen auf Holmmittellinie
Höhenleitwerk-Einstellwinkel	- 1,4° gegen Flügelsehne bei Rippe Y
Höhenleitwerk - V - Form	0°

Flügelbiegeschwingungszahl des Musterflugzeugs 142/min

Mindest-Ruderausschläge

	nach oben	nach unten	Meßpunktentfernung von Ruderachse
	mm	mm	mm
Querruder	120 ± 5	43 ± 5	250
Höhenruder	140 ± 10	140 ± 10	400
Seitenruder	min 335	max 375	715

Mindestausrüstung:

vierteiliger Anschnallgurt

Geschwindigkeitsmesser

Höhenmesser

Trimmplan

Datenschild

Fallschirm oder Rückenkissen in der Fallschirmwanne.

Leistungen bei höchstzulässigem Fluggewicht (gerechnet):

Flächenbelastung	24,7 kg/m^2
Beste Gleitzahl	34 bei 80 km/h
Beste Sinkgeschwindigkeit	0,60 m/s bei 65 km/h

Zulassungsdaten:

Handstart	ja
Kraftwagen- u.Windenstart	bis 100 km/h
Sollbruchstelle im Schleppseil	No. II min 525 kg; max 720 kg
Flugzeugschlepp	bis 140 km/h
Gleitflug bei böigem Wetter	bis 140 km/h
Gleitflug bei ruhigem Wetter	bis 200 km/h
Anfängerschulung	nein
Üben von Gefahrenzuständen	ja
Wolkenflug	nein
Kunstflug	nein

Betriebsvorschriften: Betriebshandbuch "Zugvogel I" mit Prüfvermerk PfL 9 A - Zacher - 22. März 1957

Bauunterlagen: Die Bauunterlagen Zugvogel I sind durch Prüfvermerk PfL 9 A - Zacher - 22. März 1957 gekennzeichnet.

Bemerkungen:

1) Von dem Muster Zugvogel I sind nur 3 Stücke gebaut. Die zulässigen Werknummer sind: 1002, 1003, 1004.

   Die zugelassenen Abweichungen der Stücke gegenüber den Musterangaben sind nachstehend angeführt.

2) Werk-Nummer 1002. Es gelten alle Daten des Kennblattes.

3) Werk-Nummer 1003. Gegenüber den Daten des Kennblattes bestehen folgende zugelassenen Abweichungen:

   Flügel-Pfeilform: - 4°
   Vorderkantenabstand a - 67 mm

   Schwerpunkt:

Leergewicht	230	240	250	kg
Schwerp.Lage	550	540	530 ± 40	

   Schwerpunktlage im Fluge: Größtzul.Vorlage 123 mm=22%lm
   Größtzul.Rücklage 301 mm=42%lm

4) Werk-Nummer 1004. Gegenüber den Daten des Kennblattes bestehen folgende zugelassenen Abweichungen:

- 4 -

Sonderausführung mit Wölbungsklappen.

Flügelpfeilform: - 3,5°

Vorderkantenabstand a = 39 mm

Schwerpunkt: Leergewicht 240 250 260 kg
Schwerp.Lage 575 560 545 ± 38mm

Schwerp.Lage im Fluge: Größtzul.Vorlage: 151 mm=22% lm
Größtzul.Rücklage: 329 mm=42% lm

Zulässige Geschwindigkeit b. Klappenausschlag

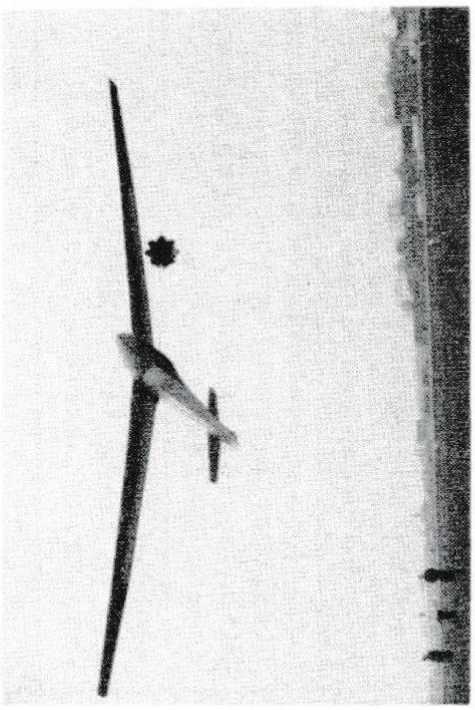
10° nach unten v max = 90 km/h
5° nach oben v max =180 km/h b.ruhigem Wetter
v max =120 km/h b.böigem Wetter

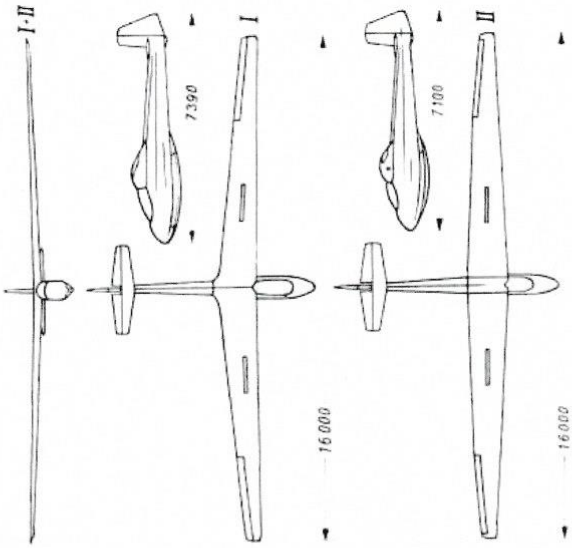
Windenstart bei Klappenstellung 0°

Flugzeugschlepp mit Klappenausschlag nach unten ist möglich, wenn v max = 90 km/h nicht überschritten wird.

Nachfolgendes Prüfblatt mit Ergänzung (4 Seiten) hat Rudi Fehlhaber zur Verfügung gestellt:

Luftfahrt und Luftfahrzeuge	Segelflugzeug-Muster Nr.: 172 (und 212)	Muster-Blatt
Segelflugzeuge	Zugvogel-I (und-II)	Blattzahl: 2 Blatt: 1





Spannweite : 16000 mm	Beanspruchungsgruppe :	2
größte Länge: 7390 mm	Zahl der Sitze . . . . :	1
Verwendungszweck: Leistung	Rüstgewicht des Musterflugz:	228 kg kg
	Höchstzulässige Zuladung :	117 kg kg
	Höchstzulässig. Fluggewicht:	345 kg kg
	Höchstz. Gew. d. nichttr. Teil.:	210 kg kg
Entwurf: Dipl.-Ing. E. Scheibe, München	Sollbruchstelle im Schleppseil: Nr.: II;	min : 525 kg
Baujahr des Musterflugzeuges: 1955		max : 720 kg

zugelassen für:
- Handstart . . . . . : ja
- Kraftwagen- u. Windenstart bis: 100 km/h
- Flugzeugschlepp . . . . . bis: 140 km/h
- Gleitflug b. böigem Wetter bis: 140 km/h
- Gleitflug b. ruhigem Wetter bis: 200 km/h
- Blind- und Wolkenflug . . . . : nein
- Kunstflug . . . . . : nein

Geeignet für: ~~Anfängerschulung . . . . . : nein~~ ~~Üben von Gefahrenzuständen: ja~~

Bearbeite : Zacher PfL

DVL - PfL	Ausgabedatum: April 1957	Ersatz für Nr.	Arbeitsblatt-Nr.: 060

Tragfläche einschließlich Querruder . . . : 13,95 m²
Fläche beider Querruder . . . . . : 1,20 m²
Seitenflosse: 0,41 m²; Seitenruder . : 0,72 m²
Höhenflosse: 0,98 m²; Höhenruder . : 0,83 m²
Flügel-Einstellwinkel: -4,5° geg. Obergurt LW-Träger
Flügel-Schränkung : 0°
V-Form: 2,4°; Bezugslinie: Oberkante Holm
Pfeil-Form: - 5°; Bezugslinie: Holmmittellinie
Flügelstreckung . . . . . : 18,3
Profile: NACA $63_{215}616$ (innen)...614(außen)

Maß von Flügelvorderkante bei Rippe Nr.: Y*)
- bis Höhenruder-Achse : 4340 mm
- bis Seitenruder-Achse : 4785 mm

Bei Rippe Nr.: Y*)
- Flügeltiefe l . . . . . : 1165 mm
- mittl. aerodyn. Tiefe l_m : 875 mm
- Vorderkantenabstand **a** : 125 mm

Höhenleitwerk Profil: NACA 63_1 012
Einstellwinkel: -1,4° gegen Flügelsehne bei Rippe Nr.: Y*)
V-Form: 0°

Mindest-Ruder-Ausschläge	nach oben (mm)	nach unten (mm)	Meßpunkt-entfernung von Ruderachse
Querruder	120 ± 5	43 ± 5	250 mm
Höhenruder	140 ±10	140 ±10	400 mm
Seitenruder	min: 335	max: 375	715 mm

Flügelbiegeschwingungszahl des Musterflugzeuges: 142 /min

Leistungen bei höchstzulässigem Fluggewicht: gerechnet

Flächenbelastung	:		24,7	kg/m²
Beste Gleitzahl	: 34	bei :	86	km/h
Beste Sinkgeschw.	: 0,62 m/s	bei :	70	km h

Schwerpunkt

Bezugslinie : Flügelsehne a.d.Stelle Y*)
Bezugspunkt : Vorderkante Flügel a.d.Stelle Y*)

Rüstgewicht :	220	230	240	kg
Schwerpunktlage:	480	470	460	±40 mm

Schwerpunkt im Fluge:

größtzulässige Vorlage :	65	mm =	22	% l_m
größtzulässige Rücklage:	243	mm =	42	% l_m

Auswechselbare Trimmgewichte sind dann anzubringen, wenn der Schwerpunkt im Flug bei Besatzungsgewichten (Größt- und Kleinstgewichte innerhalb der zulässigen Zuladung, maßgebend Angaben des Prüfscheines) nicht mehr in den zulässigen Grenzen liegt. Trimmplan ist dann im Flugzeug anzubringen.

Mindestausrüstung: Geschwind.- und Höhenmesser; 4teiliger Anschnallgurt; Trimmplan und Datenschild; Fallschirm oder Rückenkissen in der Fallschirmwanne

Bemerkungen*): Der Bezugsflügelschnitt Y liegt 350 mm neben der Symmetrie-Ebene. - Nur für Industriebau zugelassen.

Trimmplan: 60 ... 100 kg ohne besonderen Ballast. Fehlendes Gewicht durch Ballast auf dem Sitz ergänzen.

Segelflugzeug

Zugvogel-I (und -II)
Baumuster und Baureihe

172 (212)
Muster Nr.

Luftfahrt und Luftfahrzeuge	Segelflugzeugmuster Nr. 172 (und 212)	Musterblatt (Ergänzungen)	
Segelflugzeuge	Zugvogel-I (und -II)	Blattzahl: 2	Blatt: 2

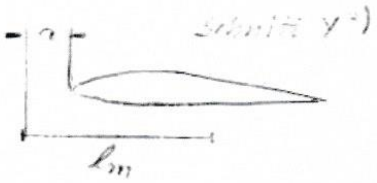
Änderungen und Ergänzungen zum Musterblatt

Vom Zugvogel-I sind nur die Werk-Nr. 1002, 1003 und 1004, vom Zugvogel-II die Werk-Nr. 1021 und 1022 gebaut und mustergeprüft worden. Weitere Nachbauten sind nicht vorgesehen. Gegenüber den Daten im Musterblatt weichen die einzelnen Stücke außer im Leergewicht (s. Prüfbericht) in folgenden Werten ab:

Zugvogel-I

Werk-Nr. 1002:

siehe Musterblatt



Werk-Nr. 1003:

Fläche der Seitenflosse: 0,47 m^2

Pfeilform : -4°

Vorderkantenabstand a : 67 mm

Schwerpunkt:

Rüstgewicht	230	240	250	kg
Schwerpunktlage	550	540	530 ± 40	mm

Schwerpunkt im Fluge: Größtzulässige Vorlage : 123 mm = 22 % l_m

Größtzulässige Rücklage: 301 mm = 42 % l_m

Werk-Nr. 1004:

Sonderausführung mit Wölbungsklappen.

Höchstzulässiges Fluggewicht	365 kg
Höchstzulässiges Gewicht der nichttragenden Teile	192,5 kg
Höchstzulässige Zuladung	85 kg

Fläche der Seitenflosse: 0,51 m^2; des Seitenruders: 0,79 m^2

Pfeilform : $-3,5^\circ$

Vorderkantenabstand a : 39 mm

Schwerpunkt:

Rüstgewicht	240	250	260	kg
Schwerpunktlage	575	560	545 ± 38	mm

Schwerpunkt im Fluge: Größtzulässige Vorlage : 151 mm = 22 % l_m

Größtzulässige Rücklage: 329 mm = 42 % l_m

Zulässige Geschwindigkeiten bei Klappenausschlag:

10° nach unten: v_{max} = 90 km/h

5° nach oben : v_{max} bei ruhigem Wetter = 180 km/h

v_{max} bei böigem Wetter = 120 km/h

Windenstart bei Klappenstellung 0°.

Flugzeugschlepp mit Klappenausschlag nach unten ist möglich, aber v_{max} = 90 km/h nicht überschreiten!

Bearbeiter:						
Zacher PfL	DVL - PfL	Ausgabedatum: Juli 1957	Ersatz für Nr. -	Arbeitsblatt-Nr.	060

Zugvogel-II

Werk-Nr. 1021:

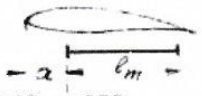
Größte Länge : 7100 mm

Fläche der Seitenflosse: 0,51 m^2; des Seitenruders: 0,79 m^2

V-Form : 2,4° (Bezugslinie: Holmunterkante)

Pfeilform : 0° (Bezugslinie: Holmmittellinie)

Vorderkantenabstand a : 147 mm



Schwerpunkt:

Rüstgewicht	220	230	240	250	kg
Schwerpunktlage	730	710	690	670	± 50 mm

Schwerpunkt im Fluge: Größtzulässige Vorlage : 337 mm = 22 % l_m

Größtzulässige Rücklage: 515 mm = 42 % l_m

Ruderausschläge:

Querruder, nach oben :	117	± 5 mm
nach unten:	41	± 5 mm
Höhenruder nach oben :	137	±20 mm
nach unten:	137	±20 mm
Seitenruder nach links:	354	±20 mm
nach rechts:	354	±20 mm

Werk-Nr. 1022:

Höhenleitwerk-Einstellwinkel: -2,5°

Alle anderen Daten wie Werk-Nr. 1021

Nachfolgend eine Liste der mir bekannten Werkzeichnungen des Zugvogel I, chronologisch geordnet:

(wichtiger Hinweis: Die Zeichnungen wurden mir ausschließlich zum Bau eines Modells zur Verfügung gestellt. Ich bin nicht befugt, diese oder auch Ausschnitte davon abzudrucken oder weiterzugeben!)

		Gezeichnet		Geprüft
51-S11	Flügel Nasenrippen	27.11.1953	Kaiser	
51-S12	Flügelrippen	01.12.1953	Kaiser	
51-S13	Flügelrippen	02.12.1953	Kaiser	
51-S14	Querruder., BK-Fachholme, Rippe 1, Nasenholm, Randbogen	04.12.1953	Kaiser	
51-S7	Rippe 1 – Beschlag	15.12.1953	Kaiser	
51-S9	Bremsklappenbeschläge	16.12.1953	Kaiser	
51-S8	Flügelbeschläge	17.12.1953	Kaiser	
51-S4	Querruder	18.12.1953	Kaiser	
51-S1	Flügel-Übersicht	26.12.1953	Kaiser	
31#34-S5	Leitwerk Beschläge	15.01.1954	Kaiser	
11-S6	Punkt C Rumpfheck	04.02.1954	Kaiser	
11-S4	Rumpfgerüst Punkt B	06.02.1954	Kaiser	
11-S5	Rumpfgerüst Punkt B	21.02.1954	Kaiser	
11-S7	Flügelanschlussbeschläge	25.02.1954	Kaiser	
11-S8	Leitwerksanschlussbeschläge	26.02.1954	Kaiser	
11-S9	Rumpfbeschläge	01.03.1954	Kaiser	
41-S1	Handsteuer BK-Hebel	02.03.1954	Kaiser	
41-S2	Fußsteuerung Kupplungszug	03.03.1954	Kaiser	
41-S3	Steuerleitungen im Rumpf	05.03.1954	Kaiser	
10-S11	Kufe, Sitzbrett, Bodenbrett	19.03.1954	Kaiser	
11-S13	Rumpfverkleidung Strakplan	02.04.1954	Kaiser	
		15.07.1954		**Absturz Werk-Nr. 1001**
11-S2	Rumpfgerüst Punkt A	11.08.1954	Kaiser	
11-S3	Rumpfgerüst Punkt A	12.08.1954	Kaiser	
51-S10	Holm	06.09.1954	Kaiser	
51-S16	Holmwurzel Punkt A	07.09.1954	Kaiser	
51-S3	Einbau der Bremsklappen Punkt B	08.09.1954	Kaiser	
51-S15	Bremsklappen	08.09.1954	Kaiser	
51-S5	Holmwurzel mit Beschlag	09.09.1954	Kaiser	
51-S6	Hauptbeschlag Einzelteile	10.09.1954	Kaiser	
51-S1	Flügel-Übersicht	15.09.1954	Kaiser	
51-S2	Flügelwurzel Punkt A	15.09.1954	Kaiser	
11-S1	Rumpfgerüst Übersicht	17.09.1954	Kaiser	
11-S10	Rumpfbeschläge	20.09.1954	Kaiser	
S1	Übersicht	27.11.1954	Kaiser	
11-S12	Rumpfverkleidung	04.12.1954	Kaiser	
11-S14	Haube	07.12.1954	Kaiser	
11-S16	Transportfahrwerk	22.12.1954	Kaiser	
41-S4	Federtrimmung	23.12.1954	Kaiser	
11-S15	Rumpfspante (roh)	25.12.1954	Kaiser	
31#32-S1	Höhenleitwerk Übersicht	05.01.1955	Kaiser	
31#32-S2	Höhenleitwerk Einzelteile	05.01.1955	Kaiser	
33#34-S3	Seitenleitwerk Übersicht	06.01.1955	Kaiser	

33#34-S4	Seitenleitwerk Einzelteile	07.01.1955	Kaiser		
Zugvogel II	**aus L-Akte D-6407 (Vervielfältigungsrechte bei Scheibe Aircraft GmbH!)**				
212	Übersicht	01.10.1954	Deskau	März 1957	Hartmann
212.31-S1	Querruder, QR.-Hilfsholm	28.06.1958	Matthes	März 1957	Hartmann
212.51-S1	Flügel-Übersicht	30.05.1956	Matthes	März 1957	Hartmann
212.51-S2	Hauptholm	02.05.1956	Matthes	März 1957	Hartmann
212.51-S3	Flügel Nasenrippen	27.11.1953	Kaiser	März 1957	Hartmann
212.51-S4	Flügelrippen 2-18 u. 22	01.12.1953	Kaiser	März 1957	Hartmann
212.51-S5	Flügelrippen 19-21 u. 23-41	02.12.1953	Kaiser	März 1957	Hartmann
212.51-S6	Flügelwurzel Rippe 2a	12.07.1956	Matthes	März 1957	Hartmann
212.51-S7	Flügel-Straak, HL.-Straak	10.01.1954	Kaiser geändert:	März 1957 07.06.1956	Hartmann Matthes
Zugvogel III	**aus L-Akte D-6407 (Vervielfältigungsrechte bei Scheibe Aircraft GmbH!)**				
214.11-S1	Rumpfgerüst	19.03.1957	Matthes	März 1957	Hartmann
214.32-S2	Höhenleitwerk Übersicht	05.01.1955	Kaiser	März 1957	Hartmann
214.32-S3	Höhenleitwerk Einzelteile	05.01.1955	Kaiser	März 1957	Hartmann
214.32-S3-E1	Hinterer Höhenflossenanschluss	11.03.1959	Bartsch	Mai 1963	Wecker-lein
214.32-S4	Höhenrudertrimmung	31.08.1956	Deskau	März 1957	Hartmann

Die Zeichnungen des Zugvogel I sind ungeprüft und stammen aus der Zeit zwischen dem 27.11.1953 und dem 07.01.1955. Viele Zeichnungen wurden nach Verlust der Werk-Nr. 1001 gefertigt oder überarbeitet. Zeichnungen für den Zugvogel II und III wurden also bereits erstellt, bevor alle Zeichnungen für den Zugvogel I fertig waren.

Ab 1955 war Rudolf Kaiser endgültig wieder zu Alexander Schleicher nach Poppenhausen gegangen.

Warum es keine Werk-Nrn. 1006 bis 1020 gibt ist ungeklärt und wirft Fragen auf, da der Zugvogel III mit Werk-Nr. 1023 lückenlos an den Zugvogel II anschließt. Möglicherweise liegt darin die Ursache, dass teilweise von 20 Flugzeugen von Typ Zugvogel I berichtet wird. Eventuell waren die fehlenden Nummern auch für Lizenzbauten bei Dahmen reserviert, aber dies ist und bleibt reine Spekulation.

Für die Rümpfe wurden jedoch eigene Werk-Nrn. vergeben, welche anscheinend durchgängig sind. So hatte Werk-Nr. 1023 die Rumpf-Werk-Nr. 1008, Werk-Nr. 1033 die Rumpf-Werk-Nr. 1018.

Absolut sicher ist jedoch für mich, dass es sich beim Zugvogel I um einen der elegantesten und markantesten Segler handelt, welcher je gebaut wurde. Die Vorpfeilung der Flächen, gleich ausgebreiteten Armen, die sich rund in die Rumpfkontur einfügende Haube mit ihrem geschmeidigen Übergang auf den Flächen und die ohne Mittelstück verbundene Flächen, an denen der Rumpf fast spielerisch hängt, suchen ihresgleichen. Schon der Wegfall der Vorpfeilung der Flächen beim Zugvogel II nimmt dem Segler ein Stück seiner Erhabenheit. Die Flügel tragen, aber umarmen nicht mehr.

Der Zugvogel II hat für mich mit dem (späteren) Umbau der Haube auch an Ästhetik verloren. Sie war zwar zweckmäßig, aber nicht schön.

Berichte heutiger Piloten zeugen von der Beliebtheit des Zugvogels. Auch die Flugleistungen können sich heute noch sehen lassen, wie Ernst Messner zu berichten weiß (siehe Werk-Nr. 1045).

Zuordnung Kennzeichen zu Werknummern			
BGA 2560	1054		
BGA 2799	1088		
BGA 3558	1082		
BGA 3570	1046		
BGA 3624	1079		
BGA 4064	1044		
BGA 4162	1041		
BGA 4275	1107		
BGA-3497	1060		
CF-TFT	1075		
C-GBHW	1065		
D-0005	1061		
D-0017	1508		
D-0037	1100		
D-1024	1024		
D-1025	1060		
D-1026?	1026		
D-1210	1001		
D-1359	1004		
D-1407	1021		
D-1410	1022		
D-1466	1031		
D-1474	1029		
D-1526	1039		
D-1531	1037		
D-1537	1042		
D-1548	1048		
D-1561	1045		
D-1562	1072		
D-1564	1509		
D-1591	1511		
D-1650	1053		
D-1754	1059		
D-1807	1066		
D-1814	1067		
D-1827	1070		
D-1888	1068		
D-1896	1098		
D-1903	1078		
D-1940	1096		
D-1975	1077		
D-1978	unbekannt		
D-2002	1025		
D-2005	1107		

D-2171	1097		
D-2999	1089		
D-3235	1073		
D-4013	1034		
D-4096	1085		
D-4138	1056		
D-4741	1098		
D-4774	1063		
D-5088	1056		
D-5102	1104		
D-5186	1064		
D-5224	1082		
D-5287	1071		
D-5340	1070		
D-5429	1003		
D-5501	1021		
D-5602	1027		
D-5855	1055		
D-6004	1099		
D-6156	1106		
D-6278	1512		
D-6356	1077		
D-6364	1105		
D-6407	1021		
D-6558	1041		
D-6671	1022		
D-7080	1023		
D-7157	1079		
D-8008	1093		
D-8319	1043		
D-8323	1046		
D-8332	1038		
D-8333	1047		
D-8345	1095		
D-8351	1052		
D-8356	1051		
D-8363	1054		
D-8427	1065		
D-8449	1069		
D-8464	1072		
D-8478	1081		
D-8482	1086		
D-8489	1090		
D-8773	1002		
D-8787	1093		

D-8820	1103		
D-8824	1028		
D-9001	1076		
D-9055	1060		
D-9093	1026		
D-9111	1036		
D-9119	1044		
D-9126	1049		
D-9145	1057		
EI-146	1085		
EI-GLO	1085		
F-CCAX	1071		
F-CCPT	1084		
F-CCPX	1088		
G-CFRS	1097		
G-CFSU	1060		
G-CFVL	1082		
G-CFYE	1079		
G-CHKV	1034		
G-CHSH	1041		
G-CHXA	1107		
G-EEBS	1054		
Guatemala	1101		
HA-4269	1062		
HB-735	1044		
HB-749	1097		
HB-931	1093		
I-ASVV	1035		
I-EVAI	1070		
LN-GAC	1074		
LN-GAW	1506		
LV-DDV	1058		
LX-CAF	1054		
N111MG	1023		
N18AS	1053		
N1KE	1094		
N22U	1094		
N30118	1102		
N3ZV	1094		
N74134	1042		
N7872C	1043		
N914FT	1075		
OE-…	1043		
OE-0273	1001		
OE-0416	1035		

OE-0465	1040		
OE-0493	1022		
OE-0591	1062		
OE-0681	1080		
OE-0683	1083		
OE-0684	1048		
OO-YZV	1100		
OO-ZFD	1105		
OO-ZJC	1089		
OO-ZPK	1077		
OY-DXN	1506		
OY-EFX	1067		
OY-FTX	1068		
OY-MHX	1067		
OY-XEI	1069		
PH-979	1100		
SE-SXF	1507		
SE-SYA	1023		
SE-SYB	1029		
SE-SYC	1030		
SE-SYD	1033		
SE-SYE	1032		
SE-SYG	1514		
SE-TCE	1067		
SE-TCG	1091		
SE-TCH	1066		
SE-TCI	1069		
SE-TIM	1036		
SU-115	1005		
unbekannt	1050		
unbekannt	1074		
unbekannt	1087		
unbekannt	1513		
ZS-GFJ	1027		
ZS-GFN	1077/1081		
ZS-GKA	1073		
ZS-GKZ	1092		
ZS-GLZ	1104		
ZS-GMN	1510		

Zwischenbetrachtung

Das Thema Zugvogel ist für mich wie ein mehrdimensionales Puzzle, das man nicht kaufen kann, sondern selbst erarbeiten muss und nie weiß, wann und ob es je fertig sein wird. Ein paar Teile am Anfang als Initialzündung. Dann findet man immer mehr, bekommt neue Teile geschenkt. Zwischendurch bei Seite gelegt, aber immer im Blick. Dann die intensivere Suche. Neue Kontakte, ich finde so manche Schatzkiste. Einige lassen sich öffnen, andere nicht. Bisweilen auch die Erkenntnis, Chancen versäumt zu haben. Doch auch immer wieder Motivation durch Gespräche, Fundstücke, Erkenntnisse.

Dieser mikroskopisch kleine Teil der Geschichte fasziniert mich unendlich. Ist er doch wie ein einzelner Knoten in einem Spinnennetz. Gäbe es ihn nicht, so gäbe es das Netz dennoch. Aber es hätte ein anderes Bild. Und das gibt auch diesem kleinen Knoten seinen Sinn und seine Faszination.

Bei allem begleiten mich Gedanken der Bibel:

Windhauch, Windhauch, sagte Kohelet, Windhauch, Windhauch, das ist alles Windhauch. Welchen Vorteil hat der Mensch von all seinem Besitz, für den er sich anstrengt unter der Sonne? Eine Generation geht, eine andere kommt. Die Erde steht in Ewigkeit. Die Sonne, die aufging und wieder unterging, atemlos jagt sie zurück an den Ort, wo sie wieder aufgeht. Er weht nach Süden, dreht nach Norden, dreht, dreht, weht, der Wind. Weil er sich immerzu dreht, kehrt er zurück, der Wind. (Koh 1,2-6)

Des Menschen Tage sind wie Gras, er blüht wie die Blume des Feldes. Fährt der Wind darüber, ist sie dahin; der Ort, wo sie stand, weiß von ihr nichts mehr. (Ps 103,15-16)

Walter Haimann

Brunntalstr. 15, 97267 Himmelstadt

walter.haimann@web.de

Interessengemeinschaft Scheibe Flugzeuge e.V.

P.S.: Fortsetzung folgt

Allen, die in irgendeiner Weise geholfen haben, ein dickes und ganz herzliches „Vergelt's Gott" Inzwischen sind es so viele Leute, dass ich die Namen nicht mehr aufzählen kann.

Wer die Dokumentation herunterladen und ausdrucken will:

- Für private Zwecke habe ich keine Einwände.
- Für kommerzielle Zwecke muss ich sagen: Strikt verboten! Dies wäre weder in meinem Sinne, noch im Sinne all derer, die mich unterstützt haben.

Und nie vergessen: Diese Dokumentation und die darin befindlichen Bilder/Zeichnungen sind Kraft Gesetz urheberrechtlich geschützt!

Ich freue mich über jede Zusendung, v.a. auch über Bilder, welche ich verwenden darf!

Ebenso würde ich mich über eine Anerkennung meiner Arbeit in Form einer Spende an die Interessengemeinschaft SCHEIBE-Flugzeuge e.V. (gemeinnützig), auf deren Konto bei der Raiffeisenbank Rosenstein, BIC: GENODES1HEU, IBAN: DE43 6136 1722 0077 2060 02 sehr freuen.