

# Hermann Mylius †

Hermann Mylius ist tot. Nach langer schwerer Krankheit verstarb der unermüdliche Flugzeugbauer aus Leidenenschaft am 9. Dezember vergangenen Jahres in seinem Haus im bayerischen Brunnal. Mit Hermann Mylius verliert die Allgemeine Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland, speziell aber der Luftsport, einen jener Männer, die ihr gesamtes Lebenswerk in den Dienst der Fliegerei gestellt hatten. Der Bau eines wettbewerbsfähigen deutschen Sportflugzeugs war der große Wunsch, der Hermann Mylius seit jungen Jahren und verstärkt seit Beginn der 60er Jahre beseelte.

Hermann Mylius kam 1960 zu MBB nach Ottobrunn, wo er bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1981 tätig war, zunächst in der Hubschrauberkonstruktion, doch bereits ab 1962 im Sportflugzeugbau. Zu seinen ersten Aufgaben zählte hier die Serienreifmachung der Bölkow Bo 208 Junior, der dann die Umkonstruktion zum C-Junior folgte. Den Bölkow Junior verstand Mylius damals nur als Einstieg in einen neuen deutschen Leichtflugzeugbau, von dem seinerzeit auch Ludwig Bölkow träumte. Seine persönlichen Vorstellungen von einem Sportflugzeug führten mit Unterstützung der Firma Bölkow zum Projekt



Hermann Mylius, der auch wesentlich an der Konstruktion der Bölkow Junior beteiligt war, im Cockpit seiner Tornado  
Foto: E. G. Haase

MHK 101, aus dem unter seiner Leitung 1967 schließlich die Bo 209 Monsun entstand. Im gleichen Jahr wurde Mylius dann zum Technischen Leiter des Bereichs Leichtflugzeugbau bei Bölkow berufen. In dieser Zeit wurde neben der Betreuung der Klemm KL 107 und der Bo 207 auch der Einsatz und die Verwendung von Faserverbundwerkstoffen betrieben. Das erste in Kunststoffbauweise gefertigte Motorflugzeug der Welt, die LFU 205, stand unter seiner Entwicklungsleitung. Die LFU 205 war dabei als Experimentallflugzeug gedacht, mit

dem Erfahrungen im damals noch fremden Umgang mit modernen Faserverbundwerkstoffen gesammelt werden sollten. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse flossen in das Nachfolgeprojekt Bo 211 ein, die fast vollendet werden konnte, aber nicht mehr zum Fliegen kam, weil sich zwischenzeitlich die unternehmerischen Konzepte im Hause MBB geändert hatten. Um dem deutschen Sportflugzeugbau unter den veränderten Prioritäten der Industrie dennoch neue Impulse zu geben, betrieb Mylius nach der Entwicklung der MHK 101 eine private Sportflugzeug-Entwicklung. So entstand 1977 die MY 102 Tornado, ein einsitziges Wettbewerbsflugzeug für den Hochleistungskunstflug, das seinerzeit an fast allen Deutschen und Europa-Meisterschaften sowie an zwei Weltmeisterschaften im Motorkunstflug in Kiew und Budweis mit sehr gutem Erfolg teilnahm. Die mit dieser Mylius MY 102 V1 gewonnenen Erfahrungen und die fortschreitende technische Entwicklung im Bau von Flugzeugen für den Motorkunstflug in der UdSSR, in den USA und der Tschechoslowakei führten dazu, daß Mylius zu Beginn der 80er Jahre eine weitaus verbesserte Maschine, die MY 102 Tornado V2 konstruierte. Mylius mußte jedoch bald erkennen, daß für den Kunstflug entwickelte Maschinen in jener Zeit nur Einzelstücke bleiben konnten; mangels staatlicher Unterstützung für die hohe Schule des Fliegens fehlte es an einem entsprechenden Markt.

Unter dem Projektnamen Mylius MY 103 Mistral entstand schließlich ein zweisitziger, 200 PS starker Tiefdecker, der als Nachfolger der bei Kennern nach wie vor beliebten Bo 209 Monsun gedacht war. Doch auch bei diesem Flugzeugkonzept blieb Mylius seiner Vorliebe für den Kunstflug treu. So war von vornherein eine Version geplant, die als Doppelsitzer für die Schulung im Hochleistungskunstflug verwendet werden sollte. Die MY 103 Mistral sollte ursprünglich noch 1986 zum Erstflug starten; durch die Krankheit von Hermann Mylius verzögerte sich je-

doch die Fertigstellung. Inzwischen ist der Bau soweit fortgeschritten, daß sein Sohn Albert das Werk des Vaters vollenden will. Unterstützt von einer kleinen Gruppe von gleichermaßen engagierten wie idealistischen Helfern gelang so Mylius der Bau von insgesamt vier Motorflugzeugen; alle vier Maschinen wurden im Privathaus in Brunnal entwickelt und gebaut.

Hermann-Albert-Ludwig Mylius wurde am 21. November 1916 in einem kleinen Ort im Harz geboren und kam im Oktober 1937 nach bestandener Abitur zur Luftwaffe, wo er zum Flugzeugführer ausgebildet wurde. Das Kriegsende erlebte er als Hauptmann und Staffelführer, bevor er in amerikanische Kriegsgefangenschaft kam. Bereits im Dezember 1945 nahm Hermann Mylius das Studium an der Technischen Hochschule in Braunschweig auf, wo er sich mit allgemeinem Maschinenbau sowie dem Leichtbau (Flugzeugbau) beschäftigte. In Braunschweig war er auch als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Professor Winter und Professor Schlichting tätig, bis er 1960 zu MBB kam.

Seine fliegerische Tätigkeit begann 1930 beim Verein für Luftfahrt Nordhausen, wo er mit dem Modell- und Segelflug in Berührung kam. Seine erste fliegerische Ausbildung erhielt Mylius an der Reichssegelflugschule Laucha/Unstrut, bevor er 1937 bei der damaligen Luftwaffe seine Flugzeugführerausbildung begann, die ihn bis zum C2-Schein, zur Blindflugberechtigung I und II sowie der Kunstflugberechtigung 1 und 2 führte. Während des Krieges wurde Mylius als Kampf-, Transport- und Seeflieger eingesetzt, um dann schließlich in den letzten Kriegstagen zur sogenannten Reichsverteidigung als Jagdflieger verwendet zu werden.

Nach dem Krieg gehörte Mylius in Braunschweig zu den ersten, die bereits ab 1952 wieder mit dem Aufbau des Luftsports begannen. Von 1956 bis Herbst 1960 war Mylius Segelflughlehrer beim Fliegerclub Nürnberg, ab 1960 dann Mitglied bei der Flugsportgruppe Bölkow, die ihn in Anerkennung seiner Verdienste zum Ehrenmitglied ernannte.

Auch auf Deutschland- und Europa-Rundflügen und bei der Rallye Baden-Baden war Hermann Mylius oft mit von der Partie. Für sein fliegerisches Engagement wurde er 1982 mit der goldenen Ehrennadel des Luftsportverbandes Bayern und 1984 mit der silbernen Daedalus-Medaille des Deutschen Aero Clubs geehrt.

Wenn es Mylius auch nicht vergönnt war, ein Wiedererstehen des deutschen Leichtflugzeugbaus zu erleben, so gehörte er jedoch zu denen, die durch ihr unermüdliches Bemühen das Interesse am Bau von Motorflugzeugen wachgehalten und – trotz vieler Widrigkeiten – bis in die Gegenwart hinein bewahrt haben.

R. Dörpinghaus

## Fly-in für Selbstflieger rund um Adria, Mittelmeer, Atlantik



Vom 20.4. - 3.5.90 Frankreich – Portugal – Marokko – Spanien (Mallorca)

Vom 5.5. - 18.5.90 Jugoslawien – Griechenland – Sardinien – Korsika

**Cockpittours** veranstaltet Flüge für Piloten mit und ohne eigenem Flugzeug. Wir garantieren mindestens 6 Flugstunden pro Teilnehmer als PIC. Ihr Copilot und Reisebegleiter ist ein erfahrener Pilot (CPL/IFR).

**Flugroute 1:** Abflugplatz nach Wunsch – Ostende – Caen – San Sebastian – Porto – Faro – Casablanca – Marrakesch – Tanger – Valencia – Mallorca – Montpellier – Saarbrücken – Ausgangsflugplatz.

**Flugroute 2:** Abflugplatz nach Wunsch – Passau – Dubrovnik – Korfu – Athen – Rhodos – Sardinien (Cagliari) – Ajaccio – Friedrichshafen – Ausgangsflugplatz.

Flugzeuge, auf Wunsch mit Einweisung: Beech 24 R, Cessna 210 (Seneca auf Anfrage).

Flugkosten 5.990,00 DM pro Person im DZ.

**Leistungen:** Mindestens 6 Flugstunden als PIC, Flugbegleiter CPL/IFR-Pilot, U/F in Hotel oder App. der gehobenen Mittelklasse, Transfer Hotel/Flugplatz und zurück, Tagesausflüge. **Für Piloten mit eigenem Flugzeug bieten wir:** Organisation der gesamten Reise, Unterkunft und Transfer wie vor, komplette Erstellung der Flugunterlagen, Erledigung aller Formalitäten, Flugplanaufgabe usw. Täglich Flug- u. Wetterbriefing. Preis auf Anfrage.

Ausschneiden u. einsenden:

Erbitte Info über  Flugroute 1,  Flugroute 2

### COCKPITOURS

Deusener Str. 195 4600 Dortmund 18 Tel (02 31) 31 39 42 Fax (02 31) 3 19 74