

Flieger

2019

INTERNATIONALES JAHRBUCH
DER LUFT- UND RAUMFAHRT

Kalender



GESCHICHTE Erstflug vor 50 Jahren: Überschalllegende Concorde +++ Landen auf dem fahrenden Schiff +++ Alpenschützer: Die Northrop F-5 Tiger in der Schweiz **LUFTWAFFE** Hubschraubergeschwader 64: Das größte Geschwader der Luftwaffe **LUFTFAHRT** Air Berlin: Aufstieg und Fall **RAUMFAHRT** Hubble-Nachfolger: Das James Webb Space Telescope

Mittler



Fliegende Legenden

Die Quax-Flieger am Flughafen Paderborn-Lippstadt

Autor | Roland Oster

Wer sich für fliegende Oldtimer interessiert, der hat bestimmt auch schon mal etwas von den Quax-Fliegern gehört. Der Name erinnert viele der Älteren an den Film »Quax, der Bruchpilot« mit Heinz Rühmann, der selbst ein begeisterter Flieger war. Als der Pilot bei den Dreharbeiten 1941 in Bayern ausfiel, setzte sich Rühmann selbst in die Udet U12 Flamingo (D-EMMA) und flog alle Szenen selbst. Heute gehört ein flugfähiger Nachbau zu den Exponaten in der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums. Hier fand 1925 auch der Erstflug durch Ernst Udet selbst statt.

Nun aber zu den heutigen »Quax-Fliegern«, die alles andere als Bruchpiloten sind. Wer heute einen Oldtimer fliegen will, der

Bücker 131 Jungmann
und Focke-Wulf Fw 44 J
Stieglitz der Quax-Flieger
im Verbandsflug

Foto: ~~Stefan Schmoll~~

MPS/Quax
Philipp Prinzing

muss schon etwas »verrückt« sein und genügend »Kleingeld« für so ein Hobby haben. Weil die Unterhaltung dieser historischen Flugmaschinen sehr aufwendig ist und viel Zeit dafür benötigt wird, ist das für Einzelpersonen kaum machbar. Oft werden die Maschinen von finanzkräftigen Besitzern betrieben, aber auch von Personen, die sich das Hobby in Form von Haltergemeinschaften leisten können. Wie es auch geht, sieht man bei den Quax-Fliegern – offiziell Quax – Verein zur Förderung von historischem Fluggerät e.V. Wie es dazu kam und was die so alles machen und welche Flugzeuge sie unterhalten, das habe ich mir an den jährlich stattfindenden Hangar-Tagen an ihrem Hauptsitz am Flugplatz Paderborn-Lippstadt im Mai und September 2017 genau angesehen.

Wie es zu der Vereinsgründung kam

Zwei der Gründungsmitglieder waren 2006 stolze Besitzer von Oldtimer-Flugzeugen. Peter Sparding hatte eine Tiger Moth und Uli Thüer eine Focke-Wulf Stieglitz. Sie hatten die Idee, sich mit Gleichgesinnten zusammenzuschließen, und gründeten mit einigen gleich gesinnten Piloten am 3. Februar 2006 in Hamm den Verein. Nun war es möglich, eine DHC 1 Chipmunk zu kaufen, an der man schon länger Interesse hatte. Am Ende des Gründungsjahres

Die de Havilland
Canada DHC-1
Chipmunk (D-EFOM)
der Quax-Flieger vor
dem Quax-Hangar
Foto: Roland Oster



hatte der Verein bereits einige weitere Flugzeuge: eine Stampe SV-4, eine Bucker 131 Jungmann sowie zwei Segelflugzeuge. Die Flugzeuge standen damals noch an den Flugplätzen Hamm-Lippewiesen und Rheine-Eschendorf. Ende 2006 hatte der Verein bereits 100 Mitglieder, davon 20 aktive Piloten. Kurz nach der Vereinsgründung erfolgt die Gründung der Quax-Station am Flughafen Berlin-Tempelhof. Wegen dessen Schließung 2008 fand man ein neues Domizil auf dem Grasflugplatz Bienenfarm im Havelland nordwestlich von Berlin. Im gleichen Jahr richtete man am Flughafen Dortmund eine Werkstatt ein. Nach und nach wuchs der Verein, man suchte nach einem festen zentral gelegenen Quartier, und es kam zu einer guten Lösung am Flughafen Paderborn-Lippstadt PAD.

2010 ermöglichte der damalige Flughafenchef Elmar Kleinert den Bau des Quax-Hangars mit einem Konzept, das den Flughafen auch für Besucher attraktiver machen sollte. Dies ist mit der futuristischen Architektur gelungen, ohne auf die Zweckmäßigkeit des Baus zu verzichten. Durch das Flügelprofil sind Ähnlichkeiten mit dem Red Bull Hangar-7 am Flughafen Salzburg nicht zu verleugnen. Im Erdgeschoss befindet sich eine lichtdurchflutete Halle für das Einstellen von Flugzeugen und für Veranstaltungen. Ebenfalls im Erdgeschoss befindet sich die Quax-Werkstatt, dazu später mehr. Über den Quax-Fliegern hat man eine attraktive Besucherterrasse mit Restaurant eingerichtet, die zum Verweilen einlädt und einen guten Ausblick auf das Flugfeld bietet. Leider sind hier nur wenige Flugbewegungen zu beobachten – schade, aber das kann ja noch werden. Das Gebäude gehört dem Flughafen, und die Quax-Flieger sind Mieter zu moderaten Konditionen.

Der Verein heute

Die Quax-Flieger sind mittlerweile auf eine Mitgliederzahl von fast 700 angewachsen, davon sind mehr als 70 aktive Mitglieder. Diese sind zum selbstständigen Fliegen aller QUAX-betriebenen Flugzeuge berechtigt, vorausgesetzt, sie sind im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheins. Welche Flugzeugtypen geflogen werden dürfen, hängt natürlich auch von der Qualifikation und der Flugerfahrung ab. Der Aufnahmebeitrag beträgt 1.500 Euro, der Monatsbeitrag 60 Euro. Die Segelflieger unter den Aktiven zahlen einen Aufnahmebeitrag von 100 Euro und einen Monatsbeitrag von 15 Euro.

Die Mehrzahl stellen die Fördermitglieder. Wer bei den Quax-Fliegern einmal mitfliegen möchte, der kommt um eine Fördermitgliedschaft ab 10 Euro im Monat nicht herum, Mitflieger müssen nämlich Mitglied sein. Zudem besteht auch die Möglichkeit, sich in dem Verein je nach seinen Fähigkeiten nützlich zu machen und sich am Vereinsleben zu beteiligen. Für Kinder und

Jugendliche unter 18 Jahren besteht die Möglichkeit einer kostenlosen Mitgliedschaft bei den »Quäxchen«, vorausgesetzt, ein erwachsenes Eltern- oder Großelternmitglied ist ordentliches Mitglied. Eine Besonderheit bei den Quax-Fliegern sind die »Jungen Adler«. Der Verein fördert zukünftige Pilotengenerationen für historische Fluggeräte. Er unterstützt junge Menschen beim Erlangen ihrer Fluglizenz und gibt ihnen die Möglichkeit zur Erreichung der notwendigen Flugerfahrung auf Oldtimern. Voraussetzung für dieses Förderprogramm ist, dass sich die Nachwuchs-Piloten & Schrauber im Verein aktiv engagieren und Verantwortung für verschiedene Aufgaben übernehmen. Zudem verpflichten sie sich, mit Einstieg ins Berufsleben bzw. ab Vollendung des 30. Lebensjahres einen Teil der erhaltenen Fördersumme wiederum zur Förderung des dann nachfolgenden Quax-Nachwuchses zurückzuzahlen.

Standorte

Die Quax-Flieger sind auf neun Standorten in Deutschland verteilt. Dadurch sind aktive Mitglieder ihren Heimatflugplätzen treu geblieben und haben kurze Wege zu ihren Flugzeugen. Das sind die Flugplätze Bienenfarm (EDOII), Stadtlohn-Vreden (EDLS), Rheine-Eschendorf (EDXE), Hamm-Lippe-wiesen (EDLH), Oldenburg-Hatten (EDWH), Ithwiesen (EDVT) bei Holzminden, Leverkusen EDKL und Blumberg (EDSL) im Schwarzwald. Der Quax-Hangar am Flugplatz Paderborn-Lippstadt (ICAO-EDLP/IATA-PAD) ist die Zentrale und beherbergt den Werftbetrieb.

Die Quax Technik GmbH

Der Betrieb hat die Berechtigung, Wartungen und Reparaturen an Luftfahrzeugen bis 5,7 Tonnen durchzuführen. Durch einen kompetenten von LBA und EASA berechtigten Prüfer kann der komplette Service für diese Flugzeuge abgedeckt werden. In Kooperation mit der Oskar-Ursinus-Vereinigung bietet die Quax Technik GmbH die jährliche Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC = Airworthiness Review Certificate) für Flugzeuge bis 2.730 Kilogramm an. Der Schwerpunkt liegt ganz klar auf Annex-II-Flugzeugen (Verordnung [EG] Nr. 216/2008 der EASA). Die Verordnung schreibt vor, dass alle Luftfahrzeuge außer den folgenden der europäischen Gesetzgebung unterliegen: historische Luftfahrzeuge, Experimentalflugzeuge, Eigenbauten (für private Zwecke), militärische Luftfahrzeuge und Luftsportgeräte. Für die Zulassung von Einzelstücken von historischen Flugzeugen, die keine LBA-Musterzulassung haben, wird durch die Zusammenarbeit mit internen und externen Sachverständigen Unterstützung bei der Zulassung folgender Muster gewährleistet: Focke-Wulf Fw 44 J



Stieglitz, Piper PA-18, Piper J-3C, Piper PA-22, De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk, Bücker 131 Jungmann/CASA 1.131 (spanischer Lizenzbau), De Havilland DH 82 Tiger Moth, Bücker 181 Bestmann, Klemm KL 107, Klemm KL 35, Stampe SV-4C, Pilatus P-2, Schleicher Ka 2, Grunau Baby IIb. Bei ausländisch zugelassenen Luftfahrzeugen (N, SP, RA) vermittelt der Betrieb gerne an andere berechnigte Prüfer.

Bisher wurden auch zwei junge Leute zu Fluggerätmachern ausgebildet. Der derzeitige Leiter der Quax Technik GmbH ist einer davon.

Die **Flugzeugflotte** des Vereins ist mittlerweile (Ende 2017) auf 20 Oldtimer angewachsen. Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Maschinen mit den wichtigsten Daten.

Vereinsaktivitäten

Piloten, die noch keine Erfahrungen auf Oldtimer-Flugzeugen haben, werden von Fluglehrern des Vereins individuell für einen Flugzeugtyp ausgebildet. Dies ist auch eine gute Möglichkeit für Piloten, die sich einen eigenen Oldtimer anschaffen wollen. Im Verein zu fliegen hat den Vorteil, dass man die Wahl unter verschiedenen Flugzeugtypen hat. Im Vordergrund steht aber das Vereinsleben mit Gleichgesinnten und der gegenseitigen Unterstützung. Gemeinsame Veranstaltungen tragen ebenfalls zum Vereinsleben bei und sind wichtig für die Mitglieder und die Öffentlichkeit.

Die private Stampe et Vertongen SV-4C (D-EAVM) in der Quax-Werft
Foto: Roland Oster

Quax-Flieger Vereinsmaschinen

(Projekt = in Restaurierung/Aufbau)

Stand: Januar 2018

| Luftfahrzeug/Hersteller | Kennung | Historische Kennung, Herkunft, Bemerkungen |
|--|---------|--|
| Boeing Stearman N2S-3 | D-EQXL | ex U.S. NAVY 787, N56457, Baujahr 1941, Werknummer 75-658 |
| Bölkow 208 Junior | D-EJLU | Baujahr 1965, Werknummer 550 |
| Bücker 131 E Jungmann/ CASA 1.131 | D-EQXA | ex E.3B-117, G-BXBD, Lackierung: CW+BG Deutsche Luftwaffe, Flugzeugführerschule A/B 43 aus Crailsheim, spanischer Lizenzbau, Baujahr 1951, Werknummer 1052 |
| Bücker 180 B Student | D-EUTO | ex HB-UTO, D-EFTO, Baujahr 1939, Werknummer 2115, einziges noch flugfähiges Exemplar von zwei noch erhaltenen Maschinen. |
| Bücker 181C Bestmann | D-EQXC | Projekt, deutscher Originalbau vor 1944, Werknummer 331396, ex VN174, FR-11, F-BBMI, N9269Z, D-EBUC |
| de Havilland Canada DHC-1 Chipmunk | D-EFOM | ex WD306, G-AOJN, Baujahr 1951, Werknummer C1-248, Lackierung Royal Air Force |
| de Havilland Canada DHC-1 Chipmunk | D-ELLY | ex G-JAKE, Baujahr 1952, Werknummer C1-0584, Bemalung: Lufthansa-Verkehrsfliegerschule Bremen (1956–1967) |
| Dornier Do 27 | D-EQXG | Projekt, Baujahr 1959, Werknummer 429, ex LC+155, GB+901, 57+03, alle Bundeswehr/Luftwaffe, D-EMEJ bei der IGM-Do27 in Wunstorf |
| Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz | D-ENAY | Baujahr 1940, Werknummer Fv663, SE-BWH, D-EGAM, Lackierung: ex NV+KG Deutsche Luftwaffe Flugzeugführerschule AB 71 in Proßnitz/Mähren |
| Grunau Baby IIb Hersteller: Fa. Trylus, Windelsbleiche | D-4764 | Baujahr: 1958 Werknummer 49 |
| Klemm 35 D | D-EQXD | Baujahr 1941, Werknummer 1979, ex Fv5050 Schwedische Luftwaffe, SE-BGD, N505Q, G-KLEM, Lackierung: NQ+NR Deutsche Luftwaffe Flugzeugführerschule A/B 71 in Proßnitz/Mähren |
| Klemm 107 B | D-EJUK | Baujahr 1958, Werknummer 124, Originallackierung, eine der letzten noch fliegenden frühen B-Versionen |

Nachwuchswerbung: Quax-Mitglieder bauen an den Hangar-Tagen Segelflieger mit Kindern.
 Foto: Roland Oster



| Luftfahrzeug/Hersteller | Kennung | Historische Kennung, Herkunft, Bemerkungen |
|--|---------|---|
| Piaggio FwP:149D | D-EADP | ex 90+04 Bundeswehr/Luftwaffe, Jagdbombergeschwader 43, Oldenburg, Baujahr 1958, Werknummer 009 |
| Piaggio FwP:149D | D-EHVR | ex 90+40, Bundeswehr, Marinefliegergeschwader 3 »Graf Zeppelin« Nordholz, Baujahr 1959, Werknummer 054 |
| Pilatus P2.06 | D-EGAW | Baujahr 1949, Werknummer 49 Bemalung: A-102 (P2.03), Schweizer Luftwaffe 1948 |
| Schleicher Ka 2b Rhönschwalbe | D-5455 | Baujahr 1955, Werknummer 189 |
| Stampe SV 4 C | D-EQXB | ex 86 Französische Marineflieger, OO-SVF, Baujahr 1949, Werknummer 1086 |
| Taylorcraft 19 Sportsman | D-EBAU | flugfähig, Werknummer 4-13107 |
| DFS 108 SG-38 | | in Restauration |
| Stark Turbulent D.31D, Lizenzbau der französischen Druine D.31 | D-ETJD | flugfähig, bei Wilhelm Stark Flugzeugbau in Minden/Westfalen wurden in den 1950er-Jahren 35 Exemplare gebaut. |

Mit dem **Ausmotten** findet die alljährliche Saisonöffnung auf dem Flugplatz Bienenfarm bei Berlin statt. Immer in der Woche nach Ostern treffen sich hier Piloten, deren Familien und Quax-Freunde zu einer Trainingswoche. Dazu werden die Flugzeuge aus dem Winterquartier in Paderborn nach Bienenfarm geflogen, und danach fliegen die Piloten zu ihren Standorten.

An einem Wochenende im Mai finden im und am Quax-Hangar am Flugplatz Paderborn die **Hangar-Tage** statt. Diese beiden Tage sind Tag der offenen Tür und Flugtag in einem. Hier kann man hautnah die »Fliegenden Oldtimer« am Boden und in der Luft bestaunen und interessante Gespräche führen. Von einer Stahlterrace kann man die an- und abfliegenden Flugzeuge vom Hangar bis zum Start und der Landung wieder zurück sehr gut beobachten. Auch Mitflüge in Sportflugzeugen werden angeboten. Jeweils im September gibt es eine Neuauflage der Hangar-Tage, an denen man »alte Bekannte«, aber auch »neue Gesichter« – ich meine natürlich Oldtimer-Flugzeuge – zu sehen



Die Dornier Do 27 (D-EQXG) der Quax-Flieger in Lackierung der Deutschen Luftwaffe
Fotos: Roland Oster





Die Potez-Fouga CM.170R Magister (D-IFCC) eines Quax-Mitglieds wird zum Start vorbereitet. Von 1957–1969 bei der Deutschen Luftwaffe. Foto: Roland Oster

Links: An den Hangar-Tagen können die Besucher hautnah die fliegenden Legenden bestaunen. Hier die Piaggio FwP.149D (D-EHVR) der Quax-Flieger.

bekommt. Während der **Flugsaison** beteiligen sich Quax-Flieger mit ihren Flugzeugen auch an Flugtagen und anderen Luftfahrtveranstaltungen in Deutschland und anderen Ländern.

Mitte November findet das **Einmotten** statt, dann fliegen die meisten Maschinen nach Paderborn, wo sie im Quax-Hangar überwintern und für die nächste Flugsaison »fit« gemacht werden. Unter fachlicher Anleitung können sich

die Mitglieder während vier **Schrauberwochenenden** von Dezember bis März nützlich machen.

Vom 6.–8. Juli 2018 gibt es auf dem Flugplatz Bienenfarm ein Fliegertreffen mit dem Titel **Stearman and Friends 2018**. Hier treffen sich historische Flugzeuge und Autos aus amerikanischer Produktion.

Der Nachbar Hangar II

Wie bereits erwähnt hat der Verein auch Mitglieder, die eigene Oldtimer-Flugzeuge besitzen. Einige davon sind neben dem Quax-Hangar im Hangar II zu sehen. Er wurde von einer Haltergemeinschaft mit eigenen Mitteln errichtet und 2014 eingeweiht. Er bietet Platz für zwölf Flugzeuge, von denen acht auf einem Drehteller abgestellt



Fieseler Storch Sanitätsversion (D-EMAV) und Cessna 195 Businessliner (N195RS) auf der Drehscheibe im Hangar II
Foto: Roland Oster

werden und somit leichter aus dem Hangar heraus- und hereingeschoben werden können. Im Hangar befinden sich Werkstätten und Lagerräume sowie ein schicker Aufenthaltsbereich. 2017 waren hier folgende Flugzeuge zu sehen: AERO L-39ZO Albatros, ex NVA; Beechcraft 50 Twin Bonanza, N3670B; Beechcraft D50E Twin Bonanza, ex US Army, N978B; Pilatus P3-05, ex Luftwaffe Brasilien 82, F-AZPU; Pilatus P3-05, ex Luftwaffe Schweiz A-864, F-AZQQ; Pilatus P3-05, ex Luftwaffe Schweiz A-872, HB-RBY; X-CITE 360 Experimental, D-ETVR; Cessna 195 Businessliner, N195RS; Fieseler Fi156 Storch, Sanitätsversion, D-EMAV; Jurca-Fw-190, D-FWUB (Nachbau von Ulrich Bronner).

Gegenwart und Zukunft

Der Oldtimer-Bereich des Flugplatzes Paderborn-Lippstadt hat sich mit dem Hangar II auf 2.000 Quadratmeter vergrößert und bietet seitdem ca. 40 historischen Flugzeugen ein »Dach über dem Kopf«. An den Hangar-Tagen ist der gesamte Bereich für die Besu-



cher zugänglich. Für die Quax-Mitglieder hat der Oldtimer-Bereich den großen Vorteil, dass er außerhalb des Sicherheitsbereichs des Flughafens liegt. Der Flugverkehr wird durch ein elektrisches Schiebtor abgewickelt, der vom Tower aus bedient wird.

Der Flugplatz Paderborn-Lippstadt hat sich zu einem in Deutschland einzigartigen Zentrum für die Oldtimer-Fliegerei entwickelt. Der Quax-Verein will Begeisterten und Piloten eine Anlaufstelle sein. Weltweit sollen die bestehenden guten Verbindungen weiter gepflegt und die Vernetzung in der internationalen Oldtimer-Szene ausgebaut und vertieft werden. ■

Quellen

Gaßebner, Jürgen: Oldtimer-Flugzeuge, Motorbuch Verlag, 2009
 Cohausz, Peter W.: Deutsche Flugzeuge bis 1945, Aviatic Verlag,
 5. Auflage 2015
www.quax-flieger.de
www.hangar-zwei.de