



MEIN LIEBLINGS- FLUGZEUG? DER FALKE!

Mit 94 Jahren gehört Josef „Jupp“ Bartmann zu den ältesten Piloten und Fluglehrern im Lande. Den Spaß am Fliegen hat er auch nach 78 Jahren in der Luft nicht verloren.

Das Interview führte
Patrick Holland-Moritz

Sie sind jetzt 94 Jahre alt. Hat man da nicht genug vom Fliegen?

Ich trete doch schon kürzer. Seit zwei Jahren bin ich nur noch Class Rating Instructor. Die Arbeit als Fluglehrer in der Anfängerschulung wurde mir echt zu anstrengend, und Segelflugschule ich schon lange nicht mehr. Ich habe genug Platzrunden gedreht. Trotzdem fliege ich immer noch sehr gerne. Mal geht's nach Wangerooge, mal besuche ich meinen Sohn in Rotenburg/Wümme. Aber keine Sorge: alles nur mit Safety Pilot. Mein Fliegerarzt sagt übrigens, dass ich wiederkommen darf.

Wann haben Sie mit dem Fliegen angefangen?

Meine A-Prüfung flog ich 1937 in Meschede-Schüren. 1938 folgte die B-Prüfung in Rossitten auf der Kurischen Nehrung. Eine tolle Zeit!

Sind Sie dann direkt Pilot bei der Luftwaffe geworden?

Zunächst war ich Propellerputzer, also Mechaniker. Später habe ich mich als Pilot beworben. Während der Ausbildung in Breslau bin ich viele verschiedene Muster geflogen: Focke-Wulf Stieglitz und Stößer, Heinkel He 51, Arado Ar 66, Klemm Kl 35, ebenso Bücker Jungmann und Jungmeister. 14 Stunden Ausbildung im Kunstflug rundeten das Programm ab. Im Sommer 1940 folgte in Zeltweg die Schulung auf den zweimotorigen Mustern Do 17, Ju 88 und der dreimotorigen Ju 52. Allzu schlecht kann ich wohl nicht gewesen sein, denn ich wurde zum Fluglehrer gemacht – unter anderem auf der Ju 52.

Das lief alles reibungslos?

Natürlich gab es Situationen, die mir

den Schweiß auf die Stirn getrieben haben. Da war zum Beispiel ein Ausbildungsflug über Oberschlesien. Fünf Schüler, fünf Flugzeuge, tiefe Wolkenuntergrenze. Mein Kompass zeigte irgendwie nicht Westen an, und ich kam 20 Kilometer vor der Hohen Tatra aus dem Dreck raus und wurde Zeuge eines Blitzeinschlags in unmittelbarer Nähe. Von da an habe ich nichts mehr gefürchtet.

Was war Ihr prägendstes Kriegserlebnis?

1942 wurden zwei, drei Leute aus unserer Einheit in Zeltweg rausgezogen. Auf nach Stalingrad, hieß es für uns. Mit der Heinkel He 111 war ich an Versorgungsflügen beteiligt. Wir flogen Verpflegung rein und Verwundete raus. Unbewaffnet. Mit Lebensmitteln statt Bomben an Bord. Am 12. Dezember 1942, eine halbe Stunde vor Einbruch der Dunkelheit, dann ein Treffer. Auf einmal war ich wieder Segelflieger und legte eine Bauchlandung hin. Wir, die Verwundeten und ich, überquerten den zugefrorenen Don und erreichten den einzigen deutschen Brückenkopf. Glück gehabt! Rückblickend bin ich dem Tod mehrmals von der Schippe gesprungen.

Wie endete der Krieg für Sie?

Mit der längsten Wanderung meines Lebens. In Prien am Chiemsee geriet ich im Mai 1945 für eine Nacht in amerikanische Gefangenschaft. Mit einem Hechtsprung habe ich mich aus der Reihe in ein Gebüsch verabschiedet. Es folgte ein wochenlanger, 700 Kilometer weiter Fußmarsch in meine Heimat ins Sauerland bei sommerlicher Hitze.

Wie ging es dann weiter?

1951 haben wir in Arnberg die Luftsportgruppe gegründet, mit nichts weiter in den Händen als den Plänen für einen Bergfalken. Für mich persönlich stand der Zähler bei null. Meine Lizenzen wurden ja nicht anerkannt. Also fing ich eben wieder als Schüler mit dem Segelfliegen an. Ab 1958 war ich Segelfluglehrer. Die Ausbildung machte ich in Oerlinghausen.

Und das Motorfliegen?

Das ging für mich ab 1969 wieder los. 1972 erwarb ich die Berufspilotenlizenz, mit der ich zwei Jahre lang gewerblich unterwegs war. Ab 1975

war ich dann wieder Motorfluglehrer. Zeitweise hatte ich einen eigenen Motorsegler, einen Falken. Eines der schönsten Erlebnisse war ein Ausflug nach Zeltweg, wo ich ja früher stationiert war. Mit einer Sondergenehmigung durfte ich dort bei den Euroflightern landen.

Wie hat sich die Fliegerei aus Ihrer Sicht verändert?

Heute gibt's leider viel weniger Gemeinschaft als früher. Auch haben sich die Anforderungen verschoben. Wer früher nach 60 Starts nicht solo geflogen ist, der war raus. Heute unvorstellbar.

Haben Sie Ihre Karriere schon einmal in Zahlen betrachtet?

Gezählt habe ich das nie. Rund 8000 Stunden auf mehr als 30 verschiedenen Mustern bin ich wohl geflogen. Ich habe aber keine Ahnung, wie viele Schüler ich ausgebildet habe.

Ihr Lieblingsflugzeug?

Einige. Die Aquila fliegt richtig toll. Zu ihrer Zeit fand ich die Heinkel He 70 Blitz mit ihren Geschwindigkeitsrekorden faszinierend. Aber mein Favorit steht hier am Flugplatz: der SF-25 Falke des Vereins! Der trägt sogar meinen Namen.

Gibt es auch einen Jupp Bartmann abseits vom Flugplatz?

Natürlich. Gemeinsam mit meiner Frau Hildegard habe ich drei Kinder – vor drei Jahren ist sie gestorben. Sie fehlt mir sehr! Was meinen Beruf angeht: Ich war in der Metallverarbeitung selbstständig, später arbeitete ich in Arnberg als Flugleiter. So ganz ohne Flugplatz geht's eben doch nicht.

ae



Jupp Bartmann war bei der Luftwaffe auch als Fluglehrer auf der Ju 52 tätig.



Wertvolle Erinnerungen: Jupp Bartmann mit einem Fotoalbum aus den Anfangsjahren seiner Karriere.

In dieser Serie stellt der **aerokurier** außergewöhnliche **Persönlichkeiten** aus der Luftfahrt im Interview vor.



Motorflug in der jungen Bundesrepublik

Mit Ende des Zweiten Weltkriegs im Mai 1945 mussten die Deutschen zunächst am Boden bleiben, nachdem die Alliierten jegliche fliegerische Aktivitäten untersagt hatten. Im Juni 1951 wurde zunächst der Segelflug wieder erlaubt. Am 5. Mai 1955 erlangte die junge Bundesrepublik Deutschland mit dem Inkrafttreten der Pariser Verträge schließlich ihre Souveränität und damit auch die Lufthoheit zurück. Damit war der Weg für den Motorflug endlich frei. Mit dem Deutschlandflug gab es 1956 unter der Regie des DAeC die erste fliegerische Großveranstaltung im Nachkriegsdeutschland. Selbst erfahrene Piloten mussten zu dieser Zeit ihre Lizenzen neu erlangen.

