

# Seltene Vögel über deutschen Landen

## Nachtrag Nr. 1

Erstveröffentlichung 09.2020 im ADL-Internetportal

Wie im Vorwort des Ursprungsartikels angekündigt, soll die Berichterstattung über „Seltene Vögel“ im Laufe der Zeit nach Art einer Sammelmappe um weitere seltene Typen ergänzt werden. Hier nun der erste Nachtrag.



*Das Segel-Amphibium „Victoria“ entwickelte der Ostpreuße Kurt Heppner für die Teilnahme am 3. Küstensegelflug-Wettbewerb in Rossitten (2. bis 17. Mai 1925), und zwar im Rahmen der gesonderten Konkurrenz „Segelflugzeuge mit Hilfsmotor“. Das Foto ist im dortigen Segelflieger-Zeltlager aufgenommen und zeigt gut den Einbau des Zweizylinder-Boxermotors mit Druckpropeller auf der Oberseite des Flügelmittelstücks.*

## Segel-Amphibium Heppner „Victoria“

Von Günter Frost (ADL)

### Vorgeschichte

Neben der Wasserkuppe in der Rhön entwickelte sich in den 1920er Jahren das Dünengelände bei Rossitten (Ostpreußen) zum zweiten Zentrum des deutschen Segelflugs. 1923 fand über den gewaltigen Wanderdünen der Kurischen Nehrung erstmalig eine Segelflug-Konkurrenz statt, genannt „1. Küstensegelflug-Wettbewerb“, und zwar vom 18. bis 28. Mai. Veranstalter war der Ostpreußische Verein für Luftfahrt unter dem Protektorat der WGL.

Dem 2. Küstensegelflug-Wettbewerb Rossitten (10. bis 16. Mai 1924) war erstmalig eine gesonderte Konkurrenz für „Segelflugzeuge mit Hilfsmotor“ angegliedert – in Wertung und Preisverteilung getrennt von den reinen Segelflugzeugen. Die eingegangenen Meldungen signalisierten ein reges Interesse, aber die tatsächliche Beteiligung blieb weit hinter den Erwartungen zurück. Es mangelte insbesondere an zuverlässigen Kleinflugmotoren in der Leistungsklasse bis zu 10 PS.

Der 3. Küstensegelflug-Wettbewerb in Rossitten fand vom 2. bis 17. Mai 1925 statt und enthielt neben den reinen Segelflug-Wettbewerben wieder eine gesonderte Konkurrenz für Motorsegler.

Aufgrund der geographischen Lage des Rossittener Dünengeländes direkt an der Ostseeküste war schon bald die Idee auf- gekommen, auch das Meer in die Segelfliegerei mit einzubeziehen: Einige Konstrukteure hatten wasserdichte Segelflug- zeuge geschaffen, um das nasse Element als Landfläche nutzen zu können. Auch ein Start aus dem Wasser heraus wurde mehrfach versucht, aber die praktischen Möglichkeiten reichten dazu nur begrenzt aus.



*Das Segelflugboot „Delphin“ des Ostpreußischen Vereins für Luftfahrt, konstruiert und gebaut von Kurt Peyean, Königsberg. Die Maschine wirkte wie ein Vorläufer der Heppner „Victoria“, allerdings versehen mit Doppeldeckerflügeln. Auffallend ist die Ähnlichkeit zwischen den beiden Mustern in der Rumpfform und den beiden Flossenstummeln am Rumpf. Die Aufnahme entstand während des Küstensegelflug-Wettbewerbs Rossitten im Mai 1924.*

*(ETH Zürich Bibliothek)*

## Auslegung der Heppner „Victoria“

Ing. Kurt Heppner aus Mehlsack in Ostpreußen (etwa auf halbem Weg zwischen Königsberg und Elbing gelegen) gehörte zu den wenigen Konstrukteuren, die sich an die Schaffung eines als Flugboot ausgebildeten Segelflugzeugs herantrauten. Vor ihm hatten schon der Danziger Verein für Luftfahrt mit dem Typ Dz-1 „Boot Danzig“, der Königsberger Segelflieger Kurt Peyean mit zwei eigenen Maschinen (Typ I und Typ II „Delphin“) sowie die Luftfahrzeug GmbH Stralsund mit den Mustern „Phönix II“ und „Phönix III“ Segelflugzeuge herausgebracht, die für Wasserstarts und -landungen geeignet waren.

Heppner war aber der erste, der ein Segelamphibium mit Hilfsmotor entwickelte und baute. Die Konstruktion entstand vermutlich im zweiten Halbjahr 1924 und der Bau begann wohl Anfang 1925, um das Flugzeug rechtzeitig zum 3. Küstensegelflug-Wettbewerb in der ersten Maihälfte 1925 fertigzustellen. Leider fehlt es an genaueren Informationen, weil von der Luftüberwachung Ostpreußen keine Angaben zu den Maschinen überliefert sind, die bei der Segelfliegerei in Rossitten zum Einsatz kamen.

Die Fachzeitschrift „Flugsport“ veröffentlichte in ihrem Heft 19-20/1923 (S. 173f) einen Beitrag von Kurt Peyean aus Königsberg, der einige interessante Bauprinzipien von Segelamphibien speziell für die Rossittener Bedingungen enthält:

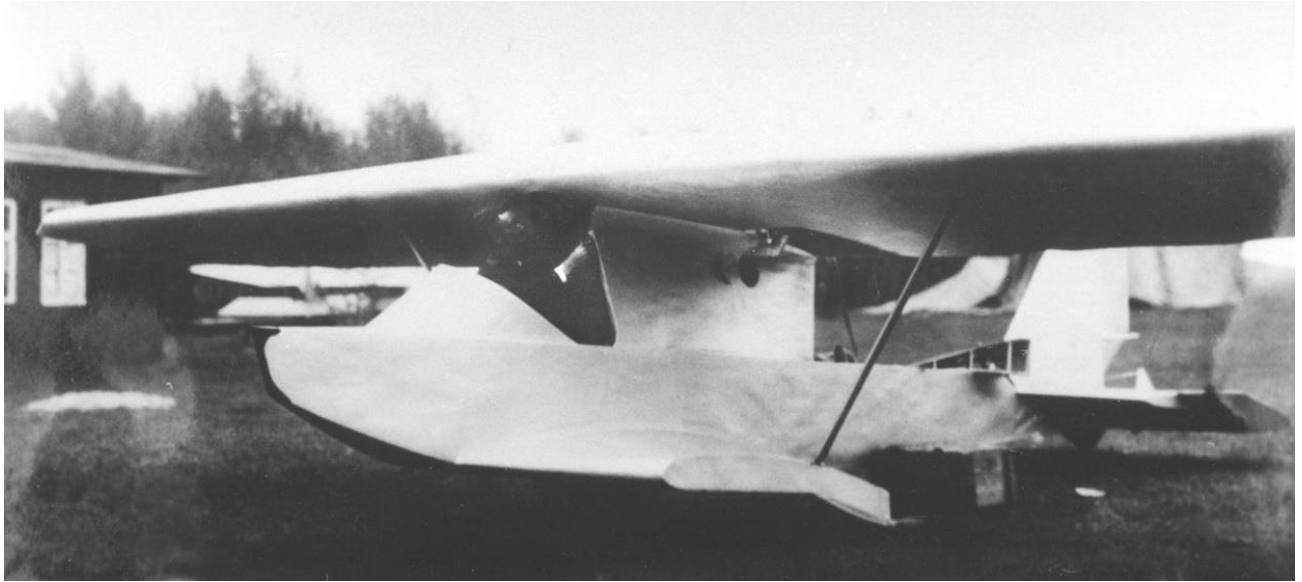
*„Das Flugzeug ist in seiner Formgebung den örtlichen Verhältnissen auf der Kurischen Nehrung angepaßt. Die Nehrung hat ihre Steilhänge, die bis 60 m hoch sind, nach der Haffseite zu. Wenn man dort mit einem Gleitflugzeug fliegen will, so muß man immer mit der Möglichkeit rechnen, auf dem Wasser niederzugehen, falls man nicht ein äußerst wendiges Flugzeug besitzt, um sich in dem schmalen Aufwindfeld halten zu können. Folglich mußte ein Flugzeug geschaffen werden, das von den Dünen starten und sowohl landen als auch wassern konnte.*

*Hierfür am zweckmäßigsten schien ein Hocheindecker mit breitem Bootsrumf. Das Boot ist an den Seiten und oben einfach, unten doppelt mit Leinwand bespannt und celloniert. Im übrigen ist das Flugzeug als normaler verspannungsloser Eindecker gebaut.“*

Als Baustoffe dienten bei allen Segelflugzeugen in den 1920er Jahren Holz und Stoff, auch die schwimmfähigen Rossittener Segelflugboote machten da keine Ausnahme. Ihr unterer Rumpfabschnitt war lediglich mit zwei Leinwandschichten bespannt (statt mit einer), zum Abdichten diente eine besonders widerstandsfähige Cellonierung.

Das Heppner-Segelamphibium entsprach mit ziemlicher Sicherheit den von Peyean genannten Baugrundsätzen. Die Zelle war als einsitziger Hochdecker ausgelegt, sein wohl dreiteiliger Flügel (schmales Mittelstück mit Motoreinbau, relativ weitspannende Außenflügel) war auf einer stromlinienförmig verkleideten Strebenkonstruktion aufgesetzt und seitlich zu den Flossenstummeln abgestützt. Der Rumpf und die an seiner Unterseite angebrachten Flossenstummel, die zur Stabilisierung auf dem Wasser dienten, erinnern in ihrer Formgebung stark an das Kleinflugboot Dornier „Libelle“.

Als Antrieb war auf der Oberseite des Flügelmittelstücks ein Zweizylinder-Boxermotor mit Druckpropeller angebracht, versehen mit einer strömungsgünstigen Verkleidung. Es handelte sich um ein deutsches Motorrad-Triebwerk des Modells „Victoria“ von 500 cm<sup>3</sup> Hubraum und einer Leistung von 12/15 PS (8,8/11 kW). Übrigens war von diesem Motor auch die Typenbezeichnung „Victoria“ für das ganze Flugzeug abgeleitet, wobei nicht ganz klar ist, ob dieser Typenname von Heppner selbst stammte oder damals von Zeitgenossen zwecks eindeutiger Unterscheidung „erfunden“ wurde.



*Vorbereitungsarbeiten am Heppner-Amphibium für den Start. Die Maschine ruhte vermutlich auf einem als Gleitkufe ausgebildeten Kiel unterhalb des Rumpfmittelstücks. Die Außenflügel stützten sich auf jeder Seite mit einem Stiel auf den unteren Flossenstummeln ab, ansonsten gab es keine weiteren Verstrebrungen.*

## Einsatz und Verbleib der „Victoria“

Es scheint, als ob die Heppner-Maschine in aller Eile so gut wie möglich fertiggestellt wurde, um rechtzeitig zur Eröffnung des Küstensegelflug-Wettbewerbs am 2. Mai 1925 anwesend zu sein. Allerdings vermerkte die Zeitschrift „Luftfahrt“ in ihrem Heft 10/1925 (erschienen am 20. Mai 1925):

*„Der Heppnersche Eindecker erschien nie am Start. Das Flugzeug war noch nicht ganz fertiggestellt. Es zeigt einige interessante Neuerungen, und man kann auf seine Starts gespannt sein. Besonders auffallend ist der bei einem Kleinflugzeug erstmalig zur Anwendung kommende Druckpropeller, welcher in Höhe der Tragfläche angebracht ist. Der Konstrukteur verspricht sich davon eine Erhöhung der Saugwirkung oberhalb der Fläche.“*

Die Biographie über den Rekordsegelflieger Ferdinand Schulz enthält einen längeren Bericht über den 3. Küstensegelflug-Wettbewerb in Rossitten, in dem auch kurz auf das Heppner-Amphibium eingegangen wird und dessen Aussage etwas anders klingt:

*„Das Flugzeug von Heppner machte vom Äußeren her einen guten Eindruck. Sein Motor aber erwies sich als zu schwach, so daß auch seine Flugleistungen unbedeutend waren und keine Erwähnung verdienen.“*

In jedem Fall dürfte die „Victoria“ während des Wettbewerbs vor Ort gewesen zu sein. Ob sie komplett fertiggestellt war und an den Start gehen konnte, muß offenbleiben. Es läßt sich nur feststellen, daß die Maschine in den Tagesmeldungen der Wettbewerbsleitung nicht auftaucht.

Das in der Schulz-Biographie genannte Problem „ausreichende Motorleistung“ war schon bei den Motorseglern des Rossitten-Wettbewerbs 1924 zu Tage getreten und 1925 hatte sich die Situation nicht wesentlich verbessert – noch immer mangelte es offensichtlich an zuverlässigen Kleinflugmotoren der Klasse 10 - 20 PS.



*Auf diesem Foto ist gut der Ansaug- und Kühlluftkanal für den „Victoria“-Boxermotor oben unter dem Mittelflügel zu erkennen. Die Stabilisierungsflossen an der Rumpfunterseite zeigen eine deutliche Profilgebung und einen relativ großen Anstellwinkel. (Slg. Manfred Krieg, Erfurt)*

Der weitere Verbleib der Heppner „Victoria“ nach dem Ende des Küstensegelflug-Wettbewerbs liegt im Dunkel. Einen letzten Fingerzeig gibt ein Foto, welches die Maschine nach einem Landeunfall auf einer großen Wiese zeigt. Bei dem Ort handelt es sich vermutlich um das Motorflugfeld neben dem Segelflieger-Hauptlager in Rossitten. Leider ist über den Zeitpunkt der harten Landung und den Umfang der Schäden nichts bekannt. Man kann nur vermuten, daß der Unfall irgendwann im Sommer 1925 stattfand.

Danach gibt es keine Hinweise mehr auf das Heppnersche Segelflugboot.



*Offenbar hat der Motoreinbau der „Victoria“ einem zu harten Landemanöver nicht standgehalten, das tragende Strebengerüst für den Flügel und den Motor ist in den Rumpf des Flugbootes eingebrochen. Ansonsten scheint die Zelle der Überbeanspruchung relativ gut standgehalten zu haben. Beim Unfallort handelte es sich vermutlich um das Motorflugfeld neben dem Segelfliegerlager in Rossitten. Der genaue Unfallzeitpunkt ist unbekannt, es könnte irgendwann im Sommer 1925 gewesen sein.*  
(Slg. Manfred Krieg, Erfurt)

## Illustrationen

Soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, stammen die Bilder aus der Sammlung Frost/ADL.

## Quellen

Lange, Bruno: Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik, Koblenz 1986, S. 173.

Langsdorff, Werner von: Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgang 1924/25, München 1925.

Aloys + Josef Sommerfeld: Er flog die Besenstielkiste, München 1984, S. 115.

Flugsport, Jg. 1925: Nr. 11/S.255 f.

Luftfahrt, Jg. 1925: Nr. 10/S.156, 12/S.194, 16/S.253 ff.

Luftweg, Jg. 1925: Nr. 8/S.73, 10/S.104.

Das Ostpreußenblatt, Nr. 12 vom 25.3.1967, S. 10ff, Die Pionierjahre von Rossitten (Autor: Curt Möbius)