Vereins-Chronik

Die Anfänge des Fliegens, Pionierzeit in Mülheim – Vom Ballonstart zur Vereinsidee

Um **1900** begeistert Otto Lilienthal mit seinen ersten Gleitversuchen die Menschen, in Amerika fliegen die Gebrüder Wright mit Motorkraft, die Luftfahrt steckt in den Kinderschuhen. Auch bei den Mülheimern wächst das Interesse an diesem neuen Abenteuer in der Luft und erste mutige Schritte werden unternommen.

Bereits **1905** startete in Mülheim an der Ruhr der erste Ballon von der Monning und anlässlich eines Offiziersrennens der Mülheimer Garnison landete ein „Aeroplan" auf der Rennbahn Raffelberg. Auch Überflüge von Luftschiffen weckten die Neugier und Faszination vieler Schaulustiger. Doch die politischen Umstände der Zeit – der Erste Weltkrieg und der Versailler Vertrag – machten eine Luftsportinitiative lange Zeit unmöglich.

Gründerjahre – Mut, Improvisation und erste Erfolge

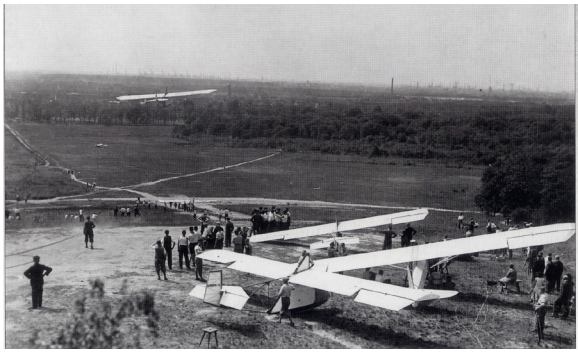
1925 entschloss sich eine kleine Gruppe flugbegeisterter Mülheimer, dem jungen Luftsport auch in ihrer Heimatstadt durch eine Vereinsgründung ein Zuhause zu geben.

Am **03. September 1925** trafen sich 80 „Ikarusjünger" in der Gaststätte Kolkmann, um den „Mülheim Duisburger Flugsportverein", wie unser Verein damals hieß, ins Leben zu rufen. Der Weg in die Luft war jedoch noch weit, vorher hatten die Pioniere noch einige Probleme zu überwinden.

An die Luftfahrtindustrie war noch nicht zu denken: Der Selbstbau von Flugzeugen war erforderlich, doch Baupläne waren äußerst rar. Dennoch wurde **1926** das erste selbstgebaute Gleitflugzeug von uns fertig gestellt und auf den Namen „Schädelspalter" getauft. Beim Bau richteten wir uns nach einer Abbildung in einer Zeitschrift, als Baumaterial dienten Dachlatten und andere alltägliche Gegenstände – doch das Flugzeug flog!

Ein zweites Gleitflugzeug, die „Hols der Teufel", wurde für 400 Mark auf der Wasserkuppe in der Rhön erworben. Mit der Zeit wurde die Arbeit routinierter, und es entstand eine kleine (Segel-)Flugzeugflotte.

Es mangelte aber immer noch an einem geeigneten Gelände. Die Mitglieder wichen deshalb regelmäßig auf die Wasserkuppe oder nach Rossitten in Ostpreußen aus – zwei Clubkameraden bewältigten die über 2.200 Kilometer lange Strecke dorthin sogar mit dem Fahrrad. Nach langer Suche fand man schließlich mit dem Hölzenberg im Broich-Speldorfer Wald ein geeignetes Gleitfluggelände. Hier, an der Startstelle Bissingheim (die übrigens heute noch im Wald zwischen Mülheim und Duisburg erkennbar ist), wurde **1929** auch unser erstes Clubheim mit Unterkunfts- und Schulungsräumen und einer Halle für 12 Segelflugzeuge errichtet. Zwar waren auf dem Hölzenberg nur kurze Gleitflüge möglich, doch die Begeisterung für den Luftsport wuchs stetig – und mit ihr das Fundament für den heutigen Verein.



Zwischen Pioniergeist und Kriegszeit

1930 entdeckten unsere Mitglieder bei Ostwind die hervorragenden Hangflugeigenschaften am Mülheimer Auberg. Dort gelangen erstmals echte Segelflüge mit Flugzeiten von bis zu 20 Minuten und einer mittleren Flughöhe von rund 100 Metern. Bei diesen Zeiten sollte es aber nicht bleiben: **1932** stellte ein Clubmitglied am Mülheimer Auberg-Hang den damaligen

Westdeutschen Rekord im Dauerflug auf: 13 Stunden und 43 Minuten segelte er, allein getragen durch den Hangaufwind.

1933 mussten sich die Fluggruppen Mülheim, Essen und Oberhausen zum Flugverein „Ruhrgau“ zusammenschließen. Zwei Jahre später, **1935**, zog man in die neu errichtete Flugzeughalle am Auberg.

Luftsport erobert das Ruhrgebiet

Bedeutsame Erweiterung des Luftfahrtvereins Essen-Oberhausen

„Luftfahrtverein Ruhrgau“

Mülheim (Ruhr) und Oberhausen eine gute Entwicklung genommen haben. Ebenso hatte der neu eingeführte Bastelkursus einen guten Anfang. Die Apel-

Das Jahr **1937** war der Anfang vom Ende für den Flugverein Ruhrgau. Sämtliche Flugsportgruppen Deutschlands gerieten unter die Kontrolle der Nationalsozialisten und ihrer Jugendorganisationen.

Wiedergeburt - Modellflug als erster Schritt zurück in die Luftfahrt

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs stand der Verein vor dem Nichts: **1945** waren alle Flugzeuge verloren, der Flugbetrieb verboten. Doch echter Flugenthusiasmus lässt sich auch in solchen Situationen nicht dämpfen.

Bereits zur Jahreswende **1946/47** trafen sich Mülheimer Flugsportfreunde am Stammtisch wieder. Ziel: die schrittweise Lockerung des Flugverbots, zunächst für den Modellflug. Resultierend wurde im **September 1947** die „Flugsportinteressen-Gemeinschaft“ gegründet. Mit viel Überzeugungskraft gelang es, den zuständigen Sportoffizier der britischen Besatzungsmacht zur Genehmigung einer Modellflugvereinigung zu bewegen.

Ähnliche Bemühungen in ganz Deutschland brachten am Ende den Stein ins Rollen. Am **06. und 07. August 1949** kam es zum legendären Wandertreffen deutscher Flieger, an dem mehr als 1.000 Luftsportbegeisterte, darunter auch vier Vertreter aus Mülheim, teilnahmen und in dessen Folge die erfolgreiche Gründung unserer Dachorganisation stattfand, des Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) – bis heute die bundesweite Dachorganisation für den Luftsport.

Auch in Mülheim wuchs der Wunsch, wieder einen eigenständigen Luftsportverein zu etablieren – als Rechtsnachfolger der Vorkriegsvereine.
Auf einer Versammlung am **06. Oktober 1950** trugen sich unter den kritischen Blicken des alliierten Stadtkommandanten 153 Personen in die Mitgliederliste ein. Es war geschafft: Der neue Vereinsname „AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr e.V.“

Neustart als
AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr e.V.

Zunächst stand der Modellbau im Vordergrund, denn der Segelflug war weiterhin untersagt; auch der Ballonflug wurde in den ersten Jahren nach der Gründung berücksichtigt. Doch als **1951** das Segelflugverbot aufgehoben wurde, begann man unverzüglich mit dem Bau von zwei Segelflugzeugen sowie einer Schleppwinde.

Bereits im **Herbst 1952** hoben die beiden Eigenbauten – die doppelsitzige „Mü 13 E“ und das einsitzige „Baby III“ – zum ersten Mal zu ihrem Jungfernflug ab. Damit starteten erstmals nach dem Krieg wieder Segelflugzeuge vom Flughafen Essen/Mülheim, der fortan zur neuen und dauerhaften fliegerischen Heimat des Vereins wurde.

Flugtechnischer Fortschritt
und erste Motorflüge

In den folgenden Jahren entwickelte sich der Flugbetrieb kontinuierlich weiter: **1957** wurde der erste 300-km-Überlandflug durchgeführt. **1959** verzeichnete der Verein den 10.000. Nachkriegs-Start, **1966** bereits den 20.000. Start.

Ein wichtiger Meilenstein in der Vereinsgeschichte war – nachdem Anfang **1956** das erste Motorflugzeug in den Verein kam – die Anschaffung weiterer Motorflugzeuge, **1957** vom Typ HD 156 „Möwe“

Aero-Club baut sich sein neues Motorflugzeug selbst zusammen

Auf der Messe in Hannover wurde eine „Möwe“ bestellt

Der Mülheimer Aeroclub hat eine neue Motormaschine, ein Mehrzweckflugzeug vom Typ HD 156 „Möwe“ bestellt. In drei bis vier Wochen sollen die ersten Teile, Rumpf und Leitwerk, in Mülheim eintreffen. Mitglieder des Aeroclubs montieren in der Werkstatt des Staatlichen Gymnasiums die Maschine im Eigenbau. Dadurch sparen sie 50 Prozent der Kosten. Der erste Start soll im Frühjahr nächsten Jahres erfolgen.

und **1965** vom Typ Job 15.

Der Motorflug wurde immer mehr als fester Bestandteil innerhalb der Vereinsstrukturen etabliert

Viel Aufsehen erregte auch unsere RW 3 im Jahr **1963**. Vier Jahre lang hatten Vereinsmitglieder in der Werkstatt in Saarn an dem Metallflugzeug mit dem auffälligen Druckpropeller im Heck gebaut. Es war das erste Flugzeug dieses Typs, das in Lizenz und in Eigenarbeit gefertigt wurde.

Mit großer Sorgfalt und Begeisterung nahmen die Mitglieder die neuen Flugzeuge in Betrieb. Sie ermöglichten flexiblere Schulungen, unabhängige Flüge ohne Thermik und den Einstieg in eine technisch anspruchsvollere Luftsportdisziplin.

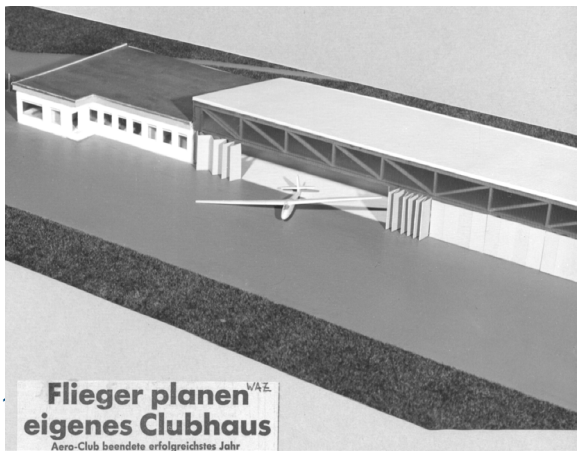
1968 flogen Vereinsmitglieder mit einer Ka 6 und einer Ka 8 im Segelflug erstmals von Deutschland nach Bernay St. Martin in Frankreich, 634 km! Die bisher längsten Streckensegelflüge von Mülheimern. Diese und weitere Flüge führten zum 3. Platz im dezentralen Wettbewerb des DAeC in NRW.

Ein Zuhause für den Verein

In den Jahren **1972** bis **1975** führten umfangreiche Umbaumaßnahmen am Flughafen dazu, dass wir unseren Flugbetrieb teilweise auf mehrwöchige Lehrgänge im In- und Ausland verlagern mussten. Umso größer war die Freude, als wir im Spätsommer **1975** wieder unser Mülheimer Segelfluggelände nutzen konnten.

Halbzeit aus heutiger Sicht: **1975** wird unser Verein 50 Jahre alt.

Eines der wichtigsten Ereignisse in der Nachkriegsentwicklung unseres Vereins war der Bau der ersten vereinseigenen Halle und des Clubheims am Flughafen Essen/Mülheim. Der Entschluss zum Bau fiel **1968** und darauf hin leiteten wir das Genehmigungsverfahren ein. In zahlreichen Gesprächen fanden wir mit der Stadtverwaltung und im damaligen Landtagsabgeordneten Erich Kröhan wichtige Fürsprecher. Nach langem Warten kam im Jahr **1977** der Bewilligungsbescheid des Regierungspräsidenten und bereits im Frühjahr **1978** begannen die Bauarbeiten.



Am **01. Mai 1980** feierten wir die Eröffnung – im Beisein zahlreicher Vertreter der Stadt, an der Spitze Bürgermeister Gerd Müller sowie Erich Kröhan, der dem Projekt bis zuletzt eng verbunden blieb.

Parallel zum Hallenprojekt entwickelte sich auch unser Flugzeugpark weiter: **1976** erfolgte der Neukauf unseres ersten Reisemotorseglers, eine ASK 16 (‚XC') – ein zweisitziger Motorsegler mit Einziehfahrwerk.

An Ferienlehrgängen jenseits Mülheimer Grenzen halten wir seitdem immer noch fest. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Städtepartnerschaft zwischen Mülheim an der Ruhr und Tours in Frankreich. Hier finden seit **1984** regelmäßig Sommerlehrgänge statt. In dieser Zeit verlagern wir für 3 bis 4 Wochen einen großen Teil unseres Flugbetriebes auf den kleinen französischen Flugplatz Amboise-Dierre. Bis zu 80 Mitglieder ziehen jeweils unter großem logistischen Aufwand nach Süden. Dadurch pflegen wir ausdauernd die Städtepartnerschaft und die Kontakte zu dem örtlichen Verein „Les Ailes Tourangelles".

la Nouvelle République

Quatorze jeunes Allemands en stage de vol à voile à l'aérodrome de Dierre

Une quinzaine de jeunes Allemands de Mülheim, la ville jumelée avec Tours suivent sur l'aérodrome de Dierre, un stage de vol à voile jusqu'à dimanche. Sport très pratiqué outre-Rhin, le vol à voile est bâtas t très peu développé en Indre-et-Loire. Il existe bien une école vélivole au sein du club « Les ailes tourangelles » mais celle-ci mériterait d'être plus aidée par les pouvoirs publics. Et un développement passe lalement par un agrandissement du terrain. La présence des Allemands a montré en tout cas que les installations de Dierre étaient parfaitement opérationnelles. Les sociétaires de l'Aéro-club de Mülheim an der Ruhr EV, qui seront reçus vendredi par la municipalité, totalisaient 130 heures de vol mardi. Avec leurs trois planeurs, leur moto-planeur et leur remorqueur, ils ont pu passer différents brevets sur 50 km, sur la même distance, cinq heures de vol et mille mètres de hauteur. Certains sont allés jusqu'à Romorantin et Orléans.

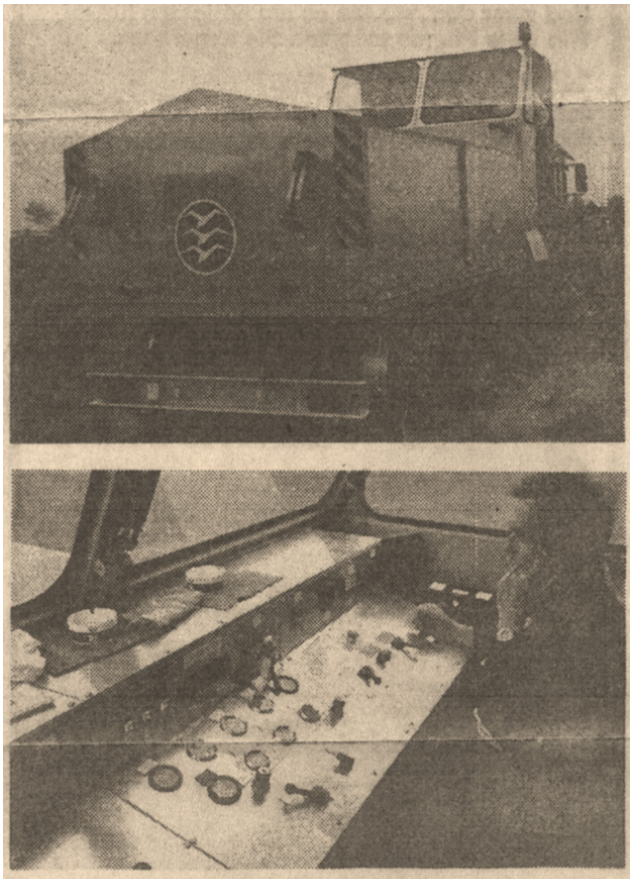
Bref, leur séjour aura été des plus profitables et ils sauront en parler à leur maire, Mme Eleonore Gullenstein, qui les aide beaucoup. Signalons par ailleurs que, de vendredi à dimanche, l'aérodrome de Dierre accueillera quatorze avions luxembourgeois.

NOTRE PHOTO : Les conseils du moniteur avant de prendre les airs.

Der Verein im Wandel und Wachstum

1987 kündigte die Stadtverwaltung das bislang genutzte Modellfluggelände in den Ruhrwiesen am Kahlenberg, ein Ersatzgelände wurde nicht angeboten. Nach über zwei Jahren Wanderschaft gelang es, ein Gelände an der Rembergstraße zu pachten. Bis heute fliegen hier unsere Modellflieger – mit Segelflugzeugen, Elektrofliegern, Hubschraubern und vielem mehr.

Die neue Halle und das Clubheim tragen zum Wachstum des Vereins bei. Die Segelflugzeugflotte vergrößert sich stetig und wird laufend dem aktuellen Stand der Technik angepasst. **1987** begannen wir mit dem Bau unserer jetzigen Doppeltrommel-Seilwinde – ein Eigenentwurf – geplant und realisiert von unseren Mitgliedern. Fertiggestellt im Jahre **1991**, bringt sie bis heute zuverlässig unsere Segelflugzeuge in die Luft.



Die neuen Winde des Aero-Clubs Mülheim.

Unser Motorsegler ASK 16 flog Anfang der **90er-Jahren** regelmäßig mehr als 500 Stunden im Jahr. **1993** wurde daher ein zweiter Motorsegler, ein C-Falke angeschafft. Dies war ein weiterer bedeutsamer Meilenstein für den Verein.

Der Rotax-Falke gehört zur Aero-Club-Luftflotte. Den Motorsegler werden Georg Schnellen und seine Vereins-Co-Piloten Sonntag ebenso präsentieren wie fünf Segelflugzeuge und zwei weitere Propellermaschinen. waz-Bilder und Repro: Dirk Friedrich

Mit Leidenschaft hoch in der Luft

Aero-Club vor 70 Jahren gegründet – Im Flieger sind Probleme weit weg

1997 zog die Modellbauwerkstatt in den Keller der Luisenschule um – der Beginn einer fruchtbaren Zusammenarbeit. In dieser Zeit entstanden zahlreiche neue Initiativen: Selbst entwickelte Projekte wie eine eigene Seilwinde und ein Motor-Teststand für Elektroantriebe stießen auf breites Interesse – und kamen in der Praxis vielfach zum Einsatz. In dieser Phase begannen auch die regelmäßigen Modellflug-Lehrgänge in der Rhön. Am Neujahrstag findet am Flughafen Essen/Mülheim das traditionelle Neujahrsfliegen statt. Während der Flughafen in dieser Zeit für die allgemeine Luftfahrt geschlossen ist, nutzen die Modellflieger die Gelegenheit – oft bei eisiger Kälte – für Flüge über dem großen Flughafengelände.

Ausbildung, Modernisierung und Perspektiven

Auch die Abteilung Motorflug wächst kontinuierlich. Unsere Robin DR 400, die auch für den Segelflugzeugschlepp eingesetzt wird, stößt an ihre Kapazitätsgrenzen. Im Jahr **2001** haben wir von der Bezirksregierung die Genehmigung zur Ausbildung im Motorflug wieder erlangt. Daraufhin erfolgte kurze Zeit später der Erwerb eines zweiten, viersitzigen Flugzeugs – in Summe besaß der Verein nun zwei Motorflugzeuge. Beide Maschinen sind so ausgerüstet, dass sie den erhöhten Schallschutzvorgaben entsprechen. Neben der Ausbildung finden auch regelmäßig Fortbildungen sowie die Teilnahme an Wettbewerben statt.

Ein besonderes Kapitel war der Vertrag und die Kooperation mit WDL und Theo Wüllenkemper: Zwischen **1999** und **2002** restaurierten unsere Mitglieder in der Vereinswerkstatt drei nicht mehr einsatzfähige Piper PA-18 der WDL. Die letzte Maschine durfte der Verein behalten – sie ist bis heute bei uns als Schleppflugzeug im Einsatz.

Die **00er-Jahre:** Die Förderung unserer jungen Nachwuchspiloten zeigt Erfolge: Teilnahme an der deutschen Juniorenmeisterschaft, westdeutscher Meister, Aufnahme in den nationalen C-Kader. Im Jahr **2003** stellte der Verein sogar den jüngsten Segelflieger Deutschlands mit Lizenz – 16 Jahre.

Mit der wachsenden Zahl an Fluglehrerinnen und Fluglehrern wurde es möglich, neben dem traditionellen Fliegerlager in Frankreich, nun auch Lehrgänge bei unseren Freunden in Italien, Österreich und der Schweiz durchzuführen.

Im Jahr **2001** wurden unsere Pläne für den Bau einer zweiten Flugzeughalle konkret, wir reichen die Bauvoranfrage ein, der positive Bescheid kam **2003**. Im **Frühjahr 2005** erhielten wir schließlich die Baugenehmigung und begannen umgehend mit den Baumaßnahmen. **2006** konnten wir die neue Halle feierlich in Betrieb nehmen. Als Ausgleichsmaßnahme für die Grundfläche der neuen Halle pflanzten wir insgesamt 300 Sträucher und 15 Bäume In den darauffolgenden zwei Jahren erfolgte der Umbau und die Modernisierung unseres Clubheims, energieeffizienter und dem gewachsenen Bedarf gerecht werdend.

Ein weiteres Schleppflugzeug vom Typ Piper PA-25, das wir **2007** als ehemaliges Agrar-Sprühflugzeug günstig, aber auch stark reparaturbedürftig in den USA gekauft haben, flog seit dem **Frühjahr 2010**. Der Wiederaufbau in unserer Werkstatt dauerte fast 3 Jahre. Besonders aufwendig und teuer war dabei die Zulassung des Flugzeugs als lärmarmes Modell durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Die Grundüberholung des 1976 neu angeschafften Motorseglers ASK 16 wurde fortgeführt. **2011** erfolgte die Modernisierung der Motorseglerflotte durch den Erwerb der Super Dimona HK36 und Verkauf des C-Falken. Diese Anschaffung stellte einen weiteren bedeutsamen Meilenstein für den Verein dar, da sie die verstärkte Ausbildung von Motorflugpiloten ermöglichte. Zudem wurden zwei weitere Segelflugzeuge angeschafft.

Im Jahr **2012** begann eine erste Kooperation mit dem Gymnasium Heißen – eine Zusammenarbeit, die sich als voller Erfolg erwies. Zwei Jahre später, **2014**, wurde die Schülerfluggemeinschaft gegründet und vertraglich mit dem Gymnasium sowie dem Mülheimer Schulamt verankert. Seither ist am Gymnasium eine Segelflug-AG etabliert. Regelmäßig finden Projekttage in der Schule und auf dem Flugplatz statt.

Die Modernisierung der Flotte schreitete kontinuierlich voran: **2020** wurde mit der Aquila A211, einem modernen, einmotorigen und zweisitzigen Motorflugzeug, ein älterer Viersitzer ersetzt. Ausgestattet mit einem modernen Glascockpit unterstützt sie weiter die Motorflugausbildung im Verein. **2023** erfolgte der Neukauf der SZD-51-1 „Junior“, ein einsitziges Segelflugzeug, das vorrangig in der Schulung eingesetzt wird.

Durch die Förderung des Landes NRW „Moderne Sportstätte“ konnten wir den Ausbau unserer Werkstatt realisieren und somit für mehr Platz für die Werkstattarbeit an unserer Vereinsflotte sorgen. Die Planungen dafür begannen bereits im Jahr **2022**, der Spatenstich erfolgte im **Oktober**

2023 und die Fertigstellung **Anfang 2024**. Die alte Vereinswerkstatt (ca. 100 m²) wurde bereits 1979 erbaut und war seiner Zeit für die Wartung von sechs Flugzeugen ausgelegt. Mittlerweile hat sich die Zahl der Vereinsmitglieder allerdings nahezu verdreifacht und der Verein besitzt heute 14 Flugzeuge. Der neue Werkstattanbau schafft mit rund 80 m² zusätzlicher Fläche dringend benötigten Raum, um Wartung, Pflege und Instandhaltung unserer Vereinsflotte auch weiterhin bewältigen zu können.