

Fliegen verbindet ...

Germany–USA/Florida, Flugplatz Borkenberge

[von Gisbert Alfing,

Ehrenmitglied der Borkenberge-Gesellschaft e.V.

Mit einem einmotorigen ehemaligen Flugzeug der Bundeswehr nach Florida/USA. Die wunderbare Geschichte eines Flugzeuges, das lange Jahre auf dem Flugplatz Borkenberge stationiert war und über den Halter der Maschine zum Luftsportclub Recklinghausen e.V. gehörte.

Der im Städtedreieck Haltern–Dülmen–Lüdinghausen gelegene Sportflugplatz ist ein Verkehrslandeplatz mit der Kennung „EDLB“ und ein Landesleistungszentrum-Segelflug / NRW.

Das Flugzeug

Piaggio: P 149 D

Werk-Nr.: 115, Focke Wulf, Bremen

Kennungen der Bundesluftwaffe: SB+440,

AS+074, SB+421, SB+215, 90+95

Zivile-Kennung: D-EFNR „Doris“

Zivile-Kennung in USA: N888FW (90 + 95)



wurden als Schulflugzeug- und Kurierflugzeug für die Bundeswehr von Focke-Wulf Bremen entwickelt, gefertigt und betreut. (in Lizenz von Piaggio, Italien)

Die P 149 D war bei der Bundeswehr bis zum 31. Mai 1990 im Dienst. Am 31. August 1990 wurde die letzte P149D in Fürstenfeldbruck/ Bayern von der Bundesluftwaffe ausgemustert.



1957: Großauftrag für Focke-Wulf nach Wiederfreigabe des Flugzeugbaus in Deutschland. 190 Flugzeuge vom Typ Fw P 149 D

Sie bekam zum Abschied noch eine Sonderlackierung mit dem bayerischen Wappen und den weiß-blauen Rauten. Die Piloten nannten die elegante italienische Maschine liebevoll „Piggi“. 1959 Betrieb die Luftwaffe noch eine Kunstflugstaffel mit vier Piaggio P 149 D.

Der berühmte Jagdflieger Adolf Galland, geboren in Herten-Westerholt, gewann mit seinem Co-Piloten Eduard Neumann im Sommer 1954 auf einer Piaggio P149 die *Air Tour of Italy*. Wahrscheinlich hat dieser Erfolg den späteren Großauftrag für Focke-Wulf in Bremen etwas beflügelt, denn der Name „Galland“ war der jungen Bundeswehr ein Begriff.



In den Borkenbergen schrieb er Geschichte ...

Adolf Galland ist der erste Inhaber des „Blauen Bandes der Borkenberge“. Für seine besonderen Leistungen im Segelflug wurde Galland 1931 das Blaue Band verliehen. Es war zur jener Zeit eine renommierte Auszeichnung im Luftsport in den Borkenbergen, deren Tradition bis heute gepflegt wird.

Jüngst wurde diese besondere Auszeichnung für den ersten Tausend-Kilometer-Flug mit einem Segelflugzeug vom Flugplatz Borkenberge aus, verliehen.



Nach dem frühen Tod des Halters der Maschine wurde die D-EFNR vom Flugplatz Borkenberge aus verkauft. Er nannte sie „Doris“. Der Verstorbene war ein Vereinskamerad von mir im Luftsportclub Recklinghausen e.V. / Borkenberge. Viele schöne Flüge mit der P149D bleiben lebenslang in angenehmer Erinnerung.

Durch den Wechsel in einen anderen Luftsportverein und mittels diverser ehrenamtlicher Positionen am Flugplatz habe ich im Laufe der Zeit das Flugzeug aus den Augen verloren, bis mir bei meinen Recherchen zur „Chronik des Flugplatzes Borkenberge“, eines Tages ein altes Foto von der Piaggio D-EFNR in die Hände viel. Alte Erinnerungen wurden in mir wach ...

Nun wollte ich unbedingt herausfinden, wo das Flugzeug heute geblieben ist, wer jetzt der Halter ist und wo sie stationiert ist. Ich suchte



in den USA den Kontakt zu dem jetzigen Besitzer der Maschine, was mir auch wirklich gelang. Schnell war der damalige Airlinerpilot Bernhard gefunden. Heute ist er ein pensionierter Flugkapitän der Deutschen Lufthansa. Zur Ruhe hat er sich aber noch lange nicht gesetzt.



Die Geschichte

Und so beginnt die wunderbare Reise eines historischen Flugzeuges, auf dem einst die jungen deutschen Luftwaffenpiloten das Fliegen lernten und die Erinnerung an viele persönliche Dinge die ich als Copilot an Bord der P149D/Doris mit erleben durfte. Bei manchen Flügen war auch mein jugendlicher Sohn Oliver mit an Bord.

1996 überführt sie der Käufer Bernhard Rouschal, damals ein angehender Flugkapitän bei der Deutschen Lufthansa, nach Florida zum Airport-FD44. Es war von 28 Maschinen des Typs P149D, die im Laufe der Jahre nach Amerika gebracht wurden, die einzige, die in die USA geflogen wurde. Eine mutige Tat des angehenden Lufthansa-Kapitäns Rouschal. Er besaß in Florida ein Haus mit Hangar für drei Flugzeuge nebst angrenzender Start-/Landebahn.



Hier ist sein Flugbericht, ein Lebenslauf, geschrieben aus der Sicht des Flugzeuges:

Lebenslauf von FOCKE WULF Fw P 149D, Werk Nr. 115

Hallo Leute,

mein Name ist Focke Wulf P 149D und ich wurde 1960 in Bremen geboren.

Ich denke, dies ist mein Nachname, weil ich ungefähr 189 Brüder und Schwestern habe und sie alle gleich nennen. Das einzige, was uns anders macht, ist das kleine Etikett, das sie jedem von uns gegeben haben. Meins sagt, ich bin Nr. 115. Übrigens, auf dem Bild bin ich vorne rechts!



Weil meine Eltern nicht so viele Kinder ernähren konnten, verkauften sie mich bald an das "Deutsche Verteidigungsministerium". Das ergab eigentlich überhaupt keinen Sinn, denn diese Jungs hatten bereits 72 Kinder aus Italien, die genau wie ich aussahen. Nach ein paar Monaten waren wir alle 262 Kinder zusammen. Offensichtlich war Geld im deutschen Verteidigungsministerium kein Faktor. Alles war gut organisiert, aber mit so vielen Kindern konnten sie sich nicht entscheiden, wie sie mich anrufen sollten. In Eggebeck, Norddeutschland, meinem neuen Zuhause, nannten sie mich zuerst AS + 440, dann AS + 074. Bald wechselten sie zu SB + 421, SB + 215 und schließlich einigten sich alle auf "Deutsche Luftwaffe 90 + 95". Ich habe diesen Namen behalten, bis das Verteidigungsministerium entschied, dass ich alt genug bin, um Anfang 1972 ihr Haus zu verlassen.

Wieder bekam ich einen neuen Meister, der "Zivilist" genannt wurde. Er gab mir wieder einen neuen Namen: D-EFNR und brachte mich in mein neues Zuhause. Ein schöner kleiner Flughafen mit einer Graslandebahn. Er nannte es "Borkenberge" in Deutschland. Zuerst hatte ich Angst, in diesen kurzen Streifen hinein und wieder heraus zu gehen, aber nach einer Weile gewöhnte ich mich daran und es war nicht mehr so atemberaubend. Sie müssen wissen, unsere ursprünglichen Bremsen waren etwas schwach. In Deutschland haben wir sie "killifitty" genannt, was ein eleganteres Wort für Müll ist. Aber heute sind die meisten von uns entweder auf Cleveland oder Goodyear Räder und Bremsen umgerüstet und es geht ihnen gut.

Aber plötzlich fühlte ich mich nicht mehr so hübsch. Meine neuen Stallmädchen hatten alle ein wunderbares farbiges Make-up und ich hatte immer noch dieses hässliche olivgrüne und steingraue Militärfinish mit einer roten Tageslichtfarbe auf meinen Flügelspitzen. Also bat ich meinen Meister um ein neues Outfit. Er antwortete, dass er mich gerade gekauft habe und möglicherweise nicht genug Geld für Kosmetika habe. Aber auf jeden Fall musste er zuerst seine Frau fragen, denn sie hätte vielleicht den gleichen Wunsch gehabt.

Natürlich habe ich gewonnen. - Ich habe eine schöne blaue, creme und beige Lackierung! Als Entschädigung für seine Frau bekam ich ein kleines Tattoo. Sie schrieben ihren Namen auf meine Haut. Von diesem Tag an wurde ich für die nächsten 24 Jahre "Doris" genannt.



Leider ist mein Meister viel zu früh gestorben. Ich saß traurig am Flughafen, der inzwischen eine schöne Asphaltbahn hatte und mich niemand mehr mitnehmen ließ. Ich hatte ein hässliches "For Sale" -Schild an meiner Nase hängen. Aber was mich am meisten beunruhigte, war dieses unsichere Gefühl: Welchen neuen Meister würde ich bekommen? Schließlich unterschrieb 1996 jemand einen Vertrag. Der Typ sah für mich nicht allzu vielversprechend aus. Am nächsten Tag tauchte jemand anderes auf. Es war ein Typ wie ich: Ein bisschen schwer und ungefähr in meinem Alter. Es war Liebe auf den ersten Blick! Aber es war zu spät. Ich war schon verkauft!

Aber manchmal hat das Schicksal andere Pläne für dich.

Mein neuer Meister hat sich aus dem Vertrag zurückgezogen!

Kein Geld! Er hatte es nie getan!

Also wurde ich schnell an den anderen verkauft, meine erste und einzige Liebe, [Bernhard](#).



Er flog mich sofort nach [Bremen](#), meinem Geburtsort, wo er gerade seinen Übergangskurs als Kapitän bei [Lufthansa German Airlines absolvierte](#). Auf einem [Airbus A321](#). Das muss eine leichte Aufgabe gewesen sein, denn er hat mich fast Tag und Nacht geflogen und mir innerhalb weniger Wochen rund 40 Stunden Zeit gelassen.

Dann flogen wir zu einem kleinen Flughafen in der Nähe von Frankfurt namens [Egelsbach](#). Nach diesem Flug habe ich Bernhard nicht mehr allzu oft gesehen. Er musste immer so viel, viel jüngerer Airbus fliegen. Ich war ein bisschen eifersüchtig, aber er versprach mir, sein PIPER Super Cub von Praha zu holen, damit ich nicht mehr so einsam wäre. Dieses Super Cub sah sehr gut aus, es war gerade auf einen besseren Zustand als neu überholt worden, aber es war immer noch eine 42-jährige Frau. Ich hätte stattdessen zwei 21-jährige Mädchen vorgezogen. Aber du kannst nicht alles haben!



Um ehrlich zu sein, hat dieses Mädchen es nie rechtzeitig nach Frankfurt geschafft. Wie die meisten Mädchen im Mittelalter dauerte es eine ganze Weile, bis sie ihr Make-up fertig hatte und bereit für ein Date war.

In der Zwischenzeit kam Bernhard eines Tages mit zwei Freunden zum Flughafen. Manfred Tschigor und Bob Mather.

Sie öffneten meine Verkleidung, gaben mir eine Gesundheitsuntersuchung und steckten viel Zeug in meinen Bauch.



Sie passten, was sie einen 80-Gallonen-Fährentank nannten, checkten mich aus, überstiegen mein Netz und dann waren Bernhard, Bob und ich in der Luft und fuhren nach Luxemburg.



In Luxemburg haben sie mich bis zum letzten Tropfen gefüllt. Über 140 US Gal, genug für fast 10 Stunden bei einer Langstrecken-Kreuzfahrt. Ich hatte immer noch keine Ahnung, wohin wir wollten. Wir überquerten den Ärmelkanal. Uhhhh! Ich hatte noch nie so viel Wasser gesehen! Es wurde fast dunkel, als wir auf einem kleinen Flughafen namens Walton Wood in England landeten. Ein Typ namens Peter Scott lud Bernhard und Bob zum Abendessen ein. Als wir am nächsten Morgen an einem sehr dunstigen Ort abreisten, war ich gespannt, wohin wir wollten. Aber alles, was ich hörte, war, dass Bernhard und Bob über eine sehr schöne Frau namens Louise sprachen und dass das Abendessen ausgezeichnet gewesen war.

Ich habe mich nicht gut gefühlt. Wir mussten uns in ein paar CBs zurechtfinden.

Ich nahm etwas Eis und um zu zeigen, wie unangenehm ich war, schockte ich meinen Motor ein wenig. Meine beiden Piloten wurden ziemlich nervös. Sie landeten schließlich in [Wick / Schottland](#), überprüften meinen Motor, füllten mich noch einmal auf und reichten einen Flugplan nach Island ein! Junge, ich war schockiert! Dies ist ungefähr 550NM über dem offenen Meer. Und ich sage dir, dieses Wasser ist kalt, eiskalt. Aber zumindest war das Wetter nicht schlecht. Ich musste gegen 30KT Gegenwind kämpfen, aber wir alle konnten einen

schönen Blick auf die Färöer genießen, was eine seltene Gelegenheit ist. Aber um meine Bedenken zu zeigen, ließ ich meinen Motor wieder etwas rau laufen.

Am nächsten Morgen bereiteten mich meine Piloten um 7 Uhr auf den Flug vor, aber wir reisten nicht vor 11 Uhr ab.

Es war ein kalter, regnerischer und windiger Tag. Ich habe nicht zu viel verstanden, was meine Piloten sagten, nur ein paar Worte wie Florida, viel Eis und dass sonst niemand in dieser Scheiße fliegt!?!? Bernhard sagte so etwas wie "Muss in 3 Tagen zurück sein. Ich möchte meine letzte Kontrollfahrt nicht verpassen." Aha, dieser f junge Airbus schon wieder! Sonst wäre er nicht so dumm und würde an einem solchen Tag fliegen! Ich war eifersüchtig!

Bei unserer Überfahrt flogen wir jede Höhe zwischen 200 Fuß und 15.000 Fuß. Wir haben Eisberge und Gletscher gesehen



sowie Gewitter.



Nach einem Zwischenstopp in [Narsarsuaq](#), [Goose Bay](#) und [Burlington, VT](#), kamen wir sogar hinter dem [Hurrikan "Fran" vorbei](#), der uns unsere erste und einzige Rückenwindkomponente von etwa 40 Knoten bescherte.

Und nach [mehr als 4300 Seemeilen](#), die innerhalb von 4 Tagen in fast 40 Stunden geflogen wurden, landeten wir an unserem endgültigen Ziel, [FD44, Eagles Nest Airport in Florida/USA](#). Mein neues Zuhause.

Bernhard sagt, es wäre der Traum (Flughafen) seines Lebens! Und ich muss sagen, er hat recht!

- Am nächsten Morgen entdeckte Bernhard, dass eine meiner Grundierungslinien gebrochen war. Kraftstoff in die Nähe meines Auspuffs pumpen !!!
Jetzt wussten wir, warum ich mich in den letzten Tagen schlecht gefühlt hatte!

Natürlich kehrte Bernhard pünktlich zu seiner Scheckfahrt nach Deutschland zurück. Ich glaube, er hat bestanden, seit er das nächste Mal zu Eagles Nest zurückgekehrt ist, hat er mir innen und außen ein neues Outfit gekauft.

Also, schau selbst, ist es nicht hübsch?





Zu Beginn des neuen Jahrtausends erhielt Bernhard einen Anruf von jemandem, der mich sehr dringend kaufen wollte. Bernhard lehnte das Angebot zunächst ab. Aber dieser nette Kerl aus Connecticut verliebte sich offensichtlich in mich und schickte immer wieder E-Mails über den Atlantik, bis Bernhard aufgab und sich bereit erklärte, mich wegzugeben. Jetzt gehöre ich zu Scott, meinem zukünftigen Meister.

Und ich habe auch einen neuen Namen bekommen. Ich heiße N 888FW und bin jetzt als Experimental Airshow Exhibition Aircraft gelistet mit der FAA.

Experimentell ??? Ein bisschen seltsam für ein 40 Jahre altes Fabrikflugzeug, das auf eigenen Flügeln den großen Teich überquert hat !!!

Bernhard und Scott flogen mich entlang der amerikanischen Ostküste vom Eagles Nest nach Connecticut. Auf dieser 1000-Meilen-Reise, die an nur einem Tag geflogen wurde, überquerte ich die New Yorker TMA entlang des Hudson River und kam an den Zwillingstürmen des World Trade Centers vorbei



sowie das Empire State Building.



Dies war ein alter Traum, der wahr wurde! Fliegen Sie durch einen der geschäftigsten Lufträume der Welt, auch ohne mit ATC zu sprechen! Ich sage Ihnen, diese Amerikaner sind pragmatisch. Und ich wünschte, so etwas wäre auch in Europa möglich !!!

Eine halbe Stunde später landete ich in meinem neuen Zuhause. [KHVN](#)

Bernhard sagte, er hätte es eilig, die Fluggesellschaften zurück nach Florida zu bringen. Aber das war wohl nur eine Ausrede.

Als er sich zum allerletzten Mal umdrehte, um Tschüss zu sagen,



Ich glaube, ich habe große Tränen in seinen Augen gesehen.

Aber ich habe das Gefühl, dass ich ihn eines Tages wiedersehen werde!

-Das Ende-

PS: 2001 kaufte Bernhard einen meiner Brüder, [S/N 173](#) . Sein Freund Karsten Friedel, ein ATP- und kommerzieller Fluglehrer, sowie Frau Claudia Leichthammer, Karstens Freundin und zu dieser Zeit eine PPL-Studentenpilotin, brachten ihn bereits über den Atlantik.

Und Bernhard kaufte auch einen [Maule MX7-235B](#) . Sie ist auch schon in Florida angekommen. Er hat sie kürzlich auf brandneue [Aqua 2400 Straight Floats](#) gesetzt .

[mailto@BernhardRouschal.de](mailto:BernhardRouschal.de)

1997/98 bekam „Doris“ ein neues Kleid (Lackierung) in Florida auf dem Flugplatz „Jumbolair“ verpasst. Hier war auch der Schauspieler John Travolta mit seiner B707 zu Hause.



Die Kennung der Luftwaffe „90 + 95“ wurde wieder angebracht. Unter dem Höhenleitwerk war noch die deutsche Kennung D-EFNR angebracht, welche aber später entfernt wurde.



Eine P149D Schwestermaschine der 90 + 95 hat die Kennung 92 + 03 der Luftwaffe. Sie gehört einem Fliegerfreund von Bernhard der in USA/Florida lebt. Mittlerweile aber wieder nach Deutschland zurück gegangen ist. Er nahm zwei seiner Piaggios in die alte Heimat mit, auch die „92 + 03“ war dabei. Sie ist heute in Bielefeld stationiert. Man wird sich eines Tages zum Kaffee und persönlichen Kennenlernen in Borkenberge treffen, versicherte mir Till, der Freund von Bernhard.



2001 erhielt die D-EFNR die US-Kennung N 888 FW.

Experimental Airshow Exhibition Aircraft, gelistet mit der FAA/USA.

2006 wurde die P149D, N888FW innerhalb der USA weiter verkauft.

Auslieferungsfug von Bernd und Scott von Eagles Nest (FD44) nach New Haven. Entlang dem Hudson River, vorbei am *World Trade Center* in New York, eine Tausend-Meilen-



Reise, ein weiteres Highlight für den Flieger aus Borkenberge, der zuvor auf eigenen Flügeln den großen Teich überquert hat.



Mit einem Sportflugzeug durch einen der geschäftigsten Lufträume der Welt fliegen zu dürfen, dass gibt es nur in Amerika.

Weitere Recherchen führten mich zur Firma BRUCE'S CUSTOM COVERS in Morgan Hill/USA. Hier wurde für die P149D ein großer Haubenbezug angefertigt. Kontakte per E-Mails und ein Werbefoto der Firma brachten mich dann auf eine heiße Spur, die mich zum Harry Clever Field Airport-KPHD in New Philadelphia, Ohio führte.



Präsident und Flughafenmanager vom Airport- KPHD, ein Mensch mit Herz und Verstand. Für ihn selbstverständlich leitete er umgehend meine Anfrage den Besitzer

der Piaggio N888FW weiter. Dieser meldete sich prompt als er meine Anfrage über seinen Flughafenmanager bekam.



Anfang des Jahres 2021 stellte sich heraus, dass die Maschine D-EFNR / N888FW in Ohio/USA stationiert ist. Es entwickelte sich zwischen dem Besitzer Richard, genannt „Rich“, und mir, ein intensiver Austausch per E-Mails. Viele Fotos wurden untereinander ausgetauscht und über den großen Teich geschickt.

Rich hat die N888FW im Jahr 2015 von einem Fliegerkollegen in den USA gekauft. Er fliegt D-EFNR / N888FW sehr gerne, so schreibt Rich in seiner E-Mail.

Der neuer Heimatflughafen ist jetzt: Harry Clever Field südöstlich von New Philadelphia im Tuscarawas-County, Ohio (KPHD), Tri City Flughafen NY.

Auf absehbarer Zeit wird sie dort bleiben. Der jüngste Sohn von Rich ist selber Pilot, aber bei der Air Force (er fliegt sehr laute Flugzeuge) und wird die „Piggi“ eines Tages übernehmen. Sohn Rich gehört zum „F-22 Raptor“ Demo-Team der *US Air Force*. Hier fliegen nur die besten Kampfpiloten der USA.

Rich fliegt u.a. auch ein R22-Hubschrauber, den er in Ohio, Michigan und Pennsylvania beruflich benutzt. Er kann praktisch in Fabriken landen und startet von seinem zu Hause aus.

D-ERNR, N 888 FW, P 149 D schreibt weiter Geschichte. Auf der *Air Force Base Langley* ist

die „Piggi“, ein gern gesehener Gast. So kam es dann auch, dass das *F-22 Raptor Demo-Team* in der ehemaligen Maschine der Bundesluftwaffe mitflogen. Die besten US-Kampfpiloten wollten das geschichtsträchtige Flugzeug kennen lernen, worauf einst die jungen deutschen Piloten das Fliegen lernten.

Kommandant des *F-22 Demo-Teams*, Rufname „Cabo“, hatte auf dem Co-Piloten-Sitz platz genommen. Captain Michinari, Sohn des Halters der 90+95 nahm hinter seinem Vater Rich platz – und los ging es ...

Wie Rich mir später schreibt, waren die beiden US-Kampfpiloten von der P 149 D FW begeistert. Auch die Bodencrew des Demo-Team zollte der alten Piaggio vollen Respekt.

Rich hat ein Herz für die alten P 149 D aus Germany. Er kaufte eine zweite Piaggio, die 40 Jahre nur im Freien gestanden hat. Er flog sie von Endicot New York nach KPHD in Ohio.

In einer E-Mail aus USA bemerkt Rich nebenbei, dass er noch nie in Deutschland war. Er will sich irgendwann einmal die vielen kleinen Flugplätze bei uns ansehen. Ganz sicher wird



das auch der Flugplatz Borkenberge sein, der ehemalige Heimatplatz seiner geliebten Piaggio P149D-FW.

Fazit

In den USA geht die Geschichte des Flugzeuges aus Borkenberge weiter. Alleine ist sie nicht, viele ihrer 64 Jahre alten Schwestern fliegen dort. Auch in den Niederlanden fliegen noch viele dieser Bundeswehr-Maschinen. Dort gibt



es die Bekannte „Seagull-Formation“, die aus vier P149D besteht. Diese Formation macht einen exzellenten Kunstflug.

Seit einiger Zeit kommt eine P149D, mit der Kennung D-EFTU, auf den Flugplatz Borkenberge zum tanken, bekannt als Teil der Seagull-Formation in den Niederlanden. Stationiert ist die Maschine auf dem Flugplatz Marl-Loemühle und trägt ebenfalls die alte Kennung der Bundesluftwaffe „90+73“.

Für mich war die Recherche eine wunderbare Reise, die mein Fliegerherz mit großer Freude erfüllt hat. Zurück bleiben viele Kontakte zu netten Menschen die mit der Fliegerei verbunden sind, und das nicht nur in den USA, die jetzt gepflegt werden müssen, denn mit anderen Menschen zusammenzukommen, wenn auch nur digital, ist die beste Medizin gegen die Einsamkeit in der Corona-Pandemie.



Foto: Florian Weber

