Von der Bo 208 Junior wurden zwischen 1962 und 1969 210 Exemplare in drei Versionen gebaut.

DIE ERSTEN SERIEN-LEICHTFLUGZEUGE NACH 1945

Bölkow beerbt Klemm

In dieser Serie stellen wir deutsche Sport- und Reiseflugzeuge von 1919 bis zur Gegenwart vor. Nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg war es vor allem die neu gegründete Firma von Ludwig Bölkow, die den Neuanfang im Leichtflugzeugbau wagte und bestand.

Leichtflugzeuge mit dem Namen Bölkow gab es nur für einen relativ kurzen Zeitraum von 1959 bis 1972. Ludwig Bölkow war von 1939 bis Kriegsende bei Messerschmitt als Ingenieur tätig. Bereits am 1. Juni 1948 gründete er mit drei Mitarbeitern ein eigenes Ingenieurbüro und schuf am 1. Mai 1956 die Firma Bölkow-Entwicklungen KG.

Die neuen Werkstoffe

Bereits 1954 wurde Ludwig Bölkow vom Sohn von Dr. Hanns Klemm, Hansjürgen Klemm, bezüglich der Wiederaufnahme der Produktion des Sportflugzeugs Klemm Kl 107 angesprochen. Er sagte zu und ab 1959 wurde nach dem Erstflug der A-Version am 4. September 1956 die dreisitzige Klemm Kl 107B in Holzbauweise mit dem Motor Lycoming O-320 von 150 PS (110 kW) von der neu gegründeten Bölkow-Tochter Apparatebau Nabern GmbH in Serie gefertigt. Zuvor waren am 1. Mai 1959 vertragsgemäß alle Rechte an der Namensgebung und der Konstruktion von Klemm an Bölkow übergegangen. Auf der Internationalen Luftfahrtschau (ILA) 1959 in Hannover stand die Klemm Kl 107B zum ersten Mal auf dem Stand von Bölkow – im Jahr zuvor besaß die Klemm-Flugzeuge GmbH Böblingen in Hannover noch einen eigenen Stand und verteilte Prospekte der Klemm Kl 107B. Trotz heftiger Proteste von Hansjürgen Klemm verschwand der weltberühmte Name Klemm damit immer mehr in der Versenkung.

Mit dem Erwerb der Rechte konnte Bölkow die Kl 107 weiter entwickeln. Die nächste Variante war die Bölkow-Klemm Kl 107C, die gegenüber der B-Version ein breiteres Fahrwerk, einen breiteren Rumpf im Kabinenbereich, einen Verstellpropeller und als Sonderausstattung eine Vorrichtung für das Schleppen von Segelflugzeugen.

Trotz aller Verbesserungen blieb der Verkauf der Kl 107B mit 26 Exemplaren und der Kl 107C mit weiteren 29 Stück bis Anfang 1961 weit hinter den hochgesteckten Erwartungen zurück. Hauptprobleme für den schlechten Absatz waren die Holzbauweise, das Spornrad und die enge Kabine, die bei Ausnutzung der drei Sitzplätze nur eine beschränkte Gepäckmitnahme erlaubte. An der Holzbauweise und dem Spornrad ließ sich ohne größere technische Veränderungen nichts machen, aber die Kabine und Zuladung konnten verbessert werden. Das Flugzeugbauteam der Bölkow-Entwicklungen KG entwickelte aus der Kl 107C 1958/59 einen Viersitzer mit stärkerer Motorisierung unter der Bezeichnung

Vor dem Stuttgarter Fernsehturm paradiert 1956 die neue Klemm Kl 107A D-ECAD.

Kl 107D. Der erste Prototyp Kl 107D V-1 mit dem Sechs-Zylinder-Motor Lycoming O-360A mit 180 PS (132 kW) und dem Kennzeichen D-EGSA flog am 10. Oktober 1960 in Nabern zum ersten Mal. Im Mai 1961 wurde das Baumuster in Bölkow F207 umbenannt und schließlich ab Juli 1961 mit der endgültigen Bezeichnung Bölkow Bo 207 V-1 versehen. Schon 1961 nahmen die V-2 D-EGSE und das erste Serienmodell Bölkow F207 D-ECHE als 114 und 113 am Deutschlandflug teil. Dabei konnte die Besatzung Selk/Schnabel mit der D-ESGE den Sieg in der Gruppe I erzielen. Das war einer gelungener Einstand für das neue Bölkow-Flugzeug.

Die Bölkow 207 war eigentlich keine Weiterentwicklung der Kl 107, sondern schon eher eine Neukonstruktion. Der Rumpf war im Kabinenbereich verbreitert worden und hatte zudem eine vergrößerte Kabinenhaube mit großer Panoramascheibe erhalten, deren seitliche Türen leicht nach oben geöffnet werden konnten und somit einen komfortablen Ein- und Ausstieg ermöglichten. Die einholmigen Tragflächen waren nun durchgehend und trugen auf beiden Seiten je einen Kraftstofftank von 100 Liter Fassungsvermögen. Die Kabine innen und das Instrumentenbrett wurden dem Zeitgeschmack entsprechend neu gestaltet. Außerdem wurden als Innovation im Flugzeugbau in Deutschland viele Bauteile wie Motorhaube, Kabinenhaubenrahmen, Fahrwerksverkleidungen, Tragflächen-Rumpf-Übergänge und Randkappen als Kunststoffteile aus glasfaserverstärktem Epoxydharz hergestellt.

Mit 180 PS (132 kW) und Verstellpropeller erreichte die Bo 207 eine Reisegeschwindigkeit von 235 km/h. Es ließen sich maximal 1300 km Reichweite erzielen, wobei sich vier Personen mit ausreichend Gepäck befördern ließen.

Die Produktion wurde 1961 im neuen Bölkow-Werk Laupheim eingerichtet und Anfang 1962 aufgenommen. Bis 1966 wurden dort 92 Bo 207 gebaut – im Vergleich zur Konkurrenz aus USA eine relativ geringe Stückzahl. Die Bo 207 war und blieb aber über viele Jahre der erste und einzige Reiseviersitzer aus deutscher Produktion nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die D-ECHE ist das erste Serienmodell der Bölkow F207, hier mit Startnummer 113 beim Deutschlandflug 1961 in Bonn-Hangelar.

Vielversprechend: Der Junior

Der schwedische Ingenieur Björn Andreasson hatte von 1956 bis 1958 in den USA ein kleines zweisitziges Ganzmetall-Sportflugzeug unter der Bezeichnung BA 7 entwickelt und gebaut. Nach seiner Rückkehr nach Schweden ließ er seinen Entwurf von der Malmö Flyindustri unter der Bezeichnung MFI 9 mit dem Motor Continental O-200 von 100 PS (74 kW) professionell umkonstruieren. Am 17. Mai 1961 fand der Erstflug des Prototyps MFI-9 Junior mit dem Kennzeichen SE-CPF in Malmö-Bulltofta statt. Unmittelbar danach wurde der Junior auf dem Aéro Salon in Paris 1961 ausgestellt. Ludwig Bölkow war begeistert. Nachdem ihm die weltweite Nachbaulizenz (außer den skandinavischen Ländern und Brasilien) und zudem der Prototyp angeboten worden war, unterschrieb Bölkow am 3. Juli 1961 einen Lizenzvertrag. Seine Konstrukteure unter der Leitung von Hermann Mylius arbeiteten gerade in Ottobrunn an einem zweisitzigen Muster in Metallausführung für Schulung und Clubbetrieb als Ergänzung zur F 207. In Rekordzeit wurde stattdessen die schwedische Konstruktion modifiziert – gerades statt geknicktem Bugfahrwerk, neues Ruder, mehr Ellbogenfreiheit. Im Januar 1962 traf der Prototyp der MFI 9 endlich in Deutschland ein, allerdings wegen Schwierigkeiten bei der deutschen Zulassung nur mit schwedischem Experimental-Kennzeichen SE-CPF. Nach dem Umbau zur Bo 208 mit dem vorläufigen Kennzeichen D-EGTI führte Klaus Boysen am 30. März 1962 den Erstflug durch. Nur fünf Wochen später federte das Bugfahrwerk beim Rollen auf unebenem Grund in Peine nach der Landung bis zum Anschlag ein und brach ab. Daraufhin wurde die D-EGTI nicht wieder repariert und in Laupheim demontiert.

Ende April 1962 wurden zwei Flugzeuge der intern als Bölkow Bo 208A bezeichneten Junior auf der ILA Hannover ausgestellt: die D-EHKO als Vorführmaschine und die noch nicht flugfähige D-ELMY. Am 6. Mai 1962 geriet die D-EHKO während der ILA beim Vorführungsflug in die Wirbelschleppe eines zuvor gestarteten Verkehrsflugzeugs, schmierte ab und schlug in unmittelbarer Nähe von Zuschauern auf. Dabei wurden der Passagier getötet und der Pilot schwer verletzt. Kein gutes Omen für ein neues Bölkow-Modell! Trotzdem wurde der für einen Verkaufspreis von 28 000 DM in der Grundversion angebotene Junior mit 18 Festbestellungen zum größten Verkaufserfolg der ILA.

Nach der Musterzulassung des Junior im November 1962 wurde das erste Fertigungslos für das Werk Laupheim freigegeben. Wegen Engpässen bei den Zulieferern verzögerte sich die Auslieferung der ersten Serienmaschinen Bo 208A bis Februar 1963. Im April 1963 wurde der Junior mit einer um 60 cm vergrößerten Spannweite als Bo 208B für den Segelflugzeugschlepp zugelassen.

Käufer des Junior bemängelten die zu enge Kabine, den winzigen Gepäckraum und das zu schwach ausgelegte Bugrad, welches beim schnellen Rollen auf unebnen Grasplätzen leicht abbrach und zur Beschädigung des Propellers und des

Eine der letzten noch fliegenden Bo 208C trägt die Werk-Nr. 695 und die Zulassung D-EASJ. Die Aufnahme entstand im Jahr 2005 auf der Hahnweide.

Die MHK 101 ging 1969 als Bo 209 Monsun in die Serie. Hier die V-0 D-EMHK, die zumeist von Hermann Mylius selbst erprobt wurde.

Motors führte – ein teurer Folgeschaden. Außerdem war die Landegeschwindigkeit für die Flugzeuggröße relativ hoch und führte zu vielen Unfällen. Alle diese Beanstandungen verschwanden mit der Baureihe Bo 208C. Die Kabine war breiter, der Gepäckraum größer, die Sitze nach hinten versetzt, Instrumentenbrett und Belüftung verbessert, der Tank auf 100 Liter erweitert (Version C-1) und das Bugrad für die höhere Abflugmasse von 625 kg verstärkt. Die Landegeschwindigkeit konnte durch eine einfache Änderung am inneren Tragflächenbereich deutlich gesenkt werden. Die älteren Junioren der Ausführungen A und B wurden fast alle entsprechend nachgerüstet.

Insgesamt wurden in Ottobrunn und Laupheim bis 1969 210 Bo 208 gebaut, darunter 64 Junior A und B und 126 Junior C sowie 20 Junior C-1. Die MFI 9 lief in Schweden 75 Mal vom Band und wurde zur MFI 15 und MFI 17 weiter entwickelt, von denen bis 1989 über 300 Stück entstanden.

Mylius geht eigene Wege

Angesichts der seit 1965 sinkenden Nachfrage am Junior hatte Hermann Mylius, Leiter der Leichtflugzeugkonstruktion bei Bölkow, bereits eine verbesserte Version entwickelt und Ende 1965 der Geschäftsleitung vorgelegt. Da Ludwig Bölkow nicht mehr voll hinter dem Leichtflugzeugbau stand – er hatte größere Pläne, vor allem den Hubschrauber Bo 105 betreffend –, erhielt Mylius eine Absage. Daher gründete er am 6. September 1967 zusammen mit anderen Bölkow-Mitarbeitern die Entwicklungsgemeinschaft Leichtflugzeuge in Brunnthal, um das Flugzeugmuster MHK 101 – MHK steht für Mylius, Heynen und Krauss – als Venture serienreif zu machen. Die Entwicklungsarbeiten wurden auch weiterhin von Bölkow unterstützt. Das zweisitzige Sportflugzeug aus Ganzmetall hatte ein einziehbares Bugrad, eine starre Luftschraube und Klapptragflächen, um den Transport des Flugzeugs zu erleichtern und den Platzbedarf zu verringern. Der Einstiegskomfort und der Gepäckraum waren gegenüber dem Junior deutlich verbessert. Am 22. Dezember 1967 konnte Herrmann Mylius mit der MHK 101V-0 mit dem Kennzeichen D-EMHK in Laupheim zum Erstflug starten, wobei als Motor ein Lycoming O-235-C2A mit 115 PS (85 kW) eingebaut war. Die Flugerprobung verlief problemlos, so dass die MHK 101 im Mai 1968 auf Veranlassung von Ludwig Bölkow bei der ILA in Hannover auf dem Stand der Bölkow GmbH ausgestellt werden konnte, inzwischen jedoch mit dem Motor Lycoming O-320-B 150 PS (110 kW) nachgerüstet. Im April 1969 – inzwischen erneut umgerüstet auf den Motor Lycoming IO-320-D1A von 160 PS (118 kW) und verstellbarer Luftschraube, aber mit starrem Bugrad und weiteren Verbesserungen – wurde die MHK 101 in Bölkow Bo 209V-0 umbenannt. Eigentümer war jetzt die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) mit Sitz in Laupheim. Bölkow hatte sich nach langem Zögern für das Muster erwärmen lassen und die Serienfertigung mit dem Namen Monsun als Nachfolger des Junior genehmigt. Im Mai 1969 wurde der Monsun beim Air Market in Egelsbach erstmals vorgeführt und im Juni 1969 beim Aérosalon Paris präsentiert. 1970 war der Monsun auf der ILA Hannover zu sehen. MBB konnte einen großen Verkaufserfolg mit 57 Bestellungen verbuchen. Die Serienfertigung in Laupheim lief 1970 mit monatlich zehn Flugzeugen an, wobei mehrere Varianten mit Motoren zwischen 125 und 160 PS, starrem oder einziehbarem Bugrad angeboten wurden.

Im Februar 1972 entschied sich die MBB-Geschäftsführung nach 102 Exemplaren zur Einstellung der Produktion, was auf allgemeines Unverständnis stieß, da angeblich 275 Bestellungen vorlagen. Verantwortlich für diese Entscheidung waren andauernde wirtschaftliche Verluste beim Leichtflugzeugbau. Spätere Versuche, den Bau des Monsun wieder aufzunehmen, scheiterten an der Finanzierung.

Bereits 1970 wollte Hermann Mylius aus dem Monsun einen Einsitzer für Leistungskunstflug entwickeln. Unter Verwendung vieler Bo-209-Bauteile entstand eine kostengünstige Lösung unter der Bezeichnung Mylius My 102 Tornado als einsitziges Kunstflugzeug mit Monsun-Tragflächen, Motor Lycoming AIO-360-B1B 200 PS (147 kW) und Drei-Blatt-Luftschraube. Die als Hobby begonnene Weiterentwicklung der Bo 209 als MHK 102, von der Mylius hoffte, dass sie Bölkow wie die MHK 101/Bo 209 ebenso als Bo 210 übernehmen würde, ließ sich nicht mehr realisieren, da MBB kein Interesse mehr an Leichtflugzeugen zeigte. Die MHK 102V-1 mit dem Kennzeichen D-EMYS machte am 7. Juli 1973 ihren Erstflug in Neubiberg. Kurz danach nahm sie erfolgreich an der Deutschen Kunstflug-Meisterschaft in Marl teil.

Mylius baute später noch einen zweiten Tornado mit dickerem Tragflächenprofil. Die V-2 mit dem Kennzeichen D-EMYM machte ihren Erstflug am 3. April 1984 in Neubiberg. Bis Mai 1997 wurde der Tornado komplett überarbeitet und als Musterflugzeug für Serienbau durch Mylius Flugzeugwerk GmbH & Co KG, Bitburg, vorgemerkt, die vom Sohn des inzwischen verstorbenen Hermann Mylius, Albert Mylius gegründet worden war. 2001 wurde das Muster wegen des Konkurses der Firma und der Unverkäuflichkeit des Baumusters aus dem Luftfahrtregister gelöscht.

Zwei weitere Flugzeuge hat Albert Mylius in seiner Firma noch entwickelt. 1997 entstand die Mylius My 103 Mistral als zweisitzige Weiterentwicklung der My 102 und Nachfolger der Bo 209. Das Muster war seit 1989 im Bau, wurde jedoch durch die Krankheit und den Tod des Vaters verzögert und dann doch noch von Sohn Albert realisiert. Der Mistral mit dem Kennzeichen D-ETMY hatte einen Motor Lycoming AEIO-360-A1E von 200 PS (147 kW) und flog erstmals am 27. Mai 1998 in Bitburg. Eine Vermarktung des Mistral war ebenso wie beim Tornado nicht zu verwirklichen. Mylius baute noch ein zweites Muster des Mistral mit dem vorläufigen Kennzeichen D-ENMY. Die Weiterentwicklung der My 103 als viersitzige My 104 Passat mit verlängertem Rumpf, größerer Spannweite und komplettem Einziehfahrwerk blieb wegen des inzwischen eingetretenen Konkurses nur eine Studie.

■ HEINZ-DIETER SCHNEIDER

Fotos: DEHLA, EADS (2), Schneider, Schneider via Beier

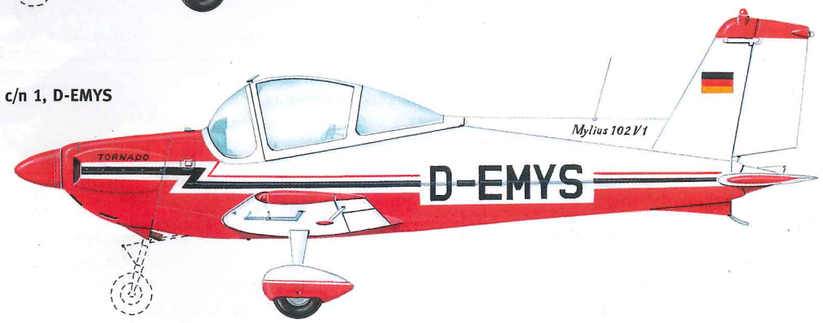
Klemm Kl 107C, c/n 152, D-ELYQ

Bölkow Bo 207, c/n 277, D-EHLU

Bölkow Bo 208 Junior, c/n 679, OY-LEV

Bölkow Bo 209 Monsun, c/n 156, D-EBJP

Mylius My 102V-1 Tornado, c/n 1, D-EMYS



M. MEYER