

Die D-EMIG-Story

Peter Emig, damals Geschäftsführer des Flugsportclubs Aschaffenburg, hatte vor, irgendwann einmal selbst ein Flugzeug zu kaufen. So wollte er sich naheliegenderweise schon mal das Kennzeichen D-EMIG beim Luftfahrt-Bundesamt reservieren lassen. Dabei erfuhr er, dass dieses Kennzeichen bereits vergeben war – und einen ganz besonderen Oldtimer schmückte: Einen Focke-Wulf FW 44 Stieglitz!

Peter Emig verliebte sich sofort in diesen Doppeldecker, Baujahr 1937, und setzte, zusammen mit Karl-Heinz Langhammer, seine Kaufabsicht in die Tat um ... ursprünglich hatte er eigentlich an ein anderes Flugzeug gedacht, so `was mit vier Plätzen, zum Reisen ...

Und damit nahm die D-EMIG-Story ihren Lauf, siehe die folgenden Seiten!

Der Stieglitz hat auch heute noch sein Nest in Großostheim; gepflegt und geflogen wird er von Peter Emigs Sohn Stefan, wenn dieser nicht gerade im Cockpit eines Jumbo-Jets unterwegs ist ...

Focke-Wulf FW 44 Stieglitz

Zweisitziges Sportflugzeug
für Ausbildung und Kunstflug

Baujahr: 1937

Spannweite: 9,00 m

Leermasse: 626 kg

Höchstabflugmasse: 900 kg

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

Mindestgeschwindigkeit: 80 km/h

Gipfelhöhe: 3800 m

Flugdauer: 3 Std. 50 Min.

Motor: 7-Zylinder-Sternmotor

Siemens-Halske SH 14 A4,

Hubraum 7,8 l, Leistung 160 PS



4/77



Rund um Charlie



Überführung

Kurz vor Hanau, da hat's gerumst,
da hat der Emig die "D-Emig" hingebumst.
Es war das Öl, das schmiert an den Kolben entlang,
das ihn zu dieser Notlandung zwang;
denn mit einem Ruck war weg der Druck.
Nun saß er auf dem Militärgelände.
Ne komische Landung dachte sein Co
und schlug zusammen überm Kopf beide Hände.

Was soll's, es ging gut aus. So etwas kann schon mal passieren.
Jetzt muß man den Stieglitz eben abmontieren.
Ein Sonntag ist dafür der richtige Tag,
wo in Aschaffenburg sowieso keiner fliegen mag.

Der Otto mit dem Kran hat ihn angehängt,
ein paarmal nach hinten und

nach vorne geschwenkt.
Wir zerlegten den EMIG, fragt nicht wie,
ich glaube dem Peter war's ganz weich in den Knien.
Verladen auf drei LKW's mit viel Mann,
machten wir uns an die Überführung ran.
Ne Stunde später kamen wir schon in Aschaffenburg an.

Ölmangel, das sollte uns alle berühren,
sonst müssen wir noch mehr Flugzeuge auf der Straße überführen.

Bei allem Geläster darf man ein's nicht vergessen:
Der EMIG hatte das Öl alles gefressen.
Er kehrte ja sicher auf die Erde zurück,
wir wünschen dem Peter samt D-EMIG für die Zukunft viel Glück!

Roland

Seltener »Vogel« über dem Bachgau 40jähriger Oldtimer fliegt wieder

Karl-Heinz Langhammer und Peter Emig machten altes Schulflugzeug wieder flugtüchtig

Aschaffenburg/Ringheim. Vor 40 Jahren erhob sich der Stieglitz erstmals in die Lüfte. Getragen von doppelten Flügeln aus bespanntem Holz drehte er am Himmel kunstvolle Figuren. Auf dem Ringheimer Flugplatz erlebte er nun seine Wiedergeburt. Im August vorigen Jahres hatten Peter Emig und Karl-Heinz Langhammer die ehemalige Schulungsmaschine Stieglitz Focke-Wulf FW 44 mit der Kennung D-EMIG in Hamm/Westfalen aufgespürt. Peter Emig kaufte sie unter anderem auch, weil diese Kennung 1937, ehe die Maschine erstmals aufstieg, gewählt wurde und sie noch heute unverändert beim Bundesluftfahrtamt in Braunschweig so registriert ist. In mehreren 100 Stunden Freizeit verwandelten Emig und Langhammer die alte Maschine wieder in einen flugtüchtigen Vogel.

Die Maschine wurde in ihre Einzelteile zerlegt, Fahrwerk, Bremsen, Motor gründlich überholt, Holzteile erneuert, neu mit Stoff bespannt und lackiert. Dann war es endlich soweit. Die Teile konnten von Aschaffenburg, wo sie bearbeitet worden waren, nach Ringheim zum Flugplatz gebracht werden. In einem Tag war der Stieglitz zusammengebaut und vom Prüfer abgenommen. Dann kam der große Moment, der erste Flug nach der Generalüberholung.

Funkelnd stand der Doppeldecker in der Sonne. Langhammer und Emig hatten beschlossen, sie zu lackieren, wie es sich für eine kunstflugtaugliche Maschine gehört: pfeilförmig in zwei Farben. Sie wählten ein leuchtendes Rot und ein strahlendes Weiß, Farben, die auch gegen den Himmel gut zu erkennen sind.

Die 7-Zylinder-Sternmotor bringt es bei 2150 Umdrehungen auf eine Leistung von 128 Pferdestärken. Damit erreicht die seltene Maschine – nur noch rund sechs intakte Flugzeuge dieser Art werden in der Bundesrepublik ge-

zählt – eine Fluggeschwindigkeit von rund 150 Stundenkilometern.

Wie bei einem Oldtimer-Auto wird auch das alte Flugzeug mit einer Kurbel angeworfen. Zwei Fliegern bietet die Maschine Platz. Zu der Zeit, als der Stieglitz noch Schule für junge Piloten war, saß der Schüler hinter dem Fluglehrer. Der Lehrer konnte über die Doppelsteuerung in gefährlichen Situationen in den Flug eingreifen, ihm standen auch die wichtigsten Geräte noch zur Verfügung. Der Schüler hatte dagegen alle Geräte zu beobachten und auch das Funkgerät zu bedienen.

Der hintere Sitzplatz ist auch heute noch dem Piloten vorbehalten. Auch jetzt hat der Stieglitz wieder Funk, allerdings stört der Motor den Sprechverkehr noch sehr. Der Pilot kann jederzeit seinen Sitz so verstellen, daß ihm sein Vordermann nicht die Sicht nimmt. Sichtschwierigkeiten gibt's allerdings bei der Landung, es sei denn, der Pilot verfügt über einen Schwanenhals, mit dem er über den Motor hinweg auf die Landebahn schauen

kann. Bis zu 3500 Meter könnte sich der Stieglitz emporschwingen, was zu dieser Jahreszeit aber noch nicht sehr ratsam wäre, da die Temperatur auf 100 Meter jeweils um ein Grad Celsius sinkt.

Über den finanziellen Aufwand, dessen es bedurft hatte, bis aus der alten Schulungsmaschine wieder ein schmucker, flugtüchtiger Doppeldecker wurde, schweigen sich Karl-Heinz Langhammer und Peter Emig aus. Nur so viel verrät Langhammer: »Real hat die Maschine etwa einen Wert von 100 000 Mark, den Liebhaberwert kann jedoch kaum jemand bezahlen!«

Barbara Löffel



Karl-Heinz Langhammer (unser Bild) hat zusammen mit Peter Emig viel Zeit und Geld investiert, um sich Fluggenuß im alten Stil zu verschaffen.



Ein Sieben-Zylinder-Sternmotor, der es bei 2150 Umdrehungen auf 128 Pferdestärken bringt, treibt die frühere Schulungsmaschine Focke-Wulf FW 44 an.





Er fliegt und
fliegt und
fliegt.....



Sie haben es geschafft!
-unsere Clubkameraden
Peter Emig und Karlheinz
Langhammer. In der ganzen
Schlechtwetterperiode
haben sie gebastelt und
gewerkelt, um den Stieg-
litz wieder aufzurüsten.
Am Ostersamstag war es
so weit! Der Jungferflug
dieses schönen Oldtimers
konnte durchgeführt wer-
den. Unter großem Applaus
aller Anwesenden wurde
nach einer von Christel
durchgeführten Sekttaufe
der unter Spannung erwartete
erste Anlaßversuch probiert.
Karlheinz Langhammer
kurbelte sich fast die
Lunge aus dem Leib, bis
dann unter Gestotter und
einer großen Auspuffwolke
der Motor lief. Peter
Emig als Testpilot rollte
nach dem Warmlaufen zum
Start. Am Rande blieben
die Zaungäste stehen, um
diesem Ereignis beizu-
wohnen. Dann der Start.
Dieses dumpfe gleichmäßige
Arbeiten der Zylinder
war für viele alte Hasen
Musik in den Ohren. Schon
nach 150 m hob er ab und
schwebte. in ein paar
Platzrunden hat sich Peter
die Maschine erflogen, seine
Landungen waren wie aus dem
Bilderbuch.
Nach diesem großen Ereignis
floß im Clubhaus der Sekt in
Strömen, so daß der Wirt
Schwierigkeiten hatte
Nachschub zu bekommen.



Jürgen Kußmaul