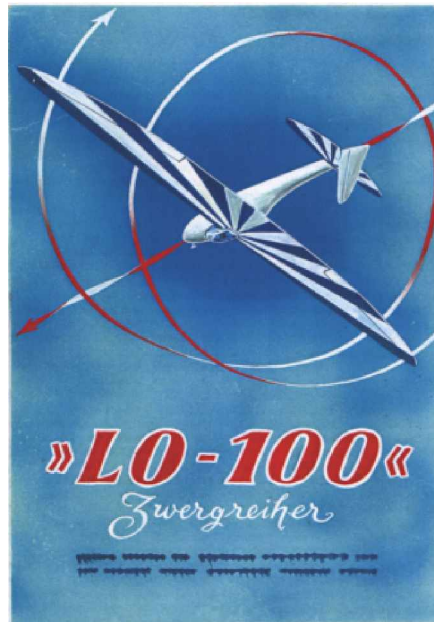


Erinnerungen an die Entwicklung der LO – 100



Zu meiner beruflichen Weiterbildung verließ ich meine schöne schlesische Heimat, dem Altvatergebirge und begann mein Studium in Brünn, der Hauptstadt von Mähren, an der Höheren deutschen Staatsgewerbeschule.

Meine früheren Sportarten, Skifahren konnte ich aus Mangel an Gelegenheit und Schnee nicht ausüben; Fußball mein damaliger Leisport schwand aus Kontaktgründen in dieser großen Stadt.

Dagegen war der Kontakt zu meinen Kommilitonen sehr gut und so kam es automatisch zu einem gedeihlichen Interessenaustausch. Als mein Nebensitzer, so halb versteckt in einer Zeitung studierte, es war damals die „Grüne Post“, erfuhr ich erstmalig etwas über das Segelfliegen. er, ein Pastorensohn aus dem tiefsten Karpatorußland sagte stolz, er sei Mitglied des „Verbandes deutscher Flieger“ und habe die Absicht ein Segelflugzeug zu bauen. In dieser Zeitschrift, welche er ja in jeder freien Minute studierte, kamen wöchentlich Pläne für den Bau eines Segelflugzeuges, natürlich mit dem Namen „GRÜNE POST“. Er gehe jeden Samstag in die Werkstatt zum Bauen, sprach von Spieren, Rippen und Holmen, für mich alles spanische Dörfer, nur auf meine Fragen, wo dies sei, bekam ich keine Antwort. Seine Geheimniskrämerei steigerte meine Neugierde soweit, dass ich Detektiv spielte und ihm eines Wochenendes heimlich mit dem Rad folgte. Die Verfolgung ging etliche Kilometer quer durch Brünn bis in ein verfallenes Industriegebiet. Plötzlich war er verschwunden. Nach etlichem Suchen gab ich auf und ging zurück durch verfallenes Gelände. Ein Spaziergänger kam mir mit Aktentasche entgegen, sah mich fragend an, „suchen Sie etwas“, gab er von sich. Verlegen sagte ich, dass ich die Werkstätte vom Verband deutscher Flieger suche, so etwas soll es hier geben. Ja da kommen sie mal mit, ich gehe auch dahin. Der Spaziergänger entpuppte sich als der Werkstattleiter des „VDF“, dem Verband deutscher Flieger.

Wir gingen durch ein verfallenes Fabrikgelände und landeten auf einem, von alten leerstehenden Fabrikrüinen umrahmten freien Platz. Links fiel ein Gebäude mit noch intakten Fenstern und erneuerten Toren auf. Man hörte auch schon klappern und hämmern beim Näherkommen, auch sprechen. Beim Eintreten fing auf einmal Musik von einem alten Grammophon an zu spielen. Diese Begrüßung, welche an und für sich dem Bauleiter galt, er hieß Herr Schebek, werde ich nie vergessen. Sie sollte die Begleitmusik für viele Arbeitsstunden sein. Es gab nur die einzige Schallplatte mit dem Titel „Jonny wenn du Geburtstag hast“. Nach diesem Anfang setzte die Sprache wegen eines Schadens auf der Platte kurz aus, um dann gemütlich weiterzuspielen. wenn sie abgelaufen war, fand sich wieder jemand, welcher das Gerät ankurbelte und erneut laufen ließ.

Wir waren in einem großen Raum gelandet in dem für mich etliche undefinierbare Gerippe lagen, an den Wänden Bilder von Flugzeugen und Piloten, die mir damals fremd waren. Über uns, auf einem Boden hörte ich hämmern und schaute fragend zur Decke. Nach dem mich der Bauleiter mit drei

verwegenen Gesellen bekannt gemacht hatte, ging er mit mir eine fast neue Holzterrasse nach oben. Welch Überraschung! Mein Nebensitzer aus der Schule saß treu und brav da, vor sich einen Berg von stacheligen Streifen. Es waren sogenannte Nagelstreifen, welche ich erstmals kennen lernte und bestückte Sperrholzstreifen mit kleinen Nägeln. Dies tat er schon etliche Wochen wie er mir später reumütig sagte.

Auch hier oben lagerten mir bisher unbekannte Gebilde von Gegenständen. Es waren Flächen vom Zöglich, ein Spannturm und Rippen. Anschließend wurde ich über vieles eingeweiht. Vor allem mein Bekannter war plötzlich aufgeschlossen und instruierte mich über den Sinn der Teile, welche einmal einen Schulgleiter ergeben sollen.

Dieser Besuch war die Geburtsstätte meines neuen sportlichen und handwerklichen Hobby's, der Fliegerei. Es vergingen zwei Jahre in zäher aber schöner und interessanter Freizeittätigkeit, welche meine Studienergebnisse etwas negativ beeinflusste.

Mein Bruder Lothar, 6 Jahre älter als ich, eine Koryphäe auf dem Gebiet der Hochfrequenztechnik, von den technischen Instituten in der entstehenden Fernsehtechnik weit gefragt, bekam durch seine Tätigkeit von meinem Nachlassen im Studium zu wissen. War er doch bei allen Professoren als Spitzenmann bekannt und warum war sein jüngerer Bruder nicht auch so? Ich wurde also ins Gebet genommen und musste zugeben, dass meine Zeit mehr der Fliegerei als dem Studium galt. Deswegen war ich aber nicht schlecht. Man erwartete von mir eben auch etwas besonderes. Ich hatte inzwischen schon die A-Prüfung mit dem Schulgleiter gemacht und trug stolz meine erste Möwe. Dies erfuhr mein Bruder bei dieser Gelegenheit auch, was ihn doch irgendwie interessierte. Er war ja allem Neuen sehr aufgeschlossen. Diese Zwischenepisode führte dazu, dass mein Bruder meinen Verein den <VDF> mal kennen lernen wollte. er kam also mit in die Werkstätte des VDF, in der wir gerade die Flächen des Grunau-Babys II aufgelegt hatten. Dieser Besuch war auch der Wendepunkt im sportlichen Leben meines Bruders. Damals ist gerade das Windspiel von der Akaflieg Darmstadt bekannt geworden. Die Bilder davon und die Tatsache, dass es möglich ist in so einem bescheidenen Rahmen ein Segelflugzeug zu bauen, waren für meinen Bruder wegweisend für die Zukunft. Er wurde auch Mitglied in unserem Verein. Mit der ersten Schulung, die er mitmachte, war seine Begeisterung festgeschrieben. Trotz eines schweren Bruches mit einem Schulgleiter am hang war sein Ausspruch: „Nun erst recht“.

Während ich nun mein Studium ernster nahm, bewegte sich im Kopf meines Bruders ein, für die damalige Zeit, phantastischer Gedanke: Ein Segelflugzeug, ähnlich dem Windspiel zu bauen. Unsere Vereinskameraden standen diesem neuen Gedanken skeptisch gegenüber. Sie waren aber doch aufgeschlossen für dieses Vorhaben, fingen langsam Feuer und so entstanden X Skizzen und Entwürfe. Jede freie Minute verbrachten wir mit dieser Idee. Unsere Eltern, die wohl auch aufgeschlossen für alles Neue und besonders wenn es von ihren Kindern kam waren, hatten keinerlei Mittel, uns zu helfen. Hatten sie doch genug Sorgen, uns Kinder studieren zu lassen. Mein Bruder war in einer im Aufbau begriffenen Radio Fabrik angestellt und verdiente mäßig. Es war also von Haus aus Schmalhans Küchenmeister dominierend!

Wo ein Wille, da auch ein Weg. Auch der Verein hatte keinerlei Mittel, unsere Gedanken zu unterstützen, waren es doch meistens Studenten bzw. junge Leute, die sich mühsam ihren Unterhalt verdienten. Aber ihre moralische Unterstützung war Gold wert!

So entstand in den nächsten eineinhalb Jahren ein Segelflugzeug mit dem Namen Zwergreiherr. Das Segelflugzeug war damals ja schon bekannt. Der Zwergreiherr sollte kein ausgesprochenes <Hochleistungsflugzeug> werden, sondern einen Kompromiss darstellen, aus Leistung, kleinster Spannweite und natürlich Billigkeit. So entstand dieser Entwurf mit 10,5 m Spannweite (IO5 dcm). Daher die Bezeichnung IO5 und später LO nach Lothar. die Spannweite 10,5 m erachteten wir gemeinsam in unserem Klub als die Größtmögliche, um in einem Stück das Tragwerk in unwegsamem Gelände noch gut transportieren zu können. So die Vorgeschichte bis zu den ersten Flügen in den Polauer Bergen, dem Fluggelände der Brünner Segelfluggruppe im Jahre 1936.

1937 ging mein Bruder nach Holende im Riesengebirge. er wurde von der dortigen Fliegergruppe dahin geführt, mit der Aussicht dieses Segelflugzeug weiter zu entwickeln und zu bauen. Hier wurde der Zwergreiherr von dem Grafen Felix von Cernin, einem ebenfalls begeisterten Segelflieger, auf den Namen Ardetta getauft. (Ardetta der lateinische Name für Zwergreiherr.) In diesem Jahr wurden ausgedehnte Erprobungsflüge durchgeführt. Ich bekam zu der Zeit die Einberufung zum tschechischen Militär als Wehrpflichtiger und musste dafür mein Studium an der TH unterbrechen.

Davor konnte ich noch zwei Monate in den Ferien bei einer kleinen Segelfluggruppe in Hof (Mähren) Gleitfluglehrer spielen.

1938 erkrankte mein Bruder schwer. er hatte sich bei der Fliegerei im Winter eine Lungenentzündung zugezogen, an deren Folgen er im September dieses Jahres für immer von uns ging.

Es folgte eine uns allen bekannte turbulente Zeit. Das Sudetenland wurde ja besetzt. Dadurch kam ich vom tschechischen Wehrdienst als nun „Deutscher Staatsangehöriger“ frei. Einige Monate später wurde ich erneut, diesmal zum deutschen Militärdienst, einberufen. Meine damaligen Bemühungen, zur Luftwaffe zu kommen, waren ergebnislos. Heute kann ich sagen, zu meinem Glück. Meine infanteristische Ausbildung beim Tschechenheer war wohl wichtiger.

Obwohl es hier um den Werdegang der LO geht, ist die Zwischenzeit doch auch entscheidend gewesen. Ab Januar 1939 als deutscher Infanterist machte ich den Polen- und Frankreichfeldzug mit. Auf Betreiben der Hohenelber Fliegergruppe, besonders der Firma Petera & Söhne wurde ich aus Frankreich vom Wehrdienst <UK> (Unabkömmlich) gesellt. Es fand ja überall eine Umstellung der Industrie auf die Kriegsbedürfnisse statt, in dem wir uns ja befanden.

In der Hohenelber Segelfluggruppe war auch der Mitbesitzer eines großen Karosseriewerkes, der Firma Petera, tätig. Er hatte den Probeauftrag zum bau zweier Schulgleiter bekommen. Noch bevor diese fertig waren, wurden größere Stückzahlen in Aussicht gestellt. In dieser Situation veranlasste man meine oben erwähnte Freistellung vom Kriegsdienst. Meine Mutter tat ein Übriges dazu. So kam ich 1940 im August aus Frankreich nach Hohenelbe. Neben meinen theoretischen, waren auch meine praktischen und handwerklichen Kenntnisse gefragt. Hier sei nur kurz erwähnt, dass wir das Werk in zwei Jahren auf ca. 750 Beschäftigte ausbauten. Neben hunderten Schulgleiter bauten wir über 500 Grunau Babys und später diverse Einzelkomponenten für die Luftfahrt.

Es war ja wohl selbstverständlich, dass mein Interesse besonders dem Zwergreihler galt. Erst im Sommer 1941 kamen wir dazu mit der LO 105 - so bezeichnete ich ab nun den Zwergreihler, LO zum Andenken an Lothar - Versuchsflüge zu machen. Dabei kam es leider durch schlechte Windverhältnisse und mangelnder Spannkraft des Startgummiseiles zu einem kleineren Bruch. Das Segelflugzeug hob nicht ab und rodelte ein Stück bergab, wobei die Kufe und der Rumpfunterteil beschädigt wurden. Dieser Schaden veranlasste mich, eine konstruktive Änderung durchzuführen. Ich baute Landeklappen ein, um die Abhebegeschwindigkeit zu verringern. Dies musste natürlich in den Feierabendstunden geschehen, obwohl diese sehr rar waren. Die Wirkung war unverkennbar. Ende 1941 kam eine militärische Verordnung heraus, nach der die Freiwilligenmeldung zur Luftwaffe jegliche >UK< aufhebt! Da meine Einziehung zum Kriegsdienst auf Grund meines wehrpflichtigen Alters über kurz oder lang zu erwarten war, meldete ich mich freiwillig und kam so zu dem Gesamtbegriff Luftwaffe. Über ein Flugplatzkommando, einer Fliegerhorstkompanie und einem Infanterieeinsatz in Afrika kam ich vom Boden nicht weg. Hier erreichte mich auf Grund etlicher Gesuche, nach einem schweren Erdeinsatz gegen die Engländer in Tunesien, ein Versetzungsbefehl zu der Lastensegler-Ergänzungsgruppe S2 in Posen. Mein Traum, echt in die Fliegerei zu kommen, erfüllte sich damit. Hier fand ich flugbegeisterte Kameraden mit denen ich auch über die LO 105 sprach. Später als Staffelloffizier auf einem Ausbildungsplatz tätig, bekam ich vom Gruppenkommandeur die Erlaubnis die LO 105 nach Schroda, so hieß der Feldflugplatz, zu bringen. Ausschlaggebend für diese Erlaubnis waren Gedanken und Entwürfe von mir über einen Segelflugsturzbomber. Dieser sollte, mit einer Bombe versehen, von JU's bis vor ein Ziel geschleppt werden. Während die JU ein Ablenkungsmanöver fliegen sollte, hatte das bestückte Segelflugzeug die Aufgabe einer Punktzielbekämpfung. Beispielsweise Bekämpfung von Schiffszielen bei eventuellen feindlichen Landungen. Danach die Absetzmöglichkeit durch einen kurzen R-Antrieb (Raketenantrieb) auf etliche Kilometer vom Ziel entfernt.

Die LO 105 kam nach zwei Wochen pünktlich an. Nach einer Überholung von leichten Transportschäden war sie wieder einsatzklar. Hier konnte ich das „Maschinchen“ erstmals so richtig testen. Sonntags hatten wir in der Staffel die Erlaubnis <Kleinkaliber> zu fliegen. Also fliegen mit normalen Segelflugzeugen, wobei alles nur im Flugzeugschlepp stattfand. Da die Gedanken eines Segelflugsturzbombers den Einsatz im senkrechten Sturz vorsah, so ergab es sich, dass ich mit der LO Sturzflüge aus 4.000 Meter bis zur Endgeschwindigkeit durchführte. Dies damals unbedacht der Festigkeit. Durch diese Flüge lernte ich das Segelflugzeug in allen Eigenschaften und Flugzuständen kennen.

Die oben erwähnte Einsatzmöglichkeit einer eventuellen Schiffszielbekämpfung brachte mir Ärger ein. Unser Kommandeur, der den Gedanken unterstützte, veranlasste ein Gespräch beim General der Schlachtflieger in Berlin, zu dem ich befohlen wurde. Leider war nur ein wenig maßgebender Oberst in der Gesprächsrunde. Ich hielt meinen Vortrag, der meines Erachtens auch positiv ankam bis zu der Frage, welches die wirksamste Einsatzart wäre. Vorher waren fertigungstechnische Möglichkeiten besprochen worden. Als ich die Schiffszielbekämpfung mit der Beifügung eventueller feindlicher Landeversuche erwähnte, bekam der Oberst einen roten Kopf und fragte mich erregt: „Ob ich der Ansicht bin, dass wir den Krieg verlieren?“ Ich nicht wenig überrascht verneinte natürlich, auch etwas aufgeregt. „Meine Herren, ich glaube wir können dieses Gespräch beenden.“ Damit war ein Schlusstrich gezogen, die folgen waren schon im Gange. Ich war noch nicht wieder in Posen, wo unsere Einheit angelangt war, da war bereits fernschriftlich der Befehl zur Aufnahme eines Tatberichtes über meine Person und so weiter angekommen. Ich verdanke es meinem damaligen Kommandeur, dass ich nicht ins KZ nach Torgau kam. Meine fliegerischen und konstruktiven Gedanken waren damit für lange Zeit auf Eis gelegt. Es war Frühjahr 1944 geworden und die Nachwirkung war, dass ich mit etlichen anderen Kameraden zur Eisenbahnflak nach Berlin versetzt wurde.

Die LO 105 blieb in Schroda, dem damaligen Flugplatz und diente wohl später den Russen als Spielzeug, ich weiß es nicht. Eisenbahnflak: dies passte uns gar nicht. Damals wurde gerade geeigneter Nachwuchs an fliegendem Personal gesucht. Die zuständige Dienststelle hatten wir bald heraus und hatten auch Glück. Unsere Marschbefehle wurden abgeändert. Wir, drei Fähnriche und ich waren eine Schicksalsgemeinschaft geworden. Wir kamen über Alborg nach Stralsund zum Jagdgeschwader 102, wo wir eine Schnellausbildung erhielten. Leider war die Front näher gerückt. Maschinen fehlten und so wurde unser „Haufen“, wie wir ihn nannten, aufgelöst. Eine neue Einheit wurde hier aufgestellt. Die Bückler 181, mit Panzerfäusten bzw. mit einem Schacht für 50 SD 2 Splitterbomben ausgerüstet als Kampfgerät. Zur Schulung war aber nur eine Bückler umgerüstet. Was tun? Ich regte an, dass wir statt Nichtstun bzw. infanteristischer Übungen selbst den Einbau bzw. den Umbau der Bückler vornehmen. Man wird es nicht glauben, aber vom Kommandeur bis zum letzten Mann waren alle begeistert. So schafften wir es, natürlich in der Werft mit Unterstützung der dortigen Möglichkeiten, in zwei Monaten drei Staffeln auszurüsten und auch die Schulung zu betreiben. Das nötige Material wurde von Bückler aus Berlin per Flugzeug geholt.

Wir waren gerade ausgerüstet und auch gut ausgebildet, als die Front im Osten immer näher kam. Wir erhielten als eine der wenigen voll ausgerüsteten artgleichen Einheit den Marschbefehl nach Blankensee, wo wir für einen Sondereinsatz bereitgestellt wurden. Der Sondereinsatz sollte dem Herausholen des Führers aus Berlin gelten, so hieß es damals. Hanna Reitsch kam mit einer ähnlichen Gruppe auch nach Blankensee. Sie sollte mir ihrer Einheit das tun, was für uns vorgesehen war. Wir verließen daraufhin den Platz und verlegten nach Ütersen. Der Krieg näherte sich dem Ende und wir flogen mit der Bückler und den Bombenschüttkästen die letzten Nächte Einsätze in den Elbebrückenkopf der Engländer bei Hamburg. Nach einem Späteinsatz erfuhren wir, dass das Ende da ist und wir nach dem Flugplatz Leck in Schleswig Holstein verlegen müssen, weil der Platz in Ütersen umgepflügt werde. Nicht alle erreichten Leck. Die englischen Jagdflieger tummelten sich im Tiefflug, um uns zu erwischen. Die Tragik, ein Kamerad gerade aus Husum erreichte nicht mehr sein Ziel. Der Flugplatz Leck wurde also für uns die Endstation. Damit war das Ende der Fliegerei für lange Zeit besiegelt. Wir kampierten außerhalb des Flugplatzes in einer aufgelassenen Flakstellung, nun als englische Kriegsgefangene. Wir merkten aber wenig davon. Ungeahnt wurde hier der Grundstein zum Bau der späteren LO 100 gelegt. Neben meinem fliegerischen Job hatte ich auch die Aufgabe eines technischen Offiziers zu wahren. Damit unterstanden mir auch die Wartungs-, Reparaturgeräte und Werkzeuge für unseren Flugzeugpark. Meine Heimat war ja an die Tschechen verloren gegangen und eine Rückkehr schien damals unmöglich. Ich bereitete mich daher auf einen Neuanfang hier oben in der Heide vor. Bevor die Engländer alles vernichten konnten, schuf ich drei Kisten Werkzeug zur Seite und vergrub diese bei einem Bauern. Es war Tischlerwerkzeug, Schlosser- und Mechanikergerät. Von diesem besitze ich heute noch einiges! Dieses Werkzeug war später die Erstausrüstung für mein Berufsleben und dem Segelfluggbau in Peißenberg Obb, wohin mich das Schicksal verschlug. Hier begann mein weiterer Lebensweg. Durch einen Kriegskameraden, Fischer Hart, der hier beheimatet war und eine Landwirtschaft mit Brauerei besaß, gelang meine damalige schnelle Entlassung.

Nach einer Anfangsbeschäftigung als Schlosser, Elektriker und auch Mädchen für alles in der Zementfabrik Firma Carl Reiser machte ich mich in diesem Betrieb der Firma Carl Reiser selbständig. Zur Erzeugung vorgesehener Geräte brauchte ich Gussteile. Ich fing also mit einer Leichtmetallgießerei an und es lief sehr ordentlich. Leider wurde ich vom Pech eingeholt. Durch den Konkurs einer Firma hatte ich große Verluste. Trotzdem ging das Leben weiter. Meine Gedanken

streiften immer wieder den Flugzeugbau. Als es endlich bekannt wurde, dass der Segelflug wieder freigegeben werden soll, waren meine Gedanken bei der LO 105. Ich hatte ja keinerlei Unterlagen. Meine Eltern, die aus der Heimat vertrieben wurden, mussten ja alles zurücklassen. Außerdem hatten sie andere Sorgen, als Zeichnungen mitzunehmen, von deren Wert sie ja nichts wussten. Aber ich hatte ja meine fliegerischen und praktischen Erfahrungen mit diesem Segelflugzeug und kannte ja alle Einzelheiten aus dem gemeinsamen Erstbau des Zwergreihers. Außerdem schwebten mir, der wohl aus der Jagdfliegerei stammende Gedanke des Kunstfluges vor. Somit war die Zielrichtung gegeben.

Am 1. Mai 1951 zog ich aus der Zementfabrik, in der ich bisher war, in die leerstehenden Räume eines Torfwerkes in Peißenberg um, samt Alugießerei. Letztere war ja mein Broterwerb. Zwei begeisterte Tischler und ein Schlosser halfen mir am Bau der LO 100. So sollte der Typennahme sein. LO zum Andenken an meinen Bruder und 100 nach der Spannweite 100 dcm = 10 m. Die Spannweite verkürzte ich. Im August dieses Jahres fanden bereits die ersten Probstarts in einem flachen Gelände statt. Ein begeisterter, erfahrener alter Fliegerkamerad aus der Lastenseglererei, Kamerad Augstein, war mit von der Partie. Diese Versuche fanden natürlich noch im Rohbau statt und mit Gummiseil, ohne viel Erlaubnis und Genehmigungen. Nun musste das Maschinchen auf Endzustand gebracht werden. Mit Fertigungsunterlagen, Zeichnungen, Festigkeitsversuchen mit dem Holm usw. erschienen wir 1952 auf dem Klippeneck. Es war das erste Segelfliegertreffen nach dem Krieg. Hier machte Kamerad Geiger, auch ein alter Lastensegler, der auf dem Klippeneck ein Zuhause gefunden hatte, am Hand die ersten Loopings. Natürlich mit der LO 100.

Von hier ab ging es allmählich, trotz materieller Schwierigkeiten, langsam weiter. Es war für die „alten Hasen“ natürlich ungewohnt so ein kleines, vor allem schnelles Segelflugzeug zu fliegen. In Ermangelung eines geeigneten Fluggeländes gingen wir nach Kufstein zu weiteren Erprobungsflügen. Hier war es besonders ein alter, ehemaliger Jagdflieger „Kamerad Hasenkopf“, der sich nicht nur am Hang austobte, sondern umfangreiche Ergebnisse brachte. Er war dortiger Platzfluglehrer und das Gelände am Wilden Kaiser ideal für den Hangsegelflug. Ich selbst kam vor lauter Arbeit nicht zum Fliegen. Die Tendenz erkennend, dass nur reiner Segelkunstflug nicht ausreicht, entwickelte ich eine 15 Meterfläche passend zum Rumpf der LO 100. Dieser Typ bekam die Bezeichnung LO 150, wieder nach der Spannweite in Dezimeter. Die Ersterprobung fand 1954 an der Teck durch Kamerad Ruhnke, einem alten Routinier der Firma Wolf Hirth, statt. Die Musterzulassung erfolgte 1956. Ein Jahr später flog Tony Goodhard in Australien einen Weltrekord über 300 Kilometer Dreieckflug. In Freiburg bewährte sich die LO 150 in einem Wolkenflug bis knapp an die 5.000 m Höhe (4.050 m laut Barogramm). Neben meiner Fertigung in Peißenberg übernahm die Firma Wolf Hirth in Nabern den Lizenzbau für die LO 100 und die LO 150.

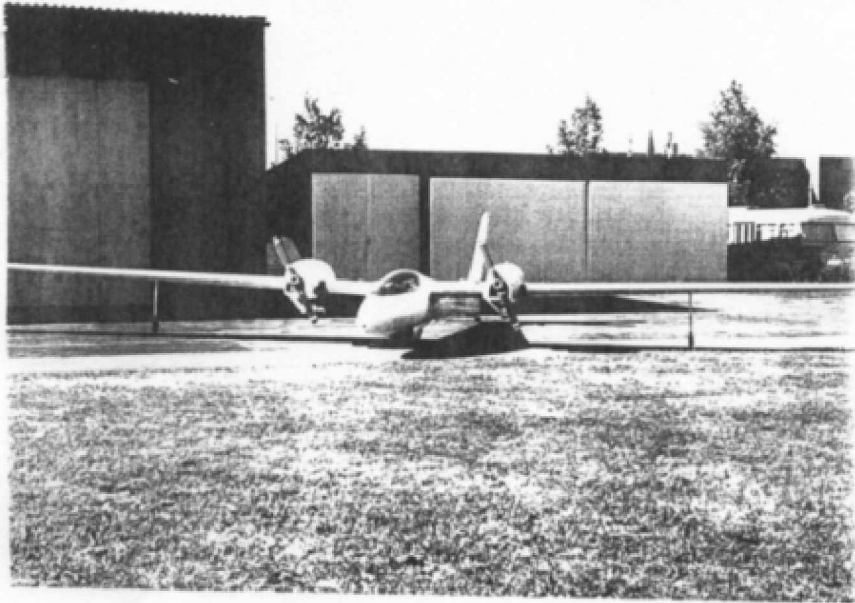
Die schwierigen Zeiten und der Mangel an Eigenkapital ließen mich einem Angebot der Firma Schempp Hirth Folge leisten. Ich brach daher meine Zelte in Peißenberg ab und übersiedelte nach Kirchheim/Teck. Gesundheitliche Schwierigkeiten ließen mich die Musterbereuung der LO 100 an Herrn Dipl. Ing. Reifenscheid in Mühlheim/Ruhr, einem begeisterten LO-Flieger, übertragen. er setzte sich in den laufenden Jahren bewundernswert ein und umschiffte auch so manche schwere Klippe im Weiterbestand der LO 100.

Die Zeit bis 1961, in der ich diverse Flug- und andere Projekte bearbeitete gehören nicht zu der LO-Periode und werden daher andernorts kommentiert.

1961 verführte mich ein begeisterter Segelflieger, Herr Stähle, zum gemeinsamen Bau eines Fluggerätes mit 17 Meter Spannweite, der LO 170. Dieses Fluggerät, erstmals in Schalenverbundbauweise, Sperrholz GFK, mit guter Profiltreue, diente experimentellen Flügen. Es flog bisher bei 103 Starts und 163 Stunden als reines Segelflugzeug und mit 286 Starts und 476 Stunden als Motorsegler, mit zwei Hilfsmotoren ausgerüstet. Dieses fliegt voll Erfahrungen auch heute noch und hat also 637 Flugstunden hinter sich. Die vielseitigen Probleme, besonders der Kühlung der Hilfsmotoren im Gleitflug wie im Lastflug und den großen Temperatureinflüssen in unterschiedlichen Flugphasen, meisterte er mit zäher Ausdauer.

Abschließend sei noch erwähnt, dass die LO 100 zum Eigenbau zugelassen ist und in den letzten Jahren 24 Bausätze in den Umlauf kamen. Der Mangel an Te Bu 20, dem Hauptholm-Material, beschränkte leider den Nachbau. So kann die LO 100 auf ein rüstiges Alter von 45 Jahren und dem Ahnen, der LO 105 auf ein Entwurfsalter von genau 60 Jahren zurückblicken! Bescheiden wie sie sind, fliegen alle Versionen heute noch!

Weiterhin Hals- und Beinbruch
Alfred Vogt
Villingen, den 7. November 1996



LO 170 2M UND IHR INNERES

