

Zusammenfassung der Historie der Luftsportabteilung

Traumtänzer?

Zum 20-jährigen Jubiläum gab es schon einmal eine Sonderausgabe der Vereinszeitschrift. Im Rückblick auf die Gründerjahre und den Aufbau schrieb der damalige Leiter der Luftsportabteilung: „Nie zuvor wurde eine Abteilung des PSV unter so ungünstigen Vorzeichen geboren, und nie zuvor hatte eine Abteilung des PSV so wenig Überlebenschancen. Die Skepsis im PSV-Vorstand war verständlich: Kein Flugplatz, kein Fluggerät und noch weniger Geld. Traumtänzer?“

Es war kein leichter Weg bis heute und Rückschläge waren fast die Regel. 20 Jahre Luftsport im PSV heißt auch 20 Jahre Sorge und Kampf um den Fortbestand dieses Sports.

Dass wir nun unseren 20-jährigen Geburtstag feiern können, ist in erster Linie dem schier unermüdlichen Optimismus und Opferwillen der Flieger selbst zu verdanken. Nicht zuletzt aber auch unseren Freunden und Gönnern, die uns durch ihre Unterstützung – sei es in ideeller oder materieller Hinsicht – geholfen haben, diesen Optimismus zu bewahren.“

Und nun wird die Abteilung 50!

Die Worte des ehemaligen Vorsitzenden und Leiters der Luftsportabteilung, Erich Hanswillemecke, vor nunmehr 30 Jahren, haben an Aktualität nichts verloren. Sie gelten uneingeschränkt bis zum heutigen Tag.

Dabei haben Widrigkeiten und Probleme, aber auch beachtliche Erfolge und Leistungen die Luftsportabteilung geprägt. Der –verlorene – Kampf um den traditionsreichen Flugplatz Butzweilerhof und um ein stadtnahes Ersatzgelände bedeutete die wohl folgenreichste Zäsur in der Entwicklung der Abteilung.

Mittlerweile ist die Dahlemer Binz unser fliegerisches Zuhause. Der in herrlicher Naturlandschaft der Eifel gelegene Flugplatz, seine guten thermischen Bedingungen und die weitgehend fehlenden Luftraumbeschränkungen, die ungehinderten Luftsport ermöglichen stehen auf der Habenseite. Die Stadtferne, verbunden mit mehr ca. 60 km Anfahrtsweg und der Trend, Freizeitaktivitäten breiter zu streuen und sich nicht mehr auf ein Hobby zu konzentrieren, haben die Mitgliederzahlen negativ beeinflusst. Geblieben sind die, die ohnehin schon immer dabei waren. Neue Mitglieder sind rar, die Altersstruktur droht derjenigen unseres Staates zu folgen. Noch haben wir eine Jugendgruppe die sich im Wesentlichen aus der Schülerfluggemeinschaft rekrutiert. Noch erkennen viele Eltern den erzieherischen Wert der Gemeinschaft in der Luftsportabteilung. Aber gegen den Zeitgeist, der sich in immer differenzierteren Angeboten auf dem Freizeitsektor äußert, der virtuelle Welten kreiert, die einfacher und ohne Anstrengung zu haben sind und keine Tugenden wie Fleiß, Beharrlichkeit, Teamfähigkeit und soziale Verantwortung fordern wie der Luftsport, kommen auch sie nicht immer an.

Hinzu kommt, dass Flug- Start- und Hilfsgeräte in der Luftfahrt fast unerschwinglich teuer und die Wartung des Geräts durch luftrechtliche Bestimmungen komplizierter geworden sind.

Die Luftsportabteilung hat, um dem Kostendruck nicht zu erliegen und das Fliegen auch breiteren Bevölkerungsschichten noch zu ermöglichen, die einzig mögliche und richtige

Konsequenz ergriffen: Sie hat älteres und wartungsintensives Gerät abgestoßen und ist mit befreundeten Vereinen, die unter den gleichen Problemen leiden, enge Kooperationen eingegangen.

Sie hat sich spezialisiert, wie die Kooperationspartner auch, und betreut innerhalb der Partnerschaft die Sparte „Motorsegler“. Mit der neuen „Super-Dimona“, deren Taufe wir am 16. August 2008 feierten, deckt der PSV eine Reihe von Ausbildungs- und Einsatzmöglichkeiten ab: Ausbildung zum Motorflug (PPL „A“) nach JAR-FCL, Ausbildung zum Reisemotorsegler (PPL „B“), Nachtflug, Wolkenflug, kontrollierter Sichtflug (CVFR). Darüber hinaus eignet sich dieses Flugzeug zum Flugzeug- oder Bannerschlepp.

Natürlich machen wir auch noch Segelflug. Ein Hochleistungsflugzeug vom Typ „ASW 20“ deckt den oberen Leistungsbereich ab, für Übungsflüge, Ausbildung und Schulung haben wir noch einen Doppelsitzer „TWIN-ASTIR“ und –seit 2010- die LS7 der Schülerfluggemeinschaft.

Im Rahmen der Kooperationen können unsere Mitglieder auf ein Ultra-Leichtflugzeug vom Typ „REMOS-MIRAGE“ und verschiedene, weitere Leistungsbereiche abdeckenden Segelflugzeuge zurückgreifen. Windenstarts, die preiswerter sind als die Flugzeugschlepps, können an der Winde eines der Partnervereine durchgeführt werden.

So schaut die Luftsportabteilung, wie so oft in ihrer Geschichte, trotz schwieriger Zeiten voller Zuversicht in die Zukunft und geht mit Optimismus die nächsten 50 Jahre an. Diese Zukunft wird sicher nicht leichter, aber das Vertrauen in die starke Gemeinschaft unter dem Dach des Polzeisportvereins gibt uns Mut!

Bernd Malzbender,
Abtlg.Leiter 1998-2003

Geschichte:

Die Gründerjahre.

- 1957 Idee zur Gründung einer Luftsportgruppe als 13. Abteilung des PSV
- 1958 (Februar): Gründung der Luftsportabteilung
- (Mai): Aufnahme des Flugbetriebs, zunächst mit einem Flugzeug des LSC
Leverkusen. Erster Fluglehrer der spätere Leistungsflieger Dr. Wolfgang Groß.
- (Herbst): Anschaffung des ersten Segelflugzeugs vom Typ Ka 7 (D-5663)
Ende des Jahres wies die Statistik bereits 674 Starts und 90 Flugstunden auf.
- 1959 Anschaffung des ersten einsitzigen Segelflugzeugs vom Typ Ka 8 (D-5678)
Bau einer Halle zur Aufnahme der vereinseigenen Flugzeuge und des Bodengeräts
Auf dem Butzweilerhof.
Teilnahme an den Deutschen Segelflugmeisterschaften.
- 1960 Anschaffung eines ersten Segelflugzeugs der Leistungsklasse vom Typ Ka 6 (D-5800)
Bau des Clubheims auf dem Butzweilerhof
Beteiligung an der Ausrichtung der Segelflug-Weltmeisterschaften auf dem
Butzweilerhof.
- 1961 Erstes Ferienlager in Fayence/Südfrankreich.
- 1962 Der zweite Doppelsitzer vom Typ Ka 7 wird angeschafft (D-5244)
- 1963 Anfängerlehrgang in Bonn-Hangelar.
Ferienlager in Issoir/Frankreich
Das zweite Leistungssegelflugzeug vom Typ Ka 6 (D-5239) wird beschafft.
Aufnahme einer Kölner Schülerfluggemeinschaft.
Beschaffung einer Startwinde
Die Abteilung hat drei Fluglehrer, zwei Werkstattleiter, drei Fallschirmpacker und
einen Flugzeugschweißer.
Teilnahme an der Kölner Segelflugwoche. Gewinner in der Doppelsitzerklasse:
Eberhard Tietz, Erich Hanswillemenke.
- 1964 Ferienlager in Lachen-Speyerdorf, (Pfalz) sowie in Lanzen-Thurnau (Österreich).
Alle Flugzeuge mit Funk ausgerüstet, jedes Flugzeug hat einen Transportanhänger und
jeder Sitzplatz einen Rettungsfallschirm.
28 Mitglieder besitzen das „Silberne“, 4 Mitglieder das „Goldene“
Leistungsabzeichen.
- 1965 Ferienlager Lachen-Speyerdorf. Erstes 300km – Dreieck vom Butzweilerhof aus.
- 1966 Ferienlager Lachen-Speyerdorf.
Verlust einer Ka 8 durch Fehlverhalten des Piloten. Pilot schwer verletzt.
Anschaffung eines dritten Doppelsitzers vom Typ Ka 7 (D-5512)
- 1967 Beginn des Wiederaufbaus der fast totalbeschädigten Ka 8 in der eigenen Werkstatt in
der Gaedestraße.

Verlust der zweiten Ka 8 durch Fehlverhalten des Piloten bei einer Außenlandung.
Pilot nur leicht verletzt.
Zwei 2. Plätze bei der Kölner Segelflugwoche.
Erster, zweiter und vierter Platz bei den Landesmeisterschaften im Fernlenk-
Modellflug.
5. Platz im Fernlenkflug bei der Weltmeisterschaft Modellflug.

Zweite Dekade

- 1968 Verkauf des Doppelsitzers Ka 7 (D-5663).
Ferienlager Lachen-Speyerdorf
Teilnahme an den Landesmeisterschaften im Segelflug
- 1969 Ferienlager in Attendorn/Sauerland.
Verlust des Leistungs-Segelflugzeugs Ka 6 (D-5800) durch Absturz bei der Landung.
Der Pilot, Vorstandsmitglied Theo Morgiel, findet dabei den Tod.
Beschaffung des ersten Motorseglers ASK 14, (D-KOIA).
Erstflug der wieder aufgebauten Ka 8 (D-5239)
Räumung der Werkstatt Gaedestraße infolge von Baumaßnahmen.
1. Platz Mannschaftswertung Europameisterschaften RC-Modellflug.
- 1970 Gründung und Eingliederung der jetzigen Schülerfluggemeinschaft des Stiftischen
Gymnasiums Düren.
Sommerlager für Anfängerausbildung auf dem Butzweilerhof
Grundüberholung des Schulungsdoppelsitzers Ka 7, D-5244.
Einbau einer Radfederung und einer Mecaplex-Haube zur besseren Sicht.
Die Modellflieger stehen in der Jahresbestenliste auf Platz 1.
Bei den Südafrikanischen Meisterschaften siegt der erste Fluglehrer des PSV, Dr.
Wolfgang Groß. Dies ist mit Sicherheit der schönste Erfolg des ehemaligen Meisters
der Offenen Klasse. Am 5. Wettbewerbstag, so berichtet der Chronist, erflog er
„...einen neuen Deutschen Rekord über das 500 km Mammut-Dreieck mit einem
Stundendurchschnitt von 114,5 km/h.“
- 1971 Anschaffung des erste Kunststoff-Leistungsflugzeugs Standard Cirrus (D-0719)
Beschaffung eines einsitzen Übungsflugzeugs vom Typ Ka 8 durch die
Schülerfluggemeinschaft Düren.
Sommerlager für Anfänger auf dem Butzweilerhof
Verkauf des Motorseglers ASK 14
8000 Überlandkilometer kennzeichnen die Saison!
Teilnahme am dezentralen Wettbewerb und an den Deutschen
Segelflugmeisterschaften.
- 1972 Ausrichtung des ersten internationalen Großflugtags auf dem Butzweilerhof
- 1973 Anschaffung eines Schulungsdoppelsitzers vom Typ ASK 13, (D-2139).
Teilnahme an der Kölner Segelflugwoche, Plätze 1 und 3.
Teilnahme am Dezentralen Wettbewerb NRW: 1.Platz Einzelwertung, 2. Platz
Mannschaftswertung.
- 1974 Unsere Flugzeughalle muss dem Straßenbau weichen.
In Eigenleistung wird eine neue 360 qm große Halle erstellt. (Bauzeit: 3 Monate)

Ferienlager in St. Johann/Tirol und Meschede-Schüren/Sauerland.
Teilnahme an der Kölner Segelflugwoche: 1., 3. und 6. Platz in der Standardklasse.
Landesmeisterschaften Segelflug: 1. Platz in der Standardklasse.
Landesmeisterschaft Motorflug: 1. Platz Juniorenklasse.
Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft Motorflug: 3. Platz
Deutsche Meisterschaft Modellflug (Fesselflug): 1. Platz

- 1975 Ferienlager in Sisteron/Südfrankreich.
Verkauf der Ka 8 D-5239 und Anschaffung eines GfK-Flugzeugs Club-Libelle (D-9472)
Verkauf des Motorseglers SF 25 B, dafür Beschaffung des Motorseglers RF 5 B (D-KATL).
Kölner Segelflugwoche: 1. Platz Standardklasse. Ca 8000 Überlandkilometer.
Bau des Modellflugplatzes bei Knapsack.
- 1976 Ausrichtung des 2. Internationalen Großflugtags auf dem Butzweilerhof
Ferienlager Sisteron/Südfrankreich.
Beschaffung eines GfK-Flugzeugs „ASTIR CS“, (D-6071)
17000 Überlandkilometer, bisher höchste Saisonleistung.
Landesmeisterschaften Segelflug: 2. Platz.
- 1977 Beschaffung eines viersitzigen Reise- und Schlepp-Motorflugzeugs vom Typ Morane MS 893 (D-EBWD)
Verlust des Kunststoffsegelflugzeugs ASTIR CS durch Bruch. Pilot unverletzt.
Ferienlager in Issoire/Frankreich.
Anschaffung eines GfK-Segelflugzeugs vom Typ ASTIR-JEANS durch die Schülerfluggemeinschaft und Verkauf der Ka 8 der SFG.
Deutsche Segelflugmeisterschaften: 7. Platz Damenkonkurrenz.

Der Kampf um den Butzweilerhof

- 1978 Anschaffung eines GfK-Leistungsdoppelsitzers vom Typ TWIN-ASTIR.
Ferienlager Sisteron/Südfrankreich
Die Luftsportabteilung (Ludolf Rübesamen) richtet ein Gesuch an den Petitionsausschuss des Landtags zwecks Verhinderung der Schließung des Butzweilerhofs.
Einreichung einer Klageschrift der Interessengemeinschaft Butzweilerhof.
Die Stadt Köln begehrt eine „Einstweiligen Verfügung“ zur Schließung des Flugplatzes.
Teilnahme an der Kölner Segelflugwoche: 5. Platz Standardklasse,
Teilnahme an den Landesmeisterschaften NRW: 9. Platz Offene Klasse.
Ausstellung der Flugzeuge auf dem Kölner Neumarkt als Maßnahme gegen die Schließung des Butzweilerhofs.

Und das kostete der „Spaß“ im Jahr 1978: (Auszug aus der Gebührenordnung der Luftsportabteilung):

Segelflugzeug bis 30 Minuten:	DM 2,-
Jede weiteren 15 Minuten:	DM 1,-
Windenstart:	DM 3,-
Flugzeugschleppstart (600m):	DM 10,-
Flugzeugschleppstart (1000m):	DM 17,-
Motorsegler pro Stunde im Segelflug:	DM 15,-
Motorsegler pro Stunde im Motorflug:	DM 45,-
Motorflugzeug pro Stunde:	DM 80,-

- 1979 Das Landgericht entscheidet gegen das Begehren der Stadt Köln auf „Einstweilige Verfügung“. Also geht der Flugbetrieb –vorläufig- weiter.
Klaus Rollersbroich (SFG Düren) besteht seine Prüfung zur Fluglehrer-Vorausbildung und schließlich nach erfolgreichem Lehrgang in Oerlinghausen die Prüfung zum Segelfluglehrer.
Ferienlager in Sisteron mit etlichen Höhenflügen in der Welle.
Überschattet wird das Ferienlager durch den tragischen Tod des Studenten Walter Beckmann, der auf einem Fußgänger-Zebrastrifen von einem betrunkenen Autofahrer angefahren und schwer verletzt wird. Aus dem Koma ist er nicht mehr aufgewacht.
Tag der Offenen Tür im September.
- 1980 Selbstbau des Anhängers zum Transport des Doppelsitzers „ASK 13“.
Der Petitionsausschuss verweist auf das Angebot der belgischen Streitkräfte, den Flugbetrieb –beschränkt auf Flugzeugschlepp- auf dem militärischen Teil des Butzweilerhofs fortzuführen. Das Angebot ist für die 5 Kölner Segelflugvereine keine Lösung.
Seit dem 15.09.1980 ruht der Flugbetrieb auf dem Butzweilerhof. Die Stadt Köln blieb im Streit um die Schließung Sieger.
Auszug aus einem Monatsbericht der Luftsportabteilung: „Nachdem das Landes- und Oberlandesgericht sowie das Verwaltungs- und Oberverwaltungsgericht zugunsten der Stadt Köln entschieden hatten, nahm der Bundesgerichtshof die Sache der Flieger erst gar nicht mehr an, weil- so wurde begründet- die Sache nicht von allgemeinem

Interesse ist. Eine bittere Pille, die da geschluckt werden musste. Aber es ist entschieden.

Wohin nun mit dem Flugzeugpark? Eile war geboten, zunächst die motorgetriebenen Luftfahrzeuge zu anderen Plätzen zu verbringen, weil eine Startmöglichkeit nach dem Entzug der Betriebserlaubnis nicht mehr gegeben war.“

1981

1982 Diese beiden Jahre standen im Zeichen der intensiven Suche nach einer Ausweichmöglichkeit für den Flugbetrieb. Auch hier geben die Berichte in den Monatsheften des PSV Aufschluss über die dramatische Lage: „Für unseren Motorsegler waren alle Bemühungen umsonst. Das Flugzeug musste verkauft werden. Alle Segelflugzeuge stehen in der vereinseigenen Halle auf dem Butzweilerhof, ohne die Möglichkeit, dort wieder in die Luft zu kommen. ... Eine praktische Alternative ist zurzeit nicht in Sicht.“

Was für die Stadt Köln mit einem Federstrich abgetan war, war für die Flieger vom Butzweilerhof ein Kampf um die nackte Existenz geworden. „Allen war klar, - außer den Verantwortlichen der Stadt Köln – dass kein in der Region Köln befindlicher Flugplatz in der Lage sein würde, die Flieger vom Butzweilerhof geschlossen aufzunehmen.“

So suchte jeder der insgesamt 6 betroffenen Vereine eine Interimslösung, die wenigstens Aussicht auf einen eingeschränkten Flugbetrieb versprach. Das Unterbringen der Motorflugzeuge auf anderen Plätzen in Nordrhein-Westfalen wurde zu einem „Run“ auf die noch vorhandenen freien Abstellplätze unter freiem Himmel. Dabei war die Bereitschaft der Flugplatzhalter zur Aufnahme der Motorflieger vom Butzweilerhof vielfach reserviert und in einigen Fällen sogar ausgesprochen ablehnend.

So blieb vielen Flugzeugeignern und Piloten nur noch die Möglichkeit, ihre Flugzeuge auf dem nächsten Verkehrslandeplatz abzustellen und die Aufforderung, zu verschwinden einfach zu ignorieren.

Das Dilemma und die fehlende Aussicht, die Flugzeuge noch wirtschaftlich betreiben zu können, ließ Vereinsvorsitzende und Kassenswerte sehr unruhig schlafen. Von einem Verein wird berichtet, der seine Motorflugzeuge auf drei verschiedenen Flugplätzen –im Freien- untergebracht hatte.

Weitaus schlimmer noch kam es für die Segelflieger: Ein Unterkommen auf Nachbarflugplätzen war wegen fehlender Kapazitäten nicht möglich.

So blieben auch die Flugzeuge des PSV zunächst in der vereinseigenen Halle auf dem Butzweilerhof, von wo aus die frustrierten Flieger zusehen konnten, wie sich Straßen durch das ehemalige Flugplatzgelände fraßen und das Gelände für anzusiedelnde Gewerbebetriebe parzelliert wurde.

Großen Zuspruch fanden dann aber die Sommerlager, die, teils in Südfrankreich und teils auf Fluggeländen in Deutschland durchgeführt wurden.

So blieb man wenigstens in Übung!

Einen Hoffnungsschimmer bedeuteten die Fliegerkameradschaft und das Entgegenkommen der Bundeswehr-Sportfluggruppe in Bonn-Hangelar. Sie verstand die Not des PSV und nahm die Luftsportler ohne Vorbehalte auf. Das Schleppflugzeug bekam einen Hallenplatz und die Segelflugzeuge wurden von Köln aus nach Hangelar transportiert und nach dem Flugbetrieb wieder zurück.

Die so geübte und willkommene Kameradschaft fand indes nicht den ungeteilten Beifall der anderen Flugplatzbenutzer. Deren Widerstand war überall spürbar und wurde von Flugbetriebstag zu Flugbetriebstag stärker.

Auch der Versuch, auf dem Segelfluggelände Mönchsheide unterzukommen, überdauerte nur wenige Monate. Dort hatte sich schon früh ein weiterer Butzweilerhof-geschädigter Verein etabliert, da wurde es also schon recht eng. Unter dem Druck der Gegebenheiten wurde dann der Flugbetrieb nach und nach auf die Dahlemer Binz in der Eifel verlagert. Dort gab es noch Kapazitäten, und wenn die Anfahrt auch lang war, konnte man dort ungestört fliegen – und war willkommen! Da der PSV keine Schleppwinde mehr besaß, konzentrierte sich der Flugbetrieb ausschließlich auf die Startart „Flugzeugschlepp“. Dies ließ den Ruf nach einem zweiten Motorflugzeug lauter werden, weil unsere Morane am Wochenende als Schleppflugzeug gebraucht wurde und für Überlandausflüge nicht zur Verfügung stand.

1983 Kauf der Cessna 182 (D-EECF), eines starken und komfortablen vier- bis fünfsitzigen Reiseflugzeugs.

In –trotz der Umzugswirren- erstaunlichen 96 Flugbetriebstagen brachen die auf dem Butzweilerhof erzielten Durchschnittswerte bei Starts und Flugstunden um ca. 50% ein. Es zeichnet sich jetzt schon ab, dass die Schönheit des Flugplatzes in der Naturlandschaft der Eifel die Ortsnähe für die Kölner Segelflieger nicht kompensieren kann. Etliche erwachsene Mitglieder orientieren sich neu und ziehen die räumliche Nähe der Flugplätze im Köln-Bonner Raum und im Erftkreis der Dahlemer Binz vor. Die Dürener Schülerfluggemeinschaft ist mit langen Anfahrtswegen seit ihrer Gründung vertraut.

Das neue Motorflugzeug wird gut angenommen, 220 Flugstunden wurden erreicht, ein Zeichen dafür, dass die Entscheidung zur Beschaffung nicht falsch war.

Unsere Flugzeuge stehen nach Einstellung des Flugbetriebs im Oktober in unsere Halle am Butzweilerhof. Überholungs- und Wartungsarbeiten werden hier durchgeführt.

„Die Flieger des PSV müssen mit ihren Sorgen wohl noch eine Weile leben“, schreibt der Jahresbericht des Abteilungsleiters Hanswillemenke, und „Mit der Hoffnung, dass die Stadtväter unser berechtigtes Anliegen - nämlich die Bereitstellung eines stadtnäheren Fluggeländes – anerkennen, geht die Luftsportabteilung nicht ohne Skepsis in die neue Saison.“

1984 „Die fliegerische Ausbeute des Jahres 1984 ist mehr als bescheiden zu nennen. Als Verhinderer größerer Aktivitäten ist fast ausschließlich das Wetter zu nennen(.....) man war froh, dass das alljährlich Sommerlager in den französischen Seealpen nahe (.....) schöne Thermikflüge bis hinein ins Mont Blanc-Massiv waren Belohnung für die weite Anreise.“

Bei einem Streckenflug ins Hochgebirge verunglückt der Astir Jeans der Schülerfluggemeinschaft. Der junge Pilot bleibt unverletzt, das Flugzeug –zum Glück gut über die Schule versichert, ist stark lädiert und fällt für den Rest der Saison aus. Statistik – trotz des ungünstigen Wetters: Segelflug: 732 Start, 643 Flugstunden, 3000 Streckenkilometer. Motorflug: 1084 Starts und 372 Flugstunden.

Was die Flugplatzfrage angeht, macht sich vorsichtiger Optimismus breit, dass die Stadt Köln ein Einsehen hat und sich für eine stadtnahe Lösung einsetzen wird.

1985 Im Mai besuchten der Hauptvorstand und die Abteilungsvorstände die Luftsportler in ihrem „Exil“. Natürlich sind Rundflüge angesagt, anschließend wird gegrillt. Alle sind begeistert!

In Gap wird wieder fleißig geflogen. Und: die Jugendlichen des PSV gewinnen ein „Länderspiel“ im Fußball gegen eine französische Auswahl der Region. Bei einer Außenlandung wird unser TWIN-Astir stark beschädigt. Die zu erwartende Kosten für den Wiederaufbau führten zu der Überlegung, den –verbesserten- Nachfolger des TWIN zu erwerben. Durch gute Beziehungen zum Herstellerwerk und eine bisher beispiellose Kraftanstrengung gelang die Finanzierung des Projekts. Zugute kommt der Maßnahme, dass unsere Jugendlichen beim durch das Herstellerwerk betreuten Wiederaufbau des im Vorsommer verunglückten Astir-Jeans hinreichende handwerkliche Fertigkeiten erwerben konnten, den finanziell gerade noch erschwinglichen Rohbau des neuen TWIN in Eigenleistung fertigzustellen. Zur Endabnahme ging das Flugzeug dann wieder ins Werk nach Mindelheim, wo die Experten die fachlich gut durchgeführten Arbeiten unserer jungen „Flugzeugbauer“ bestätigten.

Unser Standard Cirrus streift beim Landeanflug auf ein Außenlandefeld im Bergischen Land eine Telefonleitung: Bruch. Klaus Rollersbroich, aufgrund seiner Erfahrungen beim Wiederaufbau des Jeans und der Finisharbeiten beim TWIN, ist mittlerweile zum Experten für den Wiederaufbau von beschädigten Segelflugzeugen geworden. Er hat irgendwo einen leichter beschädigten Mini-Nimbus aufgetan. Der Cirrus-Bruch wird verkauft, der Mini-Nimbus in Eigenarbeit aufgebaut. Im Herbst schon hat der PSV wieder ein Leistungsflugzeug.

Nun hat es auch unser Schleppflugzeug erwischt! Ein Zylinder muss ausgetauscht werden, in diesem Zusammenhang wird auch die Erneuerung der Ventilstößel fällig. Werkstattleiter Hans Bersch opfert eine ganze Urlaubswoche, das Flugzeug wieder einsatzbereit zu machen. Und dies in der kalten Halle am Butzweilerhof – wo sonst, da auf der Dahlemer Binz keine Möglichkeit besteht. Wir sind ja immer noch Nomaden! Gute Kontakte zum belgischen Militär auf dem Butzweilerhof ermöglichen immerhin, die Motorflugzeuge auf der militärischen Landebahn zu landen und nach vollendeter Reparatur wieder hinaus zu fliegen.

Der Abteilungsleiter stellt fest, dass die Mitgliederzahlen stagnieren. Die Flugstatistik verzeichnet trotz erheblichen Rückgangs noch 1747 Starts und 912 Flugstunden, Segelflug und Motorflug zusammen.

- 1986 Die Hoffnung auf eine Unterstützung in der Flugplatzfrage erweist sich wieder einmal als trügerisch. Es zeichnet sich ab, dass das „Exil“ zum Dauerzustand wird. Die Mitgliederzahl der „alten Kölner“ schrumpft ob dieser Tatsache, aber neue aus der Umgebung der Dahlemer Binz können hinzugewonnen werden. Der Tower der Binz wird „erobert“, indem die PSVler Am Wochenende Dienst als Luftaufsicht wahrnehmen. Man scheint sich –was bleibt auch anderes übrig- in das Schicksal zu ergeben. Nun wird die Frage nach Werkstatt und Halle brisant.
- 1987 Aus dem Jahresbericht des Abteilungsleiters: „Die Dahlemer Binz wird weiterhin der Heimatplatz der Luftsportabteilung bleiben. Eine vereinsgerecht angepasste Flugplatzsituation im Kölner Raum zeichnet sich nicht ab. Zahlen: 1857 Starts und 1017 Flugstunden. (bezogen auf den unveränderten Flugzeugpark der Abteilung: 5 Segelflugzeuge und 2 Motorflugzeuge).
- 1988 Die Luftsportabteilung wird 30 Jahre alt! Erkenntnis: Der Kampf um ein stadtnahes Fluggelände ist verloren! Man muss sich –auch innerlich – neu orientieren. Groß gefeiert wird daher nicht. Dafür aber „in die Hände gespuckt“. Ein kleiner Raum wird angemietet und von den Jugendlichen in ein schickes Klubheim verwandelt.

Ein Geburtstagsgeschenk gibt sich die Abteilung aber doch: Eine außerordentliche Hauptversammlung der Abteilung im Oktober beschließt die Anschaffung eines Modernen Kunststoff-Motorseglers vom Typ Grob G 109 B. Der Mini-Nimbus, nicht so gut angenommen, wie erwartet, wird verkauft und der Erlös in die Finanzierung der G 109 eingebracht. Ein Zuschuss des Fördervereins der Schülerfluggemeinschaft, ein zinsgünstiger Kredit und Spenden der Mitglieder sichern endgültig die Finanzierung. Bilanz: 1522 Starts und 845 Flugstunden insgesamt.

Nach 30 Jahren kann sich die Gesamt-Leistungsbilanz der Luftsportabteilung sehen lassen.

Mehr als 112.000 Starts und Landungen, mehr als 25.000 Flugstunden, mehr als 160.000 Überlandkilometer im Segelflug. Landesmeister, Deutscher Meister, Weltmeister im Modellflug.

Die nächsten 20 Jahre:

Hiermit soll die rechnerische Auflistung enden, um sich für die folgenden 20 Jahre mehr den Inhalten einer stark vom Wandel gekennzeichneten Periode zuzuwenden. Die Luftsportabteilung ist in der Zeit von 1989 bis 2008 von gesellschaftlichen Veränderungen betroffen und getroffen worden, wie andere Sportvereine auch. Wie sich die Gesellschaft durch die demografische Entwicklung, das mediale Umfeld, das Internet und dem durch all diesen Veränderungen beeinflussten Freizeitverhalten wandelte, wuchsen auch die Einflüsse dieser Entwicklung auf die Luftsportabteilung. Sie äußerten sich in einem Rückgang der Mitgliederzahlen, insbesondere im Bereich der „mittleren“ Altersklasse. Wenn auch die Austritte in Grenzen blieben, die Zahl der wirklich Aktiven schrumpfte deutlich gegenüber der Periode bis zum 30 Geburtstag der Abteilung.

Neue Mitglieder wurden rar, lediglich die Schülerfluggemeinschaft „lieferte“ noch zu, so dass die Jugendarbeit einigermaßen Kontinuität aufwies.

Die Entwicklung hin zu mehr Individualität zeigte sich noch in einem anderen Phänomen: Immer mehr langgediente PSVler kratzen ihre Ersparnisse zusammen und leisteten sich eigene Flugzeuge. Der Zusammenhang mit der Gesellschaftsveränderung wird auch hier deutlich: Die verfügbare Zeit für das Hobby „Fliegen“ schrumpfte, da auch andere Aktivitäten interessant geworden waren. Die Zeiten, als man noch einen ganzen Tag am Flugplatz zu verbringen bereit war, um vielleicht einen Start zu ergattern waren vorbei. Und die Aussicht, bei schönem Wetter nach einer Stunde den Flug abzurechnen, weil unten die Kameraden warteten, schaffte eher Verdross. So verwundert es nicht, dass die Start- und Flugzeiten der „Privaten“ sich denen der gesamten Abteilung näherten, ja sie zum Teil sogar überschritten. Erfreulich daran war, dass die Zahl der Überlandflüge im Segelflug noch ansehnlich stieg, so dass die geflogenen Streckenkilometer sich sehen lassen konnten. Aber: Bei der Organisation des allgemeinen Flugbetriebs fehlten zunehmend die „Privaten“, -bis auf wenige Ausnahmen!- ebenso bei den anfallenden Arbeiten, insbesondere der Winterarbeit. Die wenigen, an denen nun die gesamte Arbeit hängen blieb, waren verständlicherweise mit der Situation nicht glücklich.

Projekte und Kooperationen.

Die Reaktion der Abteilungsleitung auf die oben beschriebenen Trends: Jedes der Flugzeuge des PSV bekommt einen Projektleiter. So verteilt sich die Belastung auf

mehrere Schultern. Die Projektleiter haben einen begrenzten und überschaubaren Arbeitsbereich. Sie suchen sich bei Bedarf die helfenden Hände, die die Technik in Ordnung bringen.

Zudem wächst die Bereitschaft, aufgrund von Personalknappheit und ständig steigenden Kosten für die Technik, mit anderen Vereinen, die sich mit ähnlichen Problemen konfrontiert sehen, zusammen zu arbeiten.

So entwickelt der PSV ein Kooperationsmodell mit dem LSC Eifelflug und dem LSV Rodenkirchen. Die Partnervereine übernehmen -jeweils spezialisiert auf begrenzte Bereiche – bestimmte Aufgaben in eigener Verantwortung und lassen die Partner davon profitieren. Das Flug- Start- und Hilfsgerät des jeweiligen Partners kann zu dessen Bedingungen genutzt werden – das spart Kosten.

Die Chancen und Möglichkeiten der Kooperation führen dann im Jahre 1999 auch zu der Entscheidung, sich von unserer „fliegenden Winde“, dem Schleppflugzeug D-EBWD zu trennen. Startmöglichkeiten bot der LSV Rodenkirchen mit seiner RS 180 für Flugzeugschlepp und seiner Startwinde. Der Bereich Ausbildung für die Ultraleichtklasse wird durch die Remos Mirage des LSC Eifelflug abgedeckt.

Der PSV hat in diesem Partnerschaftsmodell die Sparte „Motorsegler“ erfolgreich übernommen und damit auch die Aus- und Weiterbildung der Piloten der beteiligten Vereine z.B. für Wolkenflug, Nachtflug und Kontrolliertem Sichtflug.

Aus dem Konzept dieses Kooperationsmodells erfolgte in 2007 die Entscheidung, den in die Jahre gekommenen Motorsegler G 109 (D-KATW) gegen ein neues und modernes Flugzeug vom Typ „Super Dimona“ auszutauschen.

1989-2008 Abteilungsleiter Hanswillemenke übergibt im Herbst 1989 sein bisher zusätzlich bekleidetes Amt des Cheffluglehrers in jüngere Hände. Klaus Rollersbroich ist jetzt für die Ausbildung verantwortlich, Motorflugreferent wird Bernd Erdmann, beide aus der Schülerfluggemeinschaft hervorgegangen. Motorsegler-Referent für die von den Mitgliedern sehr gut angenommene G 109 B wird Willi Lang, das Segelflugreferat übernimmt Udo Seeberger, neben Erich Hanswillemenke und Ronald Janowsky (Pressewart) die einzigen noch im aktiven Dienst befindlichen Polizeibeamten. Erich Hanswillemenke bleibt noch Abteilungsleiter bis 2000. Als er zurücktritt, kann er auf 32 Jahre erfolgreiche Vorstandstätigkeit zurückblicken. Auf der von der Abteilung organisierten Abschiedsfeier wird er zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Er bleibt noch aktiv als Pilot, Sachverständiger und Fluglehrer, als Beauftragter für Luftaufsicht versieht er regelmäßig Dienst auf dem Tower der Dahlemer Binz und zieht sich erst durch die fortschreitende Krankheit seiner Frau im Jahre 2005 aus seiner praktischen Tätigkeit zurück.

Flug zum Nordkap

Highlights gab es in diesen 20 Jahren immer wieder, sie alle einzeln aufzuführen, würde den Rahmen sprengen. Einige jedoch ragen heraus und sollen daher erwähnt werden.

Da wäre zum Beispiel der Flug unserer Cessna D-EECF zum Nordkap im Jahr 1989. Norbert Granner und Ludolf Rübesamen mit Gattin Charlotte machten den lange gehegten Traum vom Besuch der Mitternachtssonne wahr. Von der Dahlemer Binz ging es über Sennels (Dänemark) Jönköping und Turku, am dritten Tag dann über Kuopio und Rovaniemi über Norwegen) über den Polarkreis hinweg in Richtung Ziel. Kirkenes wurde am 4. Tag erreicht und schließlich am fünften Tag das Nordkap umrundet. Einige Tage Zwangsurlaub wurden dann auf dem Rückflug in Tromsø

fällig, da das Wetter nicht mitspielte. Die „fluglosen“ Tage nutzen die PSVler zu ausgiebigen Besichtigungen – so kam dann auch der kulturelle Aspekt der Reise nicht zu kurz. Über Trondheim, Kristiansand, Thisted, Sennels und Esbjerg nähert man sich schließlich wieder dem deutschen Luftraum, um dann nach 14 ereignisreichen Tagen über Bremerhafen, Osnabrück zur Dahlemer Binz zurückzukehren.

Mit einer Gesamtflugzeit von 32 Stunden und einer zurückgelegten Strecke von 5.575 km war dies sicher einer der bemerkenswertesten Reisen unserer Cessna D-EECF.

In Luft aufgelöst

Mit der Cessna, die mit einem starken Motor und extra großen Tanks für lange Strecken ausgerüstet war, boten sich weitere Flüge geradezu an. Klar, dass dieses Flugzeug gelegentlich auch den Weg nach Gap zum Sommerlager des PSV in den französischen Alpen fand. Nicht immer verliefen diese Flüge ganz ohne Abenteuer. So mussten Manfred Hermanns und Frau Angelika, beide erfahrene Motorflieger, auf dem Weg nach Südfrankreich querab von Lyon erstaunt feststellen, dass die Tankanzeigen des Flugzeugs sich bedenklich der Null-Linie näherten. Dies irritierte insbesondere deshalb, weil man das Flugzeug vor dem Abflug bis zum Stehkragen hin vollgetankt hatte, und der Spritvorrat eigentlich bis nach Sardinien gereicht hätte (wo man aber gar nicht hinwollte). Sicherheitshalber landeten die beiden auf dem Flughafen von Grenoble, um dort festzustellen, dass das kostbare Flugbenzin sich durch einen undichten Tankdeckel auf der Oberseite der Tragfläche im wahrsten Wortsinne in Luft aufgelöst hatte. Man tankte nach und hüpfte die kurze Reststrecke nach Gap, um abends mit Werkzeug und Sachverstand die technische Philosophie des Tankdeckels zu ergründen und den Schaden so gut wie möglich zu beheben.

Krankentransport.

In einem anderen Jahr, wieder gesellte sich unsere Cessna zu den Urlaubern in Südfrankreich, erwies sich das starke und geräumige Flugzeug als nützliches Transportmittel für einen Krankentransport und das kam so: Man muss wissen, dass die Sommerlager des PSV in Südfrankreich neben ihrem eigentlichen Zweck, dem Segelfliegen, eine Vielzahl von außergewöhnlichen Freizeitaktivitäten bieten. Neben Reiten, Segeln, Surfen, Wasserski, Kanufahren, Wildwasserfahren und Gleitschirmfliegen gibt es auch Fallschirmspringen am Flugplatz. Bei einer sehr harten Landung mit ihrem Fallschirm verletzte sich Jürgen Marschalls Frau Gerda schwer an der Wirbelsäule. Nach der Entlassung aus dem Krankenhaus in Gap stellte sich nun die Frage des Heimtransports. Die Versicherung stellte sich taub. Man kennt das: man versichert sich, und wenn dann der Versicherungsfall eintritt, gibt es im Kleingedruckten mit Sicherheit einen Ausschlussgrund. Im konkreten Fall: Der Heimtransport ist medizinisch nicht erforderlich, auch in Frankreich ist die Versorgung gewährleistet. Da Gerda aber nicht in einem französischen Hotel auf Genesung bis zur Transportfähigkeit warten wollte, waren Ideen gefordert. Eine lange Autofahrt schloss sich aus, da trotz einer Stützschele um die Hüfte die Angelegenheit sehr schmerzhaft geworden wäre. Mit einigen Handgriffen wurde der hintere Passagierraum unserer Cessna zum bequemen Krankentransporter umgebaut. So war die Patientin dankbar, in kürzester Zeit und ohne holprige Stöße durch die Luft nach Deutschland transportiert zu werden, wo auf dem Flugplatz schon der Krankentransport wartete um sie schonend und fachgerecht in ein Krankenhaus ihrer Heimatstadt zu bringen. Mittlerweile ist sie wieder genesen, - das Fallschirmspringen hat sie allerdings aufgegeben.

Spritmanagement

Eine andere größere Reise, die unsere Cessna im Jahr nach Kroatien führte, sei hier noch kurz beschrieben: Franz Struebig, Apotheker und PSV-Urgestein, kam im März 2002 auf die Idee, einen kroatischen Freund Duschko in der Nähe von Dubrovnik zu besuchen. Eigentlich war Franz immer eingefleischter Segelflieger, aber der Weg war weit und mit Bernd Malzbender und dessen Frau Helga fanden sich zwei weitere PSVler, die der Cessna die Tour über die Alpen zutrauten.

Nun war gerade im Sommer vor diesem Unternehmen, die Sache mit dem Tankdeckel passiert, und gelegentliche grüne Spuren auf der Tragfläche hinter dem Verschluss verrieten, dass der Deckel immer noch nicht zuverlässig dicht sein konnte. Da die Flugstrecke über den Brenner, östlich an Venedig vorbei, dann über Pula in Istrien und Split bis Ploce nahe Dubrovnik und zudem die letzte Strecke immer über Wasser an der Küste entlang führte, war der Gedanke an das unsichere Spritmanagement doch etwas besorgniserregend. Zur Sicherheit machte man daher in Speyer noch mal einen Tankstopp und konnte sich vergewissern, dass der Deckel diesmal dicht zu sein schien.

Da die Tankanzeigen in einem Flugzeug –anders als beim Automobil- nie zuverlässig sind, das Benzin je nach Beladung und Fluglage immer hin und her schwappt oder in eine Ecke der Tanks läuft, können die Messfühler den Inhalt nie genau erfassen. Man behilft sich mit Berechnungen. Aus der Drehzahl des Motors und der Luftdichte in der Höhe ergibt sich eine bestimmte Leistungseinstellung, aus der –in Tabellen ablesbar- der Benzinverbrauch kalkuliert werden kann.

Trotzdem machen Tankanzeigen gegen Null –obwohl die Berechnungen etwas anderes sagen- nicht eben Mut. Aus Sicherheitsgründen flog man den letzten Streckenabschnitt in großer Höhe, um im Notfall noch irgendeinen Landemöglichkeit zu finden. Die Schönheit der Ostküste der Adria blieb daher zum Teil unter Wolken verborgen. Aber Der Slibowitz als Begrüßungstrunk – vom Flugplatzchef Ploce persönlich überreicht, entschädigte dann ein wenig.

Dann die nächste Überraschung: Es gab kein AVGAS (Flugbenzin) in Ploce! Wohl aber auf Brac, einer Insel, die der Küste von Ploce vorgelagert war. Flugzeit bis dorthin: 20 Minuten. Mit auf „leer“ stehenden Tankanzeigen –trotz ausreichender Kapazität laut Berechnung – keine Alternative.

Aber auch auf dem Flughafen von Dubrovnik gab es Flugbenzin.

Bei einem der vielen Ausflüge der nächsten Tage unter Duschkos sachkundiger Führung besorgte man an einer Tankstelle zwei Kanister je 10 Liter und musste am Flughafen erfahren, dass man zwar Flugbenzin kaufen, dieses jedoch –sozusagen auf dem Landweg- nicht aus dem Flughafen herausbringen durfte.

So konnte man am Nachmittag an einem geschlossenen Seiteneingang des Flugplatzgeländes von Dubrovnik einen kroatischen Staatsbürger und drei PSVler beobachten, wie sie zwei Kanister vom kostbaren Nass über das Eisentor wuchteten und rasch im Kofferraum des Autos verschwinden ließen.

Das reichte in jedem Fall bis Brac.

Der Rückflug war dann unproblematisch, man genoss –mit vollen Tanks- die Aussicht auf die Küste und auf die Autostaus am Brenner und kehrte mit wirklich schönen Eindrücken und Erinnerungen zur Dahlemer Binz zurück.

Die Cessna 180, D-EECF, wurde, obwohl noch im Jahre 2000 mit großem –auch finanziellen- Engagement der Motorflieger der Abteilung neu lackiert, mit neuem Interieur versehen und mit anspruchsvoller Avionik und GPS nachgerüstet, vom

Zeitgeist (Siehe oben!) überrollt: Die Flugzeiten gingen in den folgenden Jahren wirklich dramatisch zurück, Die Kostenentwicklung, hier insbesondere das Flugbenzin und die Ersatzteile, machten Flugstundenpreise erforderlich, die sich viele einfach nicht mehr leisten konnten (oder wollten). Damit blieb nur noch die –bittere- Konsequenz: das Flugzeug musste verkauft werden. Der Käuferlös allerdings kam der Entscheidung für den neuen Motorsegler zugute.

Auch die von vielen älteren innig geliebte ASK 13, das Schulflugzeug, auf dem Generationen ihre Ausbildung und ihren 1. Alleinflug absolviert hatten, war in den letzten Jahren vom Flugzeug mehr zum „Stehzeug“ mutiert, das Kosten verursachte aber kaum noch etwas einbrachte. Tröstend nur: gekauft hat dieses Flugzeug Hugo Lenz, der selbst auf ihm ausgebildet wurde, bis er als Fluglehrer andere auf ihm ausbildete. So fliegt die ASK 13 auf dem Nachbarflugplatz in Daun weiter und wird dort –hoffentlich- intensiver genutzt. Auch ihr Verkaufserlös fließt in unsere neue Super-Dimona.

Gestrandet

Berichtenswert wäre da auch ein Flug unserer Vorsitzenden Dirk und Angelika, beide mit ihren Ehepartnern, im Sommer 2006 nach Guernsey. Die britische Insel liegt vor Nordfrankreich im Ärmelkanal und ist aufgrund ihres Klimas eine bevorzugte Ferienstätte, die auch landschaftlich einiges zu bieten hat. Nachdem man die Insel problemlos erreicht hatte, erkundete man das Eiland mit einem gemieteten Auto – wobei Linksverkehr und die Enge der mit Natursteinmauern begrenzten Fahrwege die Fahrkünste von Dirk erheblich herausgefordert haben sollen...

Als man sich nach einigen erlebnisreichen Tagen zum Heimflug entschloss, hatte eine Gewitterfront den Kanal tags zuvor noch Osten hin überquert und da die D-EXIT recht schnell unterwegs ist, war diese Front auch dem Wege zur Dahlemer Binz rasch eingeholt. In einem solchen Falle –man geht kein Risiko ein- sucht man einen Ausweichflugplatz und wartet besseres Wetter ab. Oder man benutzt öffentliche Verkehrsmittel. Der Ausweichflugplatz war dann auch rasch gefunden: Cherbourg, auf der Halbinsel Cotentin.

Nun war zum Abwarten leider keine Zeit, da berufliche Verpflichtungen warteten.

Dirks Frau Heike – auf den Flügen aufgrund ihrer Neigung zu gelegentlichem Unwohlsein eher passiv – lief nun richtig zu Höchstform auf. Mit guten Französischkenntnissen und ausgezeichnetem Organisationstalent ausgerüstet waren die günstigsten Verbindungen schnell gefunden, die Bahntickets in nu gekauft und die Heimreise per Bahn verlief entspannt.

Dass in den darauffolgenden Tagen eine erneute Reise quer durch Frankreich erforderlich wurde, um das in Cherbourg geparkte Flugzeug wieder abzuholen, sei nur am Rande erwähnt. Zum Glück folgten die PSVler nicht dem Vorschlag ihres Auto-Navigationsgeräts, das als schnellste Route den Weg über London vorschlug. (Als Flieger kennt man sich ja gottseidank mit der Navigation aus!)

1000 Km im Segelflug.

Nun hat im Laufe der Jahre der Streckensegelflug im PSV ein wenig eingebüßt, die Zahlen aus der „Gründerzeit“, als jedes Jahr neue Kilometerrekorde gemeldet werden konnten, sind vorbei. Trotzdem kommen jedes Jahr noch mehrere Tausend Kilometer zusammen, wenn man die Flüge der Privathalter, die sich für den PSV am internationalen Wettbewerb OLC (Online-Contest) beteiligen, rechnet.

Einen außergewöhnlichen Flug im Rahmen dieses Wettbewerbs konnte 2007 unser ehemaliger Vorsitzende Bernd vermelden, als ihm im Januar von der Pokweni-Farm in Namibia aus ein Streckenflug von 1014 km gelang. Wenn zu den Hochzeiten des Streckenflugs in den 60er und 70er Jahren von „Mammutstrecken“ die Rede war, handelte es sich um Strecken von 300km oder, wenn die Leistung ganz hervorragend war, in einigen wenigen Fällen um 500 km.

Der 1000 – km – Flug vom Januar 2007 lässt sich mit den Streckenleistungen von damals nur schwer vergleichen: Die Flugzeuge sind leistungsfähiger geworden und im südlichen Afrika sind die Wetterbedingungen zu dieser Jahreszeit hervorragend. Trotzdem: auch dort fliegt man mehr als 1000 km nicht alle Tage!

Ehrenmitglied

Und dann haben wir kürzlich (2008) noch ein Flugzeug verkaufen müssen, obwohl es erst ein gutes Jahr zuvor zur Flotte des PSV stieß: Ein Segelflugzeug vom Typ „Standard Libelle“.

Mit diesem Flugzeug hat es nun eine besondere Bewandnis.

Zunächst trägt es, und das ist wirklich etwas Außergewöhnliches, die Seriennummer 1. Dies bedeutet, dass es das erste Flugzeug dieses Musters war, sozusagen der „Versuchsträger“ in der Entwicklung des Musters, von dem dann später noch mehr als 200 Nachfolge-Exemplare gebaut worden sind.

Zum PSV gelangte das Flugzeug durch eine Schenkung. Franz Struebig, der dieses Flugzeug privat erwarb und es über Jahrzehnte von Reutte (Österreich) aus in den Alpen flog, machte es seinem Verein zum Geschenk.

Franz, der sympathische Ur-Kölner, seit den frühen 60er Jahren Mitglied in der Abteilung, hat dem Verein nicht zum erstenmal großzügig geholfen. Seinem Sinn für das Gemeinwohl und seiner sozialen Einstellung ist es zu verdanken, dass die Abteilung sich nach dem Bruch des ersten TWIN-Astirs unter Aufbietung aller Kräfte (Siehe: 1985) einen neuen TWIN leisten konnte. Er leistete schon damals einen nicht unerheblichen finanziellen Beitrag zur Beschaffung dieses Flugzeugs, das wir auch heute noch fliegen.

Wenn wir einmal bei Franz Struebig sind: Auch den Kauf des Klubheims für die Schülerfluggemeinschaft, die unseren Jugendlichen als Wohn- und Übernachtungsmöglichkeit auf der Dahlemer Binz dient, hätten wir unseren jungen Fliegern ohne seine finanzielle Unterstützung nicht bereit stellen können.

Leider hat es Franz dann weit weg von seinem Verein nach Sofia verschlagen. Und dann wieder nach Österreich. Mitglied ist er trotz seiner Abwesenheit noch immer – was man von vielen, die den Verein und sein Personal früher gerne für ihre Freizeitaktivitäten nutzten, bei beruflicher Umorientierung den PSV aber rasch und natürlich „mit Bedauern“ verließen, leider nicht sagen kann.

Natürlich ist Franz Struebig nun unser 2. Ehrenmitglied – neben Erich Hanswillemenke. Beiden Persönlichkeiten hat die Luftsportabteilung viel zu verdanken.

Clubheim

Als eines der letzten Highlights sei die Errichtung unseres Clubheims auf der Dahlemer Binz erwähnt. Im Jahre 2005 rückten im eisigen November zwei große Transportgefährte an, Tieflader, die zwei ehemalige Bürocontainer geladen hatten. Diese neben unserer angemieteten Flugzeughalle übereinandergestellt und in den

darauffolgenden Monaten ausgebaut wurden unser neues Clubheim. Unten sehr sachlich als Büro eingerichtet, oben mit Küche, Bar und Sitzgelegenheiten versehen zum Aufenthalt gedacht. Nicht zuletzt für Versammlungen und unsere stets am ersten Samstag eines Monats stattfindenden Grillpartys, bei denen die Frauen unserer Piloten sich jedes Mal in der Herrichtung eines üppigen Salatbuffets übertreffen. Da sich seit Einführung dieses Events auch jedes Mal ein Spender für die Getränke gefunden hat, wird es an den ersten Samstagen eines Monats immer sehr spät und sehr lustig. Gäste sind auch stets willkommen und lassen sich in der Regel nicht lumpen, wenn sie gehen, das Sparschwein zu füttern. Dessen Inhalt hat uns im Frühjahr 2008 einen großen Flachbild-Fernseher beschert. Nun braucht bei schlechtem Wetter –BINZ steht immerhin für Besonders Intensive Niederschlags Zone – nicht jeder in seinen Wohnwagen oder in die Kneipe zu verschwinden, um Fußball oder Motorsport zu konsumieren. Bei schönem Wetter lädt die Terrasse nach dem Flugbetrieb zum Verweilen ein und so ist schon mancher interessante Flugtag in Gemeinsamkeit ausgeklungen. Es ist gut, endlich wieder einen Treffpunkt zu haben, wie seinerzeit auf dem Butzweilerhof, wo das Vereinsleben stattfinden kann und auch die nichtfliegenden Familienmitglieder eine gemütliche und attraktive Bleibe finden.

Erneuerung des Flugzeugparks

Anfang 2008 erwarteten wir mit Ungeduld den sich leider immer wieder hinauszögernden Termin der Auslieferung unserer eigentlich für das vergangene Frühjahr zugesagten Super-Dimona. Der Vorstand hatte für die Übergangszeit zwar einen Ersatz für die verkaufte G109 besorgt, aber der betagten HK 36 des Nachbarvereins Rheinbraun fehlen doch die Nutzungsmerkmale, die unser „Neuer“ haben würde: Modernes Konzept mit Dreibeinfahrwerk und Bugrad, Neueste Avionik, Schleppkupplung und die Möglichkeit zur Ausbildung für PPLA (Motorflug) sowie Nachtflug und CVFR.

Und dann wurde sie endlich ausgeliefert. Am 31. Juli überführten der jetzige Abteilungsleiter Dirk Wagner und sein Vorgänger Bernd Malzbender die D-KPSV von Egelsbach zur Dahlemer Binz.

Die Taufe des Flugzeugs fand im Zusammenhang mit der 50-Jahr-Feier der Luftsportabteilung am 16. August statt. Der Polizeipräsident Kölns, Steffenhagen ließ es sich nicht nehmen, das neue Flugzeug persönlich auf den Namen „Franz Struebig“ zu taufen.

Ende 2009 gelang es, den betagten „Astir Jeans“ der Schülerfluggemeinschaft gegen ein moderneres und technisch fortschrittliches Flugzeug auszutauschen. Die Wahl fiel auf eine LS7, die mit relativ geringer Start- und Stundenanzahl –gebraucht - aber in exzellentem Zustand erworben werden konnte.

(Bernd Malzbender)