

Wie eine riesige Libelle

Hellweger Ewald Rohlfs flog ersten steuerbaren Hubschrauber

Wenn es um historische Ereignisse in und um Hellwege geht, ist Erhard Thies der richtige Ansprechpartner. Der Bürgermeister des Wümmeortes und der Samtgemeinde Sottrum hat alle wichtigen Daten und Fakten archiviert. Dazu gehören auch Unterlagen über Hellweger mit besonderen Errungenschaften. Einer von ihnen ist Ewald Rohlfs. Ihm gelang vor 70 Jahren der weltweit erste Freiflug mit einem steuerbaren Hubschrauber.

Bremen, 26. Juni 1936. Das Wetter ist optimal, der Wetterdienst meldet: heiter bis wolkig, keine Niederschläge. Die höchste Temperatur liegt bei 24 Grad Celsius, der nur schwache Wind weht aus Südwest, am Nachmittag wird er auf West drehen. Die Sichtweite beträgt

acht Kilometer. Optimale Bedingungen für eine Weltpremiere.

Auf dem Neuenlander Feld in Flugplatznähe ist alles vorbereitet. Da steht sie nun, die „Focke Wulf 61“, die von Professor Henrich Focke konstruiert wurde. Das weit ausladende Gestänge links und rechts vom Rumpf wird von diesem getragen. Obenauf sitzen gegenläufige Rotoren aus beplankten Lindenholzrippen gefertigt, sieben Meter im Durchmesser. Der Rumpf ist unverkleidet, er zeigt seine Stahlrohrrippen, gut erkennt man den Sitz des Piloten und die Steuerelemente. Auf der Nase der Maschine befindet sich ein kleiner Propeller, nicht zum Fliegen, sondern zur Kühlung des Motors. Das Gewicht der Maschine beträgt 950 Kilogramm. Für den Laien unvorstellbar, für die Techniker erwartungsgemäß, soll sich das Gerät senkrecht in die Luft erheben, soll vorwärts, rückwärts, seitwärts fliegen und auch wieder senkrecht landen können.

Eine Sensation bahnt sich an. Testpilot Ewald Rohlfs bringt den Motor zum Laufen. Immer schneller drehen sich die Rotoren, das Gras auf dem Flugfeld wird auf den Boden gedrückt. Dann hebt die „FW 61“ ab, verlässt wie eine riesige Libelle

den Boden.

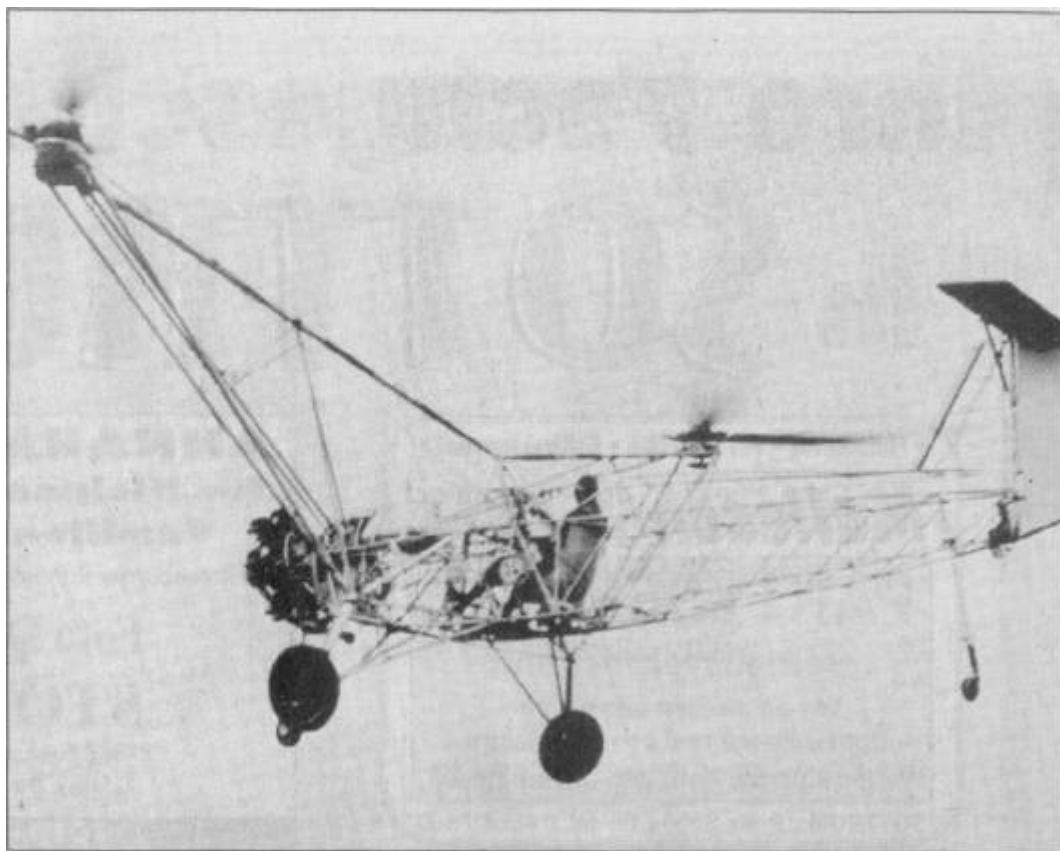
Rohlfs bleibt zunächst 28 Sekunden - in Bodennähe - in der Luft. Nach dem vierten Start sind es bereits 16 Minuten in 20 Meter Höhe. Die von Henrich Focke entwickelte Steuerung funktioniert überzeugend. Der Hubschrauber fliegt so wundervoll, dass noch am ersten Tag eine Platzrunde gedreht werden kann. Der erste Flug des ersten Hubschraubers der Welt, der auch über das Versuchsstadium hinauskam, war gelungen.

Bekannte Flugzeugbauer wie Igor Iwanowitsch Sikorsky haben sich schon in jungen Jahren mit der Entwicklung steuerbarer Hubschrauber beschäftigt. Der russische Luftfahrtpionier stellte nach mehreren Misserfolgen seine Bemühungen 1910 ein. 1923 flog in Frankreich ein Hubschrauber, der nicht steuerbar war. Erst Juan de la Ciervas' Tragschrauber hatte gezeigt, dass man mit Rotorflugzeugen fliegen konnte. Dieses nahm Focke zum Anlass einen wirklich sicher fliegenden und steuerbaren Hubschrauber zu entwickeln, auch wenn das Vorhaben in Fachkreisen sehr umstritten war.

Der Inhaber der Bremer Focke-Wulf-Flugzeugbau AG musste sich sein Wissen selbst erarbeiten und durch Versuche untermauern. Bald schon erkannte er, dass die Vorbereitung der Grundlagen des Hubschrauberfluges ein langer, mühsamer Weg war. Allerdings hatte er den Vorteil, Ahnung von der Theorie des Fliegens und vom Bau von Flugzeugen zu haben.

Anfang 1932 begann Henrich Focke mit der Konstruktion der „FW 61“. Jedes Problem musste Schritt für Schritt gelöst werden, um zu einer brauchbaren Steuereinrichtung zu gelangen.

Zunächst wurde geklärt, wie der Rotor und die dazugehörigen Blätter zu steuern sind und dabei deren Bewegungen und Richtungen zu berücksichtigen. Letztlich wurden die Rotorblätter über den feststehenden Teil einer so genannten Taumelscheibe gelenkt, die vom Steuerknüppel aus in zwei Achsen, nach vorn und hinten aber auch seitlich nach rechts und links, gekippt werden konnte. Der mit dem Rotor umlaufende, äußere Ring der Taumelscheibe und die Blattsteuerstangen beeinflussten die Anstellwinkel der Blätter. Somit waren alle gewünschten Bewegungsimpulse an den Rotor und an die Flugmaschine erreicht.



Am 26. Juni 1936 war Ewald Rohlfs der erste Testpilot, dem ein Freiflug mit einem steuerbaren Hubschrauber gelang

Der erste Schritt, um die Theorie der Lenkung auch praktisch umsetzen zu können, war der Bau eines kleinen fliegenden Modells, das 1933 in Bremen gebaut wurde. Es wog 4,9 Kilogramm und hatte eine Antriebsleistung von 0,75 PS. Das Modell, das durch Versuchsflüge einige Blessuren davon trug, verhalf zu wertvollen Einsichten. Im Herbst 1934 wurde damit eine Flughöhe von 18 Metern erreicht. Es kann heute in der Ausstellung des Deutschen Museums in München betrachtet werden.

Eines Tages war es dann soweit: Aus dem Modell war ein Hubschrauber in Lebensgröße geworden. Focke brauchte nur noch den Menschen, der das Fluggerät sicher in die Lüfte und wieder auf den Boden brachte. Bei dem Unternehmen Focke-Wulf suchte man freiwillige Piloten, die diese Aufgabe übernehmen sollten. Es meldeten sich eine große Anzahl, das Vertrauen des Professors bekam schließlich der Jüngste, nämlich der Hellweger Ewald Rohlfs.

Zuerst wurde die Maschine aus Sicherheitsgründen nur am Seil geflogen. Somit hob der Hubschrauber mit Rohlfs viele Tage nur gefesselt wenige Meter vom Boden ab. Mit der unverkleideten „FW 61“ gelang wenige Zeit später dann der erste Freiflug. In den folgenden Monaten wurden laufend neue Weltrekorde aufgestellt, schnell

erreichte Pilot Rohlfs Höhen von 2.500 Meter und flog immer größere Strecken.

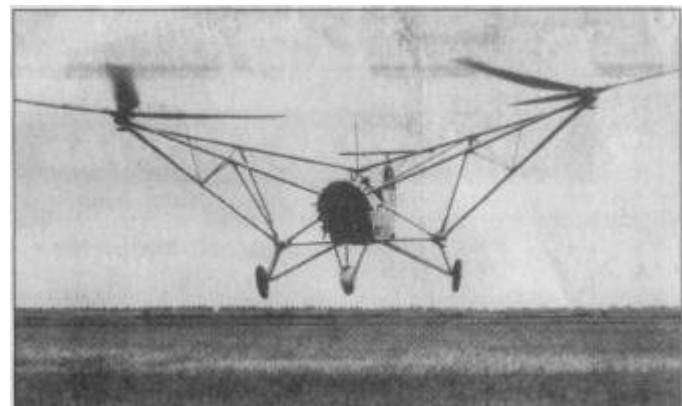
Was Focke gelang, schafften andere namhafte Flugzeugbauer erst einige Jahre später. Sikorsky brachte seinen Hubschrauber am 14. September 1939 zum Fliegen.

Am 1. Juli 1958 waren es wiederum zwei in Hellwege leben-

de Männer, die Hubschrauber-Geschichte schrieben. Der auch in Hellwege wohnende Großindustrielle Karl Friedrich Borgward steckte 4,3 Millionen Mark in die Hubschrauberentwicklung. Der „Kolibri Hubschrauber“, auch von Focke entwickelt und von Rohlfs geflogen, war der erste Nachkriegshelikopter Deutschlands.

Technische Daten der Focke Wulf 61

Länge:	7,29 Meter
Höhe:	2,64 Meter
Rotor Durchmesser:	2 x 7 Meter
Motor:	Bramo 314 E
Leistung:	118 Kilowatt (160 PS)
Höchstgeschwindigkeit:	122 Stundekilometer
Reichweite:	230 Kilometer
Gipfelhöhe:	3.200 Meter
Besatzung:	eine Person



Professor Henrich Focke (links) im Kreis seiner Mitarbeiter. Dazu gehörte auch der in Hellwege lebende Ewald Rohlfs (mit Fliegerbrille)