Diese Aufnahme vom Rathausturm zeigt die drei Gebäudeteile des Hubschraubermuseums, links der 2011 hinzugekommene Erweiterungsbau.

Das Hubschraubermuseum Bückeburg

Die Geschichte der Drehflügler zum Anfassen

Autor/Fotos | Roland Oster

Wer sich für Hubschrauber interessiert, hat zumindest schon mal was von Bückeburg gehört oder gelesen. Wer noch nie dort war, sollte das irgendwann einmal tun. Gründe dafür erfahren sie in dem folgenden Bericht.

Die kleine ehemalige Residenzstadt mit ca. 20.000 Einwohnern befindet sich im Norden des Naturparks Weserbergland. Alle Sehenswürdigkeiten befinden sich im Stadtzentrum. Das Weserrenaissance-Schloss des Fürsten zu Schaumburg-Lippe ist der Hauptanziehungspunkt. Nur wenige Gehminuten sind es von hier bis

Diese Aufnahme vom Rathausturm zeigt die drei Gebäudeteile des Hubschraubermuseums, links der 2011 hinzugekommene Erweiterungsbau.

Das Hubschraubermuseum Bückeburg

Die Geschichte der Drehflügler zum Anfassen

Autor/Fotos | Roland Oster

Wer sich für Hubschrauber interessiert, hat zumindest schon mal was von Bückeburg gehört oder gelesen. Wer noch nie dort war, sollte das irgendwann einmal tun. Gründe dafür erfahren sie in dem folgenden Bericht.

Die kleine ehemalige Residenzstadt mit ca. 20.000 Einwohnern befindet sich im Norden des Naturparks Weserbergland. Alle Sehenswürdigkeiten befinden sich im Stadtzentrum. Das Weserrenaissance-Schloss des Fürsten zu Schaumburg-Lippe ist der Hauptanziehungspunkt. Nur wenige Gehminuten sind es von hier bis

zum Hubschraubermuseum schräg gegenüber vom Rathaus am Sablé-Platz.

Bückeburg – die Hubschrauberstadt

1946 legte die Royal Air Force in dem Dörfchen Achum einen Flugplatz an. 1958 übernahm die Bundeswehr den Flugplatz und errichtete 1960 die Heeresfliegerwaffenschule (HFlgWaS). Diese wurde am 1. Juli 2015 in Internationales Hubschrauberausbildungszentrum (IHAZ) umbenannt. Hier durchlaufen alle angehenden Hubschrauberpiloten der Bundeswehr und aus anderen Nationen ihre Hubschrauberführer-Grundausbildung (HGA) auf der EC 135 SHS. Sie verfügt über eines der größten und modernsten Hubschrauber-Simulatorzentren Europas. Am Standort Bückeburg werden auch Bordtechniker als zukünftige Besatzungsangehörige ausgebildet, und junge Leute können den Beruf des Fluggerätemechanikers oder -elektronikers erlernen.

Der Hubschraubersimulator wurde von der Bundeswehr 2012 ausgemustert und mit Microsoft FSX modernisiert.

Alle zwei Jahre findet in Bückeburg das Internationale Hubschrauberforum statt, das vom Verein Hubschrauberzentrum e. V. organisiert und durchgeführt wird. Hier werden die neuesten Entwicklungen von Fachleuten aus Forschung, Technik und Militär vorgestellt.

Über 40 Jahre Geschichte und Technik der Drehflügler und Senkrechtstarter

Die Anfänge des Hubschraubermuseums gehen auf das Jahr 1957 zurück, als der Gründer des Museums, Hauptfeldwebel Werner Noltemeyer, zur fliegerischen Ausbildung in Fort Rucker in den USA war. Eigentlich wollte er damals seinen amerikanischen Kollegen nur beweisen, dass ihr Land keine Monopolstellung bei der Hubschrauberentwicklung beanspruchen könne. So fing er an, in

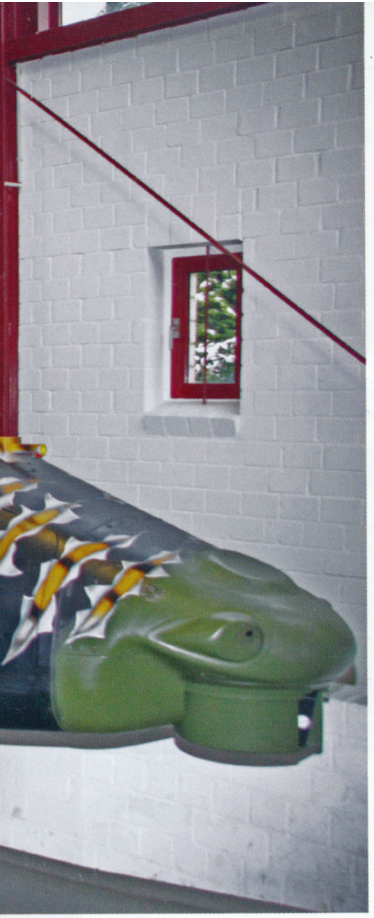
Zeitungen und Archiven herumzustöbern und sammelte seine Ergebnisse in einer Zigarrenkiste. Später sortierte er die Dokumente in Ordnern, Hängemappen und Registraturkästen und legte damit den Grundstein für ein Hubschrauberarchiv.

Am 3. Mai 1963 bekam er von seinem Kommandeur, Oberst Kuno Ebeling, den Auftrag, auf dem Gelände der Heeresfliegerwaffenschule in Achum ein Hubschraubermuseum einzurichten. Nun konnte Werner Noltemeyer seine privaten Ambitionen mit dem dienstlichen Auftrag verbinden. Seiner Initiative ist es zu verdanken, dass es in Bückeburg das Hubschraubermuseum gibt. Der Weg dahin war nicht ganz einfach. Hauptfeldwebel Noltemeyer konnte in mehreren Feldhäusern und auf einem kleinen Freigelände seine erworbenen Schätze zur Schau stellen. Zunächst war es der Wunsch der Begründer, sich mit dem noch wenig bekannten Fluggerät bekannt zu machen.

Professor Henrich Focke und Igor Sikorsky – zwei bedeutende Pioniere, die den Hubschrauber steuerbar und serienreif machten.

Der Tiger Prototyp 3 wurde nach 20 Jahren Dienst ausgemustert und im Rahmen einer Transportübung ins Hubschraubermuseum gebracht.

Die Geschichte, die Funktion und die Verwendbarkeit eines Hubschraubers waren noch weitestgehend unbekannt. Es wurde eifrig Literatur gesammelt, und weltweit wurden Verbindungen geknüpft. Damals sah die deutsche Industrie neue Möglichkeiten und begann mit der Entwicklung von Hubschraubern, die auf der Luftfahrtschau in Hannover vorgestellt wurden. Hier lernte man sich kennen, und dadurch stehen einige der Erstentwicklungen heute als Unikate im Hubschraubermuseum. Ein weiteres Standbein für die entstehende Ausstellung waren die im Abstand von zwei Jahren stattfindenden Hubschrauberforen, erstmals 1961. Hier trafen sich die Fachleute aus dem In- und Ausland zum Erfahrungsaustausch, und auch hierbei konnte Hauptfeldwebel Noltemeyer weitere Verbindungen herstellen, die für die Ausgestaltung des Hubschraubermuseums nützlich waren. Bis heute besteht noch eine enge Verbindung zu dem Nachfolgeunternehmen von Messerschmitt-Bölkow-Blohm



(MBB) Eurocopter (1992–2013) – Airbus Helicopters (seit 2014). Leider war damals die Öffentlichkeit von Besuchen im militärischen Gelände ausgeschlossen. Bereits Ende der 60er-Jahre platzte die Sammlung aus allen Nähten. Es musste ein neues Domizil gefunden werden, und hier bot sich der leerstehende Burgmannshof an. Der damalige Kommandeur Oberst Stümke verhandelte mit der Stadt Bückeburg, und bald darauf wurde vom Rat der Stadt Bückeburg durch einen Beschluss die Voraussetzung für die Errichtung eines Hubschraubermuseums im Herzen der Stadt geschaffen. Mit den zuständigen Behörden und dem neu gegründeten Verein Hubschrauberzentrum e. V. Bückeburg wurde die Übernahme des Hauses »Burgmannshof« vertraglich geregelt. Am 9. Juni 1971 wurde das Hubschraubermuseum durch Prof. Henrich Focke feierlich eröffnet.

Nach einigen Jahren erfolgreichen Museumsbetriebs hatten die ausgestellten Exponate im Freigelände unter den Witterungseinflüssen schwer gelitten. Der Trägerverein entschloss sich daraufhin, einen Erweiterungsbau in Form einer Ausstellungshalle mit ca. 2.000 m^2 Fläche zu errichten. Am 5. Mai 1980 wurde das neu gestaltete Museum feierlich eröffnet. 1989 wurde die inzwischen dringend notwendige Restaurierung des Altbaus in Angriff genommen und im Herbst 1991 wieder für die Besucher freigegeben. Bereits im Jahre 1998 zeichnete sich ab, dass wieder eine Erweiterung der Ausstellungsflächen notwendig werden würde. Nach einer langen Planungsphase konnte das neu gestaltete Museum mit einem Erweiterungsbau am 11. Juni 2011 passend zum 40-jährigen Jubiläum der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Heute beherbergt das Museum 50 Original-Hubschrauber und eine der größten Sammlungen an Hubschraubertechnik weltweit.

Die Bo 105 in der Lackierung der Flying Bulls beim Looping in der Voliere, dahinter die Focke-Wulf Fw 61, der erste steuerbare Hubschrauber.

Groß-Exponate im Hubschraubermuseum Bückeburg

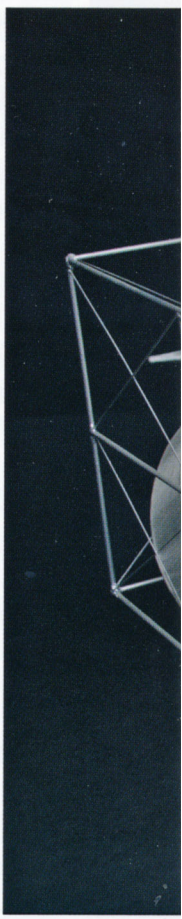
Stand: Januar 2016

Luftfahrzeug/Hersteller	Erstflug	Herkunft/Bemerkungen
Aérospatiale SA 330 »Puma«	15.04.1965	Bundespolizei
Aerotechnik WGM 21	1969 an Ausleger	Einsitzer Quadrokopter
Air and Space 18A »Flymobil«	1964	Prototyp, Tragschrauber
Bell 47 G-2/H-13 »Sioux«	08.12.1945	US Army
Bell UH-1D »Huey«	22.10.1956	Bundeswehr
Bensen B-8 M	1955	Tragschrauber
Bölkow Bo 102B Helitrainer	1957 »Simulator«	stationärer Hubschraubertrainer
Bölkow Bo 103	09.09.1961	Experimentalhubschrauber
Bölkow Bo 46	1964 nur Bodenläufe	Hochgeschwindigkeitsprojekt
Bölkow Flying Jeep P-166/3	1960 Erprobung	Projekt mit Blattspitzdüsen
Bristol 171 »Sycamore«	24.07.1947	Bundeswehr/Luftwaffe/SAR
Cornu Nr. II	13.11.1907	Nachbau
Derschmidt Tragschrauber	1967	Eigenbau, Einmann-Tragschrauber
Eurocopter Tiger UHT	19.11.1993	Bundeswehr/Heer, Prototyp 3
Fa 330 Bachstelze	1942	Kleintragschrauber auf deutschen U-Booten
Focke-Wulf Fw 61	26.06.1936	Nachbau, Motor original
Georges de Vastey G-1 Papillon	1972 Bodenversuche	Eigenbau
Georges de Vastey G-2	1976 Bodenversuche	Eigenbau mit Blattspitzenantrieb
Goslich Pedalkopter	1949 flugunfähig	Versuchsbau mit Muskelkraftantrieb

Luftfahrzeug/Hersteller	Erstflug	Herkunft/Bemerkungen
Havertz HZ-5	15.12.1965	Eigenbau mit Zulassung LBA
Heimbächer Nr. 4	1965 Hüpfer	Eigenbau mit Staustrahlantrieb
Hiller »VZ-1 Pawnee« – Nachbau	1956	U.S. Army, Fliegende Plattform, Nachbau von Ingo Puls, Osnabrück
Hiller UH-12C/H-23C »Raven«	1948	U.S. Army
Hughes 269/TH-55A »Osage«	1956	U.S. Army Aviation Center, Fort Rucker, Schulungshubschrauber
Kaman HH-43 »Huskie«	1958	U.S. AIR FORCE, Flettner-System
Kamow Ka-26 »Hoodlum«	1965	DDR-Interflug, Koaxialsystem
Krauss TRS 1 Gyroflug	1968	Eigenbau, Tragschrauber
MBB / Eurocopter Bo 108 VT2	1988	Eurocopter, Prototyp 2, Vorläufer EC135
MBB / Kawasaki BK 117 P2	13.06.1979	MBB, Prototyp 2
MBB Bo 105 CB-4	16.02.1967	Bundeswehr, Flying Bulls-Lackierung
MBB Bo 105 P-1A1 (PAH 1)	1967	Bundeswehr/Heer
MBB Bo 105 V3	1967	MBB, Prototyp 3
Merckle SM 67	07.07.1959	MBB / Zusammenbau von Versuchsmuster 2+3
Mil Mi-1 Hare	1948	UdSSR
Mil Mi-2 Hoplite	1961	DDR-Grenztruppe
Nagler-Rolz NR 54	1942	Einsitziger Kleinsthubschrauber
Piasecki H-21 Workhorse (Banana)	1952	Bundeswehr/Heer, Tandemsystem
Rotortec Cloud Dancer I	2009	Tragschrauber
Rotortec Cloud Dancer II	2012	Tragschrauber
Saalbach 1 Tragschrauber	1981	DDR, Eigenbau, Tragschrauber
Saunders-Roe »Skeeter«	1948	British Army Air Corps (AAC)
Siemetzki ASRO 4	22.01.1965	Eigenbau
Sikorsky S-58/H-34 G III	1954	Bundeswehr/Heer
Sud-Aviation SA 316B »Alouette III«	1959	Schweizer Luftwaffe
Sud-Aviation SE.3130 »Alouette II«	12.03.1955	Bundeswehr/Heer
Sud-Aviation SE.3130 »Alouette II«	12.03.1955	Bundeswehr/Heer, ohne Heckausleger
Sud-Ouest SO 1221 »Djinn«	1953	Frankreich
VFW H-2	1965	Versuchsgerät zur Erprobung des kalten Blattspitzenantriebs
VFW H-3 Sprinter	1970	Versuchshubschrauber mit kaltem Blattspitzenantrieb
Wagner Rotocar III	1965	Eigenbau, Projekt Fliegendes Auto, Koaxialrotor mit Sternumlaufmotor

Das neue Hubschraubermuseum – Ein Rundgang in Kurzform

Der Eingangsbereich im neuen Erweiterungsbau stimmt einen direkt auf das Thema ein. Neben der Kasse befindet sich hier der Museumsshop mit einem reichhaltigen Angebot rund um den Hubschrauber. Die Großvitrine mit fast 500 Hubschraubermodellen fällt einem sofort ins Auge und macht neugierig. Sie dient als Trennwand zu einem Veranstaltungsraum, der vom Verein Hubschrauberzentrum e.V., der Bundeswehr und auch von der Öffentlichkeit für verschiedene Anlässe genutzt wird. Die Hubschraubermodelle an der Decke sind eine passende Dekoration. An einem Monitor kann man Informationen zu jedem Hubschrauber in der Vitrine abrufen. Auf Wunsch können sich die Besucher mit einem Film auf das Thema Hubschrauber einstimmen. Wer gerne einmal erleben möchte, wie man einen Hubschrauber fliegt, für den steht hier ein Simulator bereit. Vor dem »Flug« wird man von einem Mitarbeiter des Museums eingewiesen. Durch das große Fenster in der Decke sieht man einige Hubschrauber, und man könnte meinen, sie würden über einem schweben.

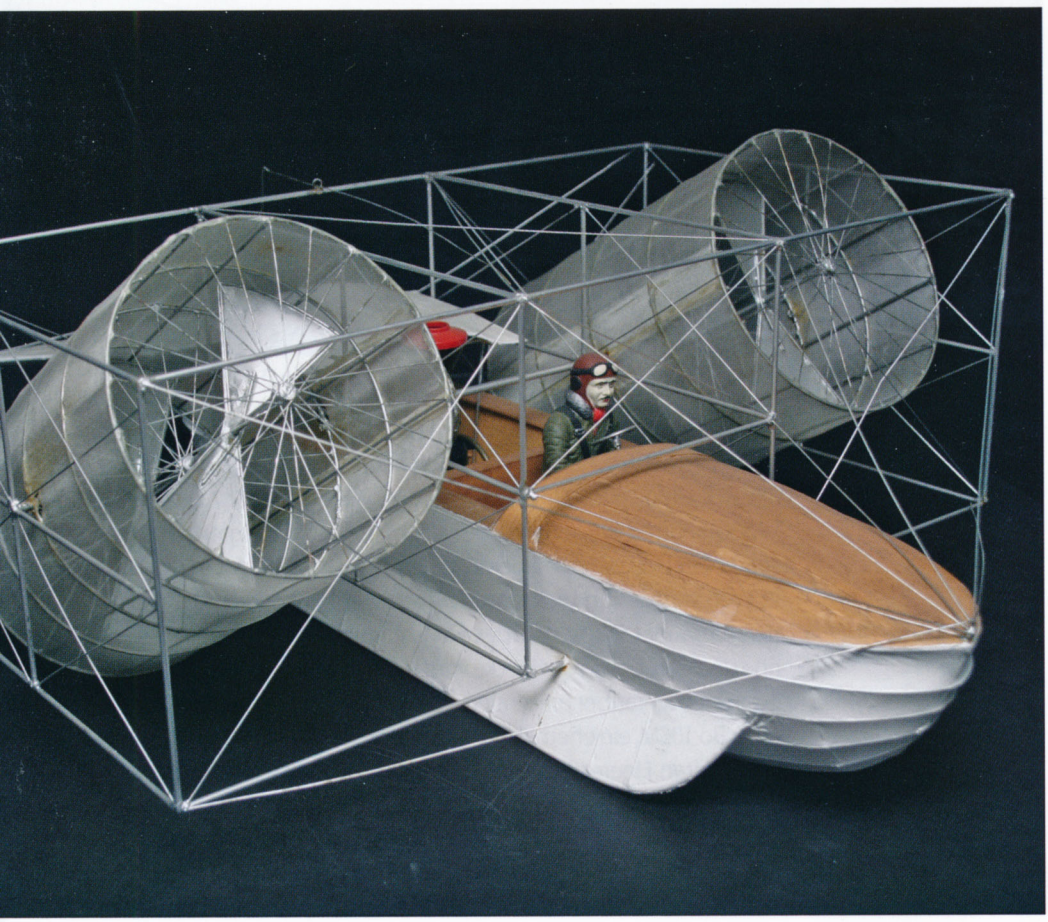


Der Hingucker hier oben in der Voliere ist eindeutig die Bo 105 in der Lackierung der Flying Bulls, die gerade einen Looping »fliegt«. Weitere Exponate hier oben sind: die Focke-Wulf Fw 61, der erste einsatzfähige Hubschrauber, ein Replikat mit noch wenigen verfügbaren Originalteilen; der Nachbau des Hubschraubers von Paul Cornu (1907), dem der erste freie Flug mit einem Hubschrauber zugeschrieben wird; eine Sud-Aviation SE.3130 »Alouette II« erinnert an den Einsatz bei den Heeresfliegern; die beiden Tragschrauber von Rotortec sind die »Jungvögel« in der Voliere.

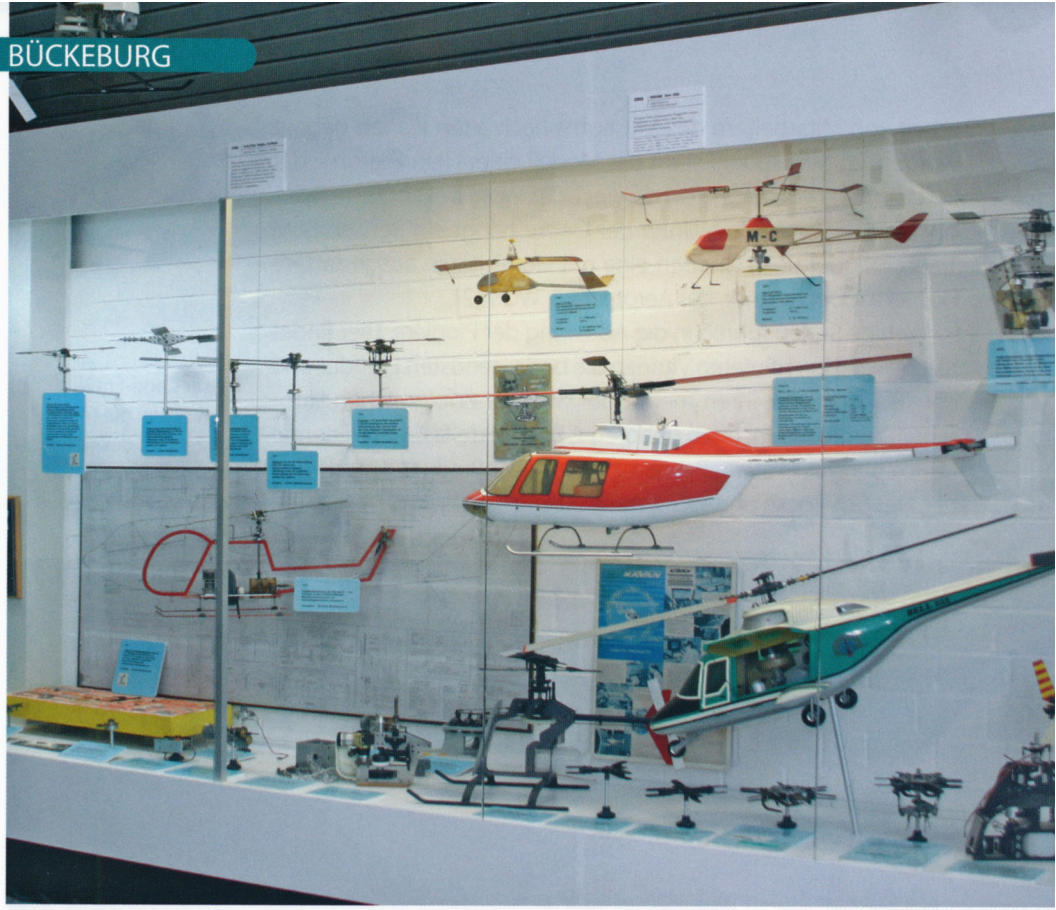
Im Glasgang zum Hauptgebäude wird an den Museumsgründer Werner Noltemeyer erinnert und in einer Kurzfassung die Geschichte des Museums präsentiert. Nun kommt man in die ehemalige Eingangshalle, die jetzt als Wunderkammer bezeichnet wird. Hier wird dargestellt, welche Vorstellungen der Mensch schon früh hatte, senkrecht abzuheben und zu fliegen. Dies wird mit Modellen dargestellt, die einmal in mühevoller Hand-

arbeit von Mitarbeitern des Museums nach alten Plänen gebaut wurden. Im Mittelpunkt steht das Modell einer Helix Pteron – der Luftschraube von Leonardo da Vinci, das wohl bekannteste Symbol für den Vertikalflug. Unter der Decke hängt ein Bensen B8M Tragschrauber und daneben eine mit vier Rotoren ausgestattete Hubschraubervariante, der Aerotechnik WGM-21.

Wenige Stufen führen in die Abteilung der Pioniere. Hier findet man in lichtdurchfluteten Vitrinen die bedeutendsten Erfinder und Konstrukteure mit ihren mehr oder weniger erfolgreichen Hubschrauberprojekten. Dazu gehören z. B. Juan de la Cierva, Étienne Œhmichen, Raúl Pateras Pescara, Louis Charles Breguet, Anton Flettner, Henrich Focke und Igor Iwanowitsch Sikorsky.



Dieser Cage-Entwurf zeigt schon die frühe Vorstellung des heutigen Kipprotor-Sytems wie bei der OV-22 »Osprey«.



Die Entwicklung der ferngesteuerten Hubschraubermodelle wird hier detailliert dargestellt.

Von hier betritt man das Obergeschoss der 1980 erbauten Halle, in der die meisten Helikopter, sortiert nach Herstellern, zu sehen sind. Die Bell UH-1D »Huey« von der Bundeswehr und der Aerospatiale SA330J »Puma« (eine ehemalige Maschine des Bundesgrenzschutzes, später bei HELOG) dominieren im ersten Hallenteil. An einer Wand in Werkstattdesign werden die Arten von Helikoptern dargestellt: Hubschrauber, Tragschrauber, Flugschrauber usw. In einer Großvitrine und darüber an der Decke wird die Entwicklung der ferngesteuerten Hubschrauber präsentiert. Gleich daneben sieht man das Heck einer Bo 105M, ein ehemaliger Panzerabwehrhubschrauber des 2014 aufgelösten Heeresfliegerregiments 26 in Roth bei Nürnberg. Hier beginnt der Heeresfliegerraum, in dem die Geschichte der Heeresflieger präsentiert wird. Im Mittelpunkt steht die Zelle einer Alouette II, in die besonders Kinder gerne einsteigen und einmal Stick und Pitch bedienen können. Darüber schweben Großmodelle des neuen

Transporthubschraubers NH90 und des Kampfhubschraubers Tiger.

Den Gang entlang kommt man vorbei an Bell 47G2, Hiller UH-12C und Sud Aviation SA.316B »Alouette III« zur Abteilung MBB/Aérospatiale/Eurocopter. Hier stehen die bedeutendsten Entwicklungen wie die Bo 102 B Helitrainer, Bo 103, Bo 105 V3, Bo 108 und BK 117.

Die Treppe hinunter im Untergeschoss fällt die Vitrine von Airbus Helicopters mit den aktuellen Hubschraubertypen sofort auf. Gegenüber steht der Prototyp 3 des Tigers, der 2013 ausgemustert wurde.

Hier unten stehen noch weitere interessante Hubschrauber wie z. B. Merckle SM 67, Mi-1, Mi-2, Sikorsky H-34, Vertol H-21C (davor das Tandem-Steuersystem), Bristol 171 »Sycamore«, Kaman HH 43B »Husky«, Kamow Ka-26. Im Mittelpunkt der sogenannten Garage steht der Experimentalhubschrauber Bölkow Bo 46 und weitere Prototypen wie das fliegende Auto Wagner Rotorcar II. Die Abteilungen Einsatz und Zukunft bilden den Abschluss des Rundgangs.

Wer tiefer in die Materie Hubschrauber einsteigen möchte, dem ist eine Führung durch einen der sachkundigen Mitarbeiter sehr zu empfehlen, zu der man sich vorher anmelden sollte. Der Museumsrundgang ist rollstuhlgerecht ausgelegt.

Zu erwähnen ist noch das Archiv. Es ist zu einer der weltweit umfangreichsten Sammlungen über Hubschrauber und den Vertikalflug herangewachsen. Es ist zwar nicht für den Besucher zugänglich, dient aber als Grundlage für wissenschaftliche Arbeiten von Schülern, Studenten, Journalisten, Autoren, Modellbauern und Entwicklungsbüros. Die Archivmitarbeiter sind telefonisch oder per E-Mail bei der Recherche gerne behilflich.

Hubschraubermuseum
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Tel.: +49 (0) 5722-5533
Fax: +49 (0) 5722-71539
info@hubschraubermuseum.de
www.hubschraubermuseum.de